

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC EN OUTAOUAIS
Département des sciences sociales

URBANISME, MÉSENTENTE ET RHÉTORIQUE
Débatte de la planification par le projet dans les vieux quartiers
du centre-ville à Grenoble et à Gatineau 1965-2015

THÈSE
PRÉSENTÉE
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN SCIENCES SOCIALES APPLIQUÉES

PAR
DAVID LETELLIER

NOVEMBRE 2018

Remerciements

Voici enfin les premiers mots de ma thèse! La page des remerciements commence ma thèse, mais somme toute, elle sera la dernière écrite...

Tout d'abord, je tiens à souligner l'importante influence des enseignements et du travail universitaire des professeurs du département des sciences sociales, de travail social et des relations industrielles, dont Daniel Tremblay et Guy Bellemare qui, dès mon arrivée au doctorat, ont su me transmettre leurs savoirs et leurs passions en matière d'analyse politique. Mes premiers remerciements vont à toutes les personnes que j'ai rencontrées dans le cadre de cette thèse. Vous avez contribué de manière considérable à construire ma pensée politique.

Mon détour par la recherche appliquée au développement des communautés fut un moment d'ouverture de mes horizons intellectuels. Il m'aura fait rencontrer des chercheurs qui ont influencé ma pensée et mes réflexions sur l'urbanisme. Je tiens tout particulièrement à remercier Denis Bourque, professeur en travail social, pour toutes ces années de collaboration à la coordination de l'axe développement social des communautés de l'ARUC-ISDC.

Mon séjour à l'Institut d'urbanisme de Grenoble en 2009 et 2013 aura également consolidé mes réflexions et mon approche empirique avec la contribution entre autres de Florence Paulhiac, Marcus Zepf, Jean-Michel Roux, Gilles Novarina et Alain Faure de l'École d'étude politique. De plus, ma rencontre avec Claude Jacquier aura conforté mon enquête de terrain avec des incursions au sein de comité scientifique et politique. Je te remercie pour ton accueil, ta pensée politique de la « communauté » et tes discussions sur la vie en général...

Je remercie spécifiquement Guy Chiasson d'avoir présidé le jury de cette thèse. Tu as contribué à mes travaux par tes enseignements sur le développement local et le politique. Merci aux autres membres du jury de thèse, soit Yann Fournis et Franck Scherrer. Vos commentaires et questions ont été d'une grande stimulation pour la continuité de mes réflexions sur l'urbanisme et le développement territorial.

Tout compte fait, je tiens à remercier chaleureusement mon directeur de recherche Mario Gauthier. Grâce à ta rigueur et ta minutie, tu as su mener un encadrement caractérisé par une solide expertise en matière d'aménagement et d'urbanisme, mais également en science politique et sociale. Avec tes doutes, tes inquiétudes et tes questionnements, tu as réussi à parfaire mes réflexions sur des territoires étrangers et des chemins qui mènent quelque part! Cette thèse en est l'aboutissement certain...

Finalement, je ne peux pas manquer de remercier mes parents, mes oncles et tantes pour leurs encouragements tout au long de ma démarche. Mille mercis à Fabien et à Thomas pour leur soutien indéniabile. Plus près encore, ma cousine Christine qui aura tourné en dérision tout ce dont j'aurais pu amener de nouveau. Je te manque déjà trop! Je souligne la motivation et l'intérêt constant Matthieu et Valérie qui ont suivi de loin ma progression vers l'achèvement de cette thèse. Au moment où j'écris ces lignes, je suis en présence de mon quatrième enfant, qui après les trois premiers, est venu rendre plus que complète ma vie avec Nathalie à qui je dédie chacun des mots de cette thèse.

Dédicace

À Gaële et Raphaële, Nathan et Laurent... pour leur enchantement...

Table des matières

Listes des tableaux.....	xiii
Listes des sigles et des acronymes.....	xiv

Résumé.....	xv
-------------	----

Introduction générale	1
-----------------------------	---

Partie I. Contexte théorique et méthodologique

Problématisation de la mésentente en urbanisme	5
--	---

Chapitre 1. De la participation en urbanisme

À la recherche d'une approche négociée de la ville	7
1.1 L'urbanisme entre plan et projet	10
1.2 Les questions et les objectifs de recherche.....	22
1.3 L'avancement des savoirs et originalité de la recherche.....	27

Chapitre 2. De la mésentente en urbanisme

L'argumentation entre consensus et conflit	31
2.1 La communication comme jonction du dialogue et de la compréhension	32
2.1.1 Reconnaissance des émotions et approches thérapeutiques.....	35
2.1.2 Les rationalités de la planification collaborative.....	36
2.2 La négociation comme stratégie de pouvoir et de conflit	38
2.2.1 Respect des conflits et approche agonistique.....	40
2.2.2 Les positions stratégiques et la planification des multiplicités.....	41
2.3 L'urbanisme comme une pensée de la mésentente	45
2.3.1 Les tournants historiques de la pratique de l'urbanisme	49
2.3.2 Les rhétoriques dans la pratique de l'urbanisme.....	51
2.3.3 Les relations entre les acteurs de l'urbanisme.....	55
2.4 La mésentente comme concept opératoire de recherche	57
2.4.1 La rhétorique au cœur de la définition de la mésentente.....	57
2.4.2 Les hypothèses de recherche et le cadre opérationnel	60

Chapitre 3. Des regards croisés sur les vieux quartiers de Grenoble et Gatinéau. Les avenues d'une recherche comparative.....	65
3.1 Analyse comparative des pratiques d'urbanisme	66
3.1.1 <i>Les raisons pratiques de la comparaison</i>	66
3.1.2 <i>Les raisons géohistoriques de la comparaison</i>	71
3.1.3 <i>L'échelle territoriale entre la forme et la hiérarchie urbaine</i>	73
3.2 Cadre opérationnel de la comparaison	75
3.2.1 <i>Les projets et leur portée</i>	76
3.2.2 <i>Les acteurs et leurs institutions</i>	77
3.2.3 <i>Les sites et leur contexte</i>	78
3.2.4 <i>Les documents et leur devis d'aménagement</i>	79
3.3 Méthodes de collecte et d'analyse des informations	80
3.3.1 <i>Type de recherche</i>	81
3.3.2 <i>Corpus</i>	82
3.3.3 <i>Collecte des informations</i>	84
3.3.4 <i>Techniques</i>	88
3.3.5 <i>Thématiques</i>	90
3.3.6 <i>Terrains et enquêtes</i>	95
3.3.7 <i>Déontologie de la recherche et considérations éthiques</i>	97
Conclusion de la première partie	99

Partie II. Histoire et rhétorique des acteurs de l'urbanisme

Présentation des résultats d'enquête de terrains à Grenoble et Gatinéau	101
--	------------

Chapitre 4. Grenoble. De l'émergence d'une articulation entre urbanisme et transport

4.1 Du Plan d'urbanisme directeur de l'agglomération grenobloise (1963) au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région grenobloise (2012).....	108
4.2 Du schéma de voirie (1973) au Plan de déplacements urbains (2000).....	115
4.3 De l'implantation du tramway à la densification de l'habitat	119
4.4 Du développement social local à la concession des services municipaux.....	123
4.5 De la Charte de la démocratie locale à la remise en question des projets	126
4.6 De la remise en question des choix d'aménagement et de déplacement.....	131
4.7 De la parole d'acteurs entre citoyens et experts.....	134

Chapitre 5. Gatineau. De l'intégration d'une planification régionale au transport urbain	141
5.1 Du Plan de la capitale nationale (1949) au Schéma d'aménagement et de développement révisé (2015).....	145
5.2 Du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun (1994) au Plan de déplacements durables (2015).....	155
5.3 De l'implantation d'un transport en commun en site propre (TCSP) à la consolidation des pôles de développement	160
5.4 Du réaménagement des espaces publics aux mesures incitatives à la construction résidentielle.....	165
5.5 Du cadre de participation des citoyens aux affaires municipales à la contestation des formes du débat public municipal	170
5.6 Du collectif de citoyen pour la protection des vieux quartiers au Regroupement des comités de citoyen de Hull.....	173
5.7 De la parole d'acteurs entre citoyens et experts.....	176
Chapitre 6. L'analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme à Grenoble	183
6.1 Les tactiques de l'évitement des acteurs de la décision.....	185
6.1.1 <i>De l'argument de la compréhension de la portée de la planification</i>	187
6.2 Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise	194
6.2.1 <i>L'argument de la « nécessité utile » des projets d'urbanisme</i>	196
6.2.2 <i>De l'usage de l'hyperbole à la métonymie « urbanisme et transport »</i>	199
6.3 Les tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation	202
6.3.1 <i>De l'argument de la cohérence à la figure de l'ironie</i>	204
6.3.1 <i>De la cohérence au paradoxe des pratiques d'urbanisme</i>	208
Chapitre 7. L'analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme à Gatineau	213
7.1 Les tactiques de l'évitement des acteurs de la décision.....	215
7.1.1 <i>De l'argument de la compréhension de la position de neutralité</i>	216
7.2 Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise	223
7.2.1 <i>De l'usage de l'hyperbole à la métonymie « urbanisme et transport »</i>	227
7.3 Les tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation	230
7.3.1 <i>De l'argument de la cohérence à la figure de l'ironie</i>	233
7.3.2 <i>De la cohérence au paradoxe des pratiques d'urbanisme</i>	236
Conclusion de la deuxième partie	239

Partie III. Typologie des discours sur l'urbanisme	
Discussion à la lumière des figures de la concordance, de l'intensification et de la mobilisation.....	249

Chapitre 8. L'urbanisme de la concordance et la planification des déplacements urbains.....	253
8.1 L'histoire de la planification comme point en commun des territoires	257
8.1.1 <i>De la rénovation à la requalification des vieux quartiers.....</i>	258
8.1.2 <i>Une ligne de partage de la mésentente et les décisions conflictuelles.....</i>	260
8.1.3 <i>Entre histoire et territoire, une double concordance.....</i>	263
8.2 La cohérence urbanisme et transport comme argumentaire des acteurs de la décision	265
8.2.1 <i>Agir sur la demande.....</i>	269
8.2.2 <i>Le contrat d'axe sur les transports en commun.....</i>	272
8.2.3 <i>Du secteur d'intervention à la transversalité de l'action urbaine</i>	273
8.3 Les déplacements dans les programmes d'urbanisme du « cœur de ville »	276
8.3.1 <i>La ville polarisée.....</i>	279
8.3.2 <i>La ville disséminée.....</i>	281
8.3.3 <i>La ville ségréguée</i>	282

Chapitre 9. L'urbanisme de l'intensification et l'aménagement des espaces publics.....	285
9.1 Les discours de l'urbanisme comme point commun des projets d'intensification de la ville	289
9.1.1 <i>De l'opposition à l'intégration</i>	292
9.1.2 <i>Entre la règle contraignante et les mesures incitatives.....</i>	294
9.1.3 <i>Les discours ambivalents de la gestion urbaine écologique.....</i>	298
9.2 Le réaménagement des espaces publics du centre-ville comme argumentaire des acteurs de l'expertise	301
9.2.1 <i>Agir sur les « vues urbaines ».....</i>	302
9.2.2 <i>Entre secteurs d'intervention et quartiers centraux</i>	305
9.2.3 <i>La frontière sectorielle et l'ambition de la transversalité.....</i>	309
9.3 Les stationnements dans l'aménagement compact des vieux quartiers	312
9.3.1 <i>La ville motorisée.....</i>	313
9.3.2 <i>La ville appropriée.....</i>	315
9.3.3 <i>La ville libéralisée</i>	317

Chapitre 10. L’urbanisme de la mobilisation et le développement de l’habitat.....	321
10.1 Les relations des acteurs de l’urbanisme comme approche négociée du développement de l’habitat.....	324
10.1.1 <i>Du paradoxe de la constructibilité</i>	326
10.1.2 <i>Entre la volonté des uns et les revendications des autres</i>	329
10.1.3 <i>Les marges de manœuvre entre relation et négociation</i>	332
10.2 La requalification des vieux quartiers comme argumentaire des acteurs de la contestation.....	335
10.2.1 <i>Agir sur l’habitat</i>	337
10.2.2 <i>La démocratie locale comme maillage du plan et du projet</i>	339
10.2.3 <i>Le positionnement discursif et le changement de rôle</i>	342
10.3 Le patrimoine bâti dans les projets immobiliers.....	345
10.3.1 <i>La ville planifiée</i>	346
10.3.2 <i>La ville en projet</i>	348
10.3.3 <i>La ville « communauté-territoire »</i>	351
Conclusion de la troisième partie	353
Conclusion générale.....	363
Annexe 1 — Guide d’entretien	373
Annexe 2 — Liste des entretiens	374
Annexe 3 — Cartes de Grenoble	377
Annexe 4 — Cartes de Gatineau.....	382
Références bibliographiques	389

Listes des tableaux

<i>Tableau 1. Modèle d'analyse des pratiques d'urbanisme selon les dimensions historique, discursive et relationnelle.....</i>	64
<i>Tableau 2. Les thématiques de projets et les registres rhétoriques.....</i>	94
<i>Tableau 3. Les figures et les registres rhétoriques des acteurs de l'urbanisme</i>	92
<i>Tableau 4. Tactique et espace de la rhétorique des acteurs de l'urbanisme.....</i>	95

Listes des sigles et des acronymes

ADES :	Association démocratie écologie et solidarité
ADTC-Grenoble :	Association pour le développement du transport en commun, voies cyclables et piétonnes de la région de Grenoble
ANRU :	Agence nationale de rénovation urbaine (anru.fr)
AURG :	Agence d'urbanisme de la région grenobloise (aurg.fr)
AVAP :	Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
CAIRN :	Collectif pour des alternatives innovantes à la rocade nord
CCAS :	Centre communal d'action sociale
CCI :	Chambre de commerces et de l'industrie
CCN :	Commission de la Capitale nationale du Canada
CLUQ :	Comité de liaison des unions de quartier
COS :	Coefficient d'occupation du sol
CRO :	Communauté régionale de l'Outaouais
CUO :	Communauté urbaine de l'Outaouais
GAM :	Groupe d'action municipale
IUG :	Institut d'urbanisme de Grenoble
LAHGGLO :	Les associations d'habitants du Grand Grenoble
LAU :	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
METRO :	Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropoles
MTQ :	Ministère des transports du Québec
ODTI :	Observatoire des discriminations et des territoires interculturels
PADD :	Projet d'aménagement et de développement durable
PDU :	Plan de déplacement urbain
PLH :	Programme local de l'habitant
PLU :	Plan local d'urbanisme
POS :	Plan d'occupation du sol
RHI :	Résorption de l'habitat insalubre
TAG :	Transports de l'Agglomération grenobloise, bannière SEMITAG
TCSP :	Transport en commun en site propre
SAD :	Schéma d'aménagement et de développement
SAGES :	Société d'aménagement Grenoble Espace Sud
SCoT :	Schéma de cohérence territoriale
SEMITAG :	Société d'économie mixte des transports de l'Agglomération grenobloise
SMTC :	Syndicat mixte des transports en commun
SNCF :	Société nationale des chemins de fer français
SPLA :	Société publique locale d'aménagement
STO :	Société des transports de l'Outaouais
UQO :	Université du Québec en Outaouais (uqo.ca)
ZAC :	Zone d'aménagement concerté
ZPPAUP :	Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager

Résumé

Dans cette thèse, nous abordons la pratique de l'urbanisme sous l'angle de la rencontre entre la planification et le projet. Débattre de la planification par l'entremise des projets veut dire une mise en commun des prises de parole d'acteurs par une approche de l'urbanisme qui tente d'atteindre un compromis politique du développement territorial. Le but dans notre thèse vise à comprendre et à penser cette rencontre à partir de la mésentente entre les acteurs de l'urbanisme qui participent à l'élaboration de la planification territoriale et à la mise en œuvre de la requalification des vieux quartiers. Nous prenons appui sur les théories de la démocratie et de l'argumentation qui oscillent entre un idéal délibératif de l'ouverture au dialogue et une critique élitiste de la recherche de la réfutation.

La nature comparative de notre démarche de recherche s'applique à croiser les regards afin de dévoiler les différences et les convergences entre deux réalités territoriales et des phénomènes participatifs à Grenoble et Gatineau. D'abord, à travers un récit de l'histoire de l'urbanisme sur cinquante ans (1965-2015), nous exposons comment les pratiques ont transformé les politiques et les actions publiques liées aux vieux quartiers des centres-villes. Ensuite, nous poursuivons en interrogeant la formation discursive de « registres rhétoriques » par les acteurs qui participent à des moments singuliers de l'urbanisme. Enfin, nous discutons la relation des acteurs afin de comprendre les rapports de force et les stratégies d'influence déployés au moment du débat public sur l'aménagement des lieux et la mobilité des gens. Ces trois dimensions de recherche se segmentent en trois types de pratiques d'urbanisme, soit la thématique des déplacements et des transports, les réaménagements urbains avec la thématique des espaces publics et du stationnement, et enfin, le développement immobilier avec la thématique de l'habitation.

À la lumière d'une rationalité de la mésentente et d'une acception agonistique de la démocratie, nous effectuons une analyse rhétorique qui nous renseigne sur la place des acteurs dans les décisions et les actions publiques. La discussion des résultats porte d'abord sur les discours d'un urbanisme de la concordance qui réunit un ensemble de pratiques historiques associées aux acteurs de la décision en matière de planification des déplacements. Ensuite, nous abordons un urbanisme de l'intensification qui caractérise une rhétorique du projet sous le couvert des acteurs de l'expertise. Enfin, la disjonction entre la concordance et l'intensification nous amène à aborder un urbanisme de la mobilisation qui s'appuie sur la planification pour débattre du projet et énoncer des propositions alternatives. Le passage de ces figures discursives de la ville contemporaine valide notre hypothèse de départ qui soutient que quoique les pratiques d'urbanisme contemporaines intègrent de manière progressive au cours des

cinquante dernières années des procédures participatives de débat public dans leur processus de planification territoriale, elles occultent les autres formes d'expression des conflits qui ne cadrent pas aux règles du débat. Par le fait même, elles empêchent la création de lieux légitimes de discussions alternatives sur la résolution des conflits et la négociation de stratégies liées aux enjeux de la planification territoriale et des projets de requalification urbaine.

Au final, nous soutenons que ce moment privilégié de la rhétorique des acteurs de la contestation participe à la formation de nouvelle subjectivation politique. Ils révèlent la rationalité de la mécontente en faisant surgir un conflit qui concerne l'engagement et le positionnement pour la mise en œuvre de la planification. Le développement de l'habitat en général et de l'habitation en particulier constitue la thématique ultime qui rejoint la planification des déplacements qui oscille entre les réseaux routiers et l'implantation des transports en commun tout en contribuant à façonner le réaménagement des espaces publics. Ces pratiques d'urbanisme encouragent le développement immobilier et la réhabilitation du patrimoine bâti dans certaines parties des vieux quartiers du centre-ville. Les recours politiques et judiciaires multipliés par les acteurs de la contestation concernant des projets de développement routiers ou immobiliers semblent confirmer notre hypothèse de l'incompatibilité rationnelle liée à la mécontente entre les acteurs. Ils démontrent comment certains d'entre eux ne désirent pas subir la subjectivation politique propre à un registre rhétorique et un genre de discours sur la ville.

Mots clés : urbanisme, planification, projet, débat, mécontente, rhétorique

La politique porte sur ce qu'on voit et ce qu'on peut en dire,
sur qui a la compétence pour voir et la qualité pour dire,
sur les propriétés des espaces et les possibles des temps.

(Jacques Rancière, 2000 : 14)

La rhétorique est la négociation de la distance créée par un
problème, et celui-ci en est le révélateur, la marque et
même, souvent la mesure.

(Michel Meyer, 2008 : 21)

Introduction générale

C'est à partir d'une posture comparative de recherche que nous effectuons des regards croisés entre les pratiques d'urbanisme et les discours des acteurs. Nos enquêtes de terrain à Grenoble et à Gatinéau s'intéressent à des actions publiques qui concernent l'implantation d'un transport en commun, le réaménagement des espaces publics et le développement de l'habitation et du logement. En relatant cinquante ans d'histoire de l'urbanisme (1965-2015), nous présentons les résultats des entretiens réalisés auprès des acteurs qui participent à la requalification des vieux quartiers et à l'implantation de transport collectif. D'abord, nous exposons comment une approche collaborative et participative tente d'exprimer les représentations de l'ensemble des acteurs au sein des processus de planification territoriale. Nous soutenons ensuite que l'incompatibilité entre les manières de concevoir la ville se traduit par une mésentente sur certaines actions publiques d'aménagement. À partir de cette rationalité de la mésentente, nous apportons des éclairages sur la disjonction et les ambivalences entre l'urbanisme règlementaire du plan et l'urbanisme opérationnel du projet. Enfin, nous relevons que les relations stratégiques entre ces acteurs s'inscrivent dans une négociation discursive marquée par un moment singulier de l'urbanisme. L'objectif principal de notre thèse est de comprendre cette situation litigieuse et conflictuelle afin de voir comment les acteurs déploient des stratégies pour dénouer les controverses qui caractérisent l'urbanisme. À travers le temps, l'argumentation et les tactiques discursives des acteurs s'organisent au sein de « registres rhétoriques » qui légitiment les pratiques d'urbanisme. Ils mettent en scène des acteurs lors de trois moments singuliers de l'urbanisme, soit la planification territoriale, le projet d'urbanisme et le débat public.

L'urbanisme et l'aménagement constituent un secteur d'action publique qui fait l'objet de nombreuses études en sciences sociales. Afin de mettre en lumière le débat entre deux grandes conceptions de la démocratie, nous proposons une analyse

rhétorique des discours sur l'urbanisme. L'hypothèse conflictuelle soutenue dans cette thèse s'appuie sur les conceptions contemporaines de la démocratie, de l'argumentation et de la rhétorique. À partir des travaux de Jacques Rancière et de Chantal Mouffe entre autres, nous prenons le parti d'une rationalité de la mésentente et d'une démocratie agonistique qui guide les conflits en matière de mise en œuvre de la planification par des projets d'urbanisme. Nous interrogeons le problème lié à la conciliation des visions du développement au sein d'un compromis territorial qui permet de rendre performantes les politiques et les pratiques d'urbanisme. Nous tentons de comprendre comment les stratégies des acteurs responsables de ce compromis participent à dénouer l'impasse historique qui paralyse la requalification des vieux quartiers centraux.

L'un des exercices originaux que nous tâcherons de mettre en œuvre est d'articuler les concepts d'urbanisme, de mésentente et de rhétorique en présentant le dénouement historique de la requalification et du réaménagement des vieux quartiers à Grenoble et à Gatineau. Nous avons segmenté notre analyse en trois dimensions de recherche. D'abord, avec la dimension historique, nous illustrons sur cinquante ans comment l'urbanisme suit la trace des acteurs dont la vision attache plus d'importance à l'un des trois moments singuliers de l'urbanisme. Ensuite, avec la dimension discursive, nous détaillons les discours sur la ville afin de comprendre la construction sociale et historique de ces pratiques d'urbanisme au sein de ce que nous exposons comme un « registre rhétorique ». Pour terminer, avec la dimension relationnelle, nous relatons de manière circonstancielle et diachronique les relations stratégiques et les tactiques discursives qui se forment entre les acteurs lors de la négociation sur l'aménagement des lieux et la mobilité des gens.

Par une démarche d'analyse du discours thématique et formelle, notre première méthode de recherche constitue l'étude de cas qui nous conduit à la production de monographie sur Grenoble et Gatineau. Ensuite, notre deuxième méthode s'inscrit

dans une enquête de terrain qui vise à réaliser des entretiens semi-dirigés avec des acteurs de l'urbanisme. Ces entretiens nous servent comme le matériau à une analyse rhétorique. Enfin, notre troisième méthode s'applique à effectuer une analyse comparative qui croise nos résultats présentés dans nos chapitres monographiques et dans l'analyse rhétorique du discours des acteurs afin d'en dégager une interprétation typologique des discours sur l'urbanisme.

Avant de présenter le protocole de collecte des données et les méthodes mobilisées, nous soulevons les éléments constitutifs de la problématique de recherche et la pertinence scientifique et sociale de celle-ci. D'abord dans la première partie de la thèse, nous présentons les repères et les séquences historiques avec les définitions de la planification et des pratiques d'urbanisme des cinquante dernières années (1965-2015) (chapitre 1). Ensuite, nous situons le cadre d'analyse de la méésentente en urbanisme suivant une posture méthodologique et épistémologique issue des théories de la démocratie et la notion de registre rhétorique (chapitre 2). Nous proposons une méthode pour l'analyse comparative des pratiques d'urbanisme et en particulier des démarches de requalification des vieux quartiers (chapitre 3). Dans la deuxième partie de la thèse, nous poursuivons avec la présentation des résultats avec une étude de cas sous la forme de monographie et d'une analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme (chapitre 4 à 7). Pour terminer, dans la troisième partie de la thèse, nous interprétons nos résultats par une analyse comparative sous la forme d'une typologie des discours sur l'urbanisme, soit un urbanisme de la concordance avec la planification des déplacements urbains (chapitre 8), un urbanisme de l'intensification avec le réaménagement des espaces publics (chapitre 9) ainsi qu'un urbanisme de la mobilisation avec le développement de l'habitat (chapitre 10).

Partie I.

Contexte théorique et méthodologique.

Problématisation de la mésentente en urbanisme

Dans cette première partie de la thèse, nous proposons d'interroger les pratiques formalisées à travers ce que nous nommons les trois moments singuliers de l'urbanisme, soit la planification territoriale, le projet d'aménagement et le débat public. Notre problématique s'appuie sur la formation de discours sur la ville dans le cadre de l'interaction entre les orientations publiques de la planification et les volontés des promoteurs de projet. Cette formation discursive se veut ici comprise d'après une atteinte de la cohérence entre le plan et le projet se caractérise par des contradictions entre les acteurs engagés dans le débat.

D'abord, le premier chapitre aborde la question de cette relation paradoxale entre les acteurs et leurs discours pour définir comment la participation en urbanisme contribue à une approche négociée de la planification. Les acteurs se positionnent par rapport à leur pratique suivant une articulation ambivalente entre l'urbanisme règlementaire du plan et l'urbanisme opérationnel du projet. Suivant un acte de langage par la prise de parole publique, nous interrogeons la définition et le rapport d'application entre la planification et le projet afin de vérifier le niveau de cohérence. À travers cinquante ans, nos questions de recherche sondent les discours et les tactiques rhétoriques portés par les acteurs de l'urbanisme dans leur quête de transformation de l'aménagement de la ville et leur stratégie d'influence de son développement.

Ensuite, le deuxième chapitre présente deux conceptions de la démocratie qui oscillent entre un parti pris pour le conflit et une atteinte idéale du consensus. Nous verrons le débat public et l'activité politique selon un acte intersubjectif de la communication ou d'après une recherche de la réfutation par l'exercice d'une stratégie de négociation. L'argumentation se conçoit au sens large comme une pratique

rhétorique où le langage sert d'instrument à la constitution d'un discours sur la ville. La mésentente issue d'une incompatibilité entre ces discours sur la ville servira de concept opératoire pour nos hypothèses de recherche.

Enfin, le troisième chapitre retrace nos démarches et méthodes de recherche en tâchant de présenter les raisons pratiques et géohistoriques de la comparaison des vieux quartiers à Grenoble et à Gatineau. Avant de présenter notre stratégie de collecte et d'analyse des informations, nous établissons le cadre opérationnel de la comparaison afin de cibler de manière précise les éléments qui feront l'objet de notre protocole d'enquête. Suivant les objectifs et les questions de notre problématique ainsi que les hypothèses et les dimensions de notre cadre théorique, nous arrivons à définir les thématiques et les projets à partir des registres rhétoriques associés aux trois moments singuliers de l'urbanisme. Ces registres se construisent par des acteurs qui déploient certaines figures rhétoriques propres à un espace politique et à une stratégie d'influence.

Le passage d'une conception communicationnelle et consensuelle à une formation agonistique et conflictuelle entre les acteurs concernés par une décision publique nous amène à adopter une position qui privilégie les relations stratégiques selon une rationalité de la mésentente. La définition du concept de mésentente sert de fil conducteur à la présentation historique des études de cas ainsi qu'à l'analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme. La mésentente comme concept opératoire de recherche nous amène à comprendre l'acte de langage selon des modalités qui sous-tendent le conflit permanent entre des visions incompatibles de l'urbanisme.

Chapitre 1.

De la participation en urbanisme.

À la recherche d'une approche négociée de la ville

Dans un contexte de réforme anticipée de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) au Québec¹ et des collectivités territoriales en France², dans quelle mesure la pratique de l'urbanisme traduit-elle les propositions faites par les acteurs pendant les processus de participation? De quelle manière les processus de planification territoriale s'articulent-ils aux pratiques d'urbanisme, d'aménagement et de développement social des quartiers définis en concertation avec les protagonistes du milieu de vie? Ces questions générales interrogent le principe de cohérence de l'action publique entre les politiques et les programmes ainsi qu'entre les processus et les procédures d'urbanisme. Elles expriment le décalage entre la planification territoriale d'aire vaste et les projets d'urbanisme à l'échelle du quartier ou de l'îlot. Cette disjonction entre le temps prospectif du plan et l'émergence opérationnelle du projet serait une source de désaccord entre les acteurs du développement. Elles constituent le point de départ d'une problématique sur la pratique de l'urbanisme en tant que champ d'application pluridisciplinaire en sciences sociales³. Des auteurs comme John Friedmann démontrent avec leurs travaux qu'au cours de la seconde moitié du 20^e siècle les processus de planification territoriale marqueront le modèle de l'urbanisme fonctionnel et de la planification rationnelle globale. Pour ce modèle de planification, la participation citoyenne et la concertation entre les acteurs restent une difficulté⁴. Ce

¹ Rousseau, Guillaume (2011), « La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 30 ans plus tard : toujours entre centralisation et décentralisation », *Les Cahiers du droit*, vol. 52, no 2, p. 197-244. Voir également le document d'information du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, « Bâtir ensemble les municipalités de demain ».

² Marcou, Gérard (2012), « Changements et permanences dans le système français d'administration territoriale », *Revue française d'administration publique*, no 141, p. 5-17.

³ Merlin, Pierre (2010), *L'urbanisme*, Paris, Que sais-je? PUF. p. 118.

⁴ Friedmann, John (1987), *Planning in the Public Domain. From Knowledge to Action*, Princeton, Princeton University Press. p. 33-34.

modèle prône une utilisation du sol séparée des activités, des fonctions et des équipements. Après les ambitions progressistes et modernistes des Trente Glorieuses (1945-1973), la planification rationnelle globale fait l'objet de critiques des mouvements sociaux et d'un discrédit dans les années 1980 par les approches stratégiques de la nouvelle gestion publique et le « souffle de la contestation soixante-huitard⁵ ». Plusieurs auteurs ont montré que cette période de recul économique et de tensions sociopolitiques fait émerger des pratiques d'urbanisme axées sur les démarches flexibles du projet par rapport aux processus rigides du plan⁶. Depuis les années 1990, un certain renouveau des processus de planification territoriale verrait le jour à la suite des réformes institutionnelles des agglomérations urbaines au Québec avec la réforme Harel et en France avec la réforme Chevènement⁷. Les travaux actuels sur la planification territoriale suggèrent l'hypothèse d'un renouvellement des pratiques de la planification et de l'urbanisme à travers la concertation et l'articulation entre les plans et les projets selon une approche collaborative et négociée⁸.

Ainsi, les recherches sur le sujet parlent d'un tournant argumentatif soutenu par un retour de la planification en aménagement et en urbanisme. Elles associent le partage de l'information et les échanges collectifs entre les acteurs où le dialogue et le débat investissent un urbanisme fonctionnel contrôlé par les experts de la

⁵ Oblet, Thierry (2005), *Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, Presses universitaires de France. p. 131.

⁶ Avitabile, Alain (2005), *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan. ; Devillers, Christian (1996), *Le Projet urbain*, Paris, Pavillon de l'Arsenal. ; Mangin, David, et Philippe Panerai (2009), *Projet urbain*, Marseille, Parenthèses. ; Pinson, Gilles (2003), *Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin*, Rennes, Université de Rennes I. Thèse de doctorat. ; Toussaint, Jean-Yves, et Monique Zimmermann (dir.) (1998), *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Sprimont, Pierre Mardaga.

⁷ Mevellec, Anne (2008), *La construction politique des agglomérations au Québec et en France : territoire, gouvernement et action publique*, Québec, Presses de l'Université Laval. Contrairement au Québec, la France a connu au cours des années 1990 une réforme de son modèle de planification avec des lois d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire en 1995 avec la loi Pasqua et en 1999 avec la loi Voynet.

⁸ Voir les ouvrages collectifs de Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.) (2008), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal. ; Zepf, Marcus, et Lauren Andres (dir.) (2011), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

planification⁹. Pour contribuer à l'avancement de ces recherches, nous interrogeons la manière dont l'urbanisme, l'aménagement et la planification s'intègrent à des processus continus et récurrents de participation publique entre 1965 et 2015. Nous voulons contribuer à l'avancement des études de la planification et de l'urbanisme en comblant un manque qui est celui du regard sur la production d'image de la ville par la formation de discours. Ainsi, peu de recherches se sont intéressées à la place de l'acte de langage produit par les acteurs de l'urbanisme qui s'efforce d'énoncer des propositions pour façonner un discours sur la représentation de la ville. Dans ce chapitre, nous posons la question de l'arrimage entre les processus de planification et les démarches de projet. Nous cherchons à comprendre de quelle manière les acteurs de l'urbanisme prennent la parole afin de maîtriser la pratique de l'urbanisme. Nous voulons poser nos regards sur les moments singuliers de l'urbanisme que sont la planification territoriale et le projet d'aménagement. Ceux-ci se conjuguent à un autre moment, soit celui du débat. Ces moments sont plus souvent abordés de manière linéaire et itérative. Cet angle mort de certains travaux sur l'urbanisme fait l'originalité de notre recherche. Nous voulons introduire l'analyse des tactiques rhétoriques des acteurs dans les recherches pour démontrer comment ces pratiques discursives participent à des allers-retours entre la planification et le projet. En partant des années 1960, nous soulevons les occasions qui permettent aux acteurs de déployer des stratégies de prises de parole publique lors d'un débat afin de faire surgir de nouvelles propositions qui viendront influencer le dénouement des pratiques d'urbanisme. Ces nouvelles propositions font surgir une mésentente entre les orientations de la planification et les aspirations du projet. Par la mésentente, nous observerons la formation inédite de nouvelles pratiques qui interpellent les jeux d'acteurs et leurs discours sur la ville.

⁹ Fischer, Frank, et John Forester (dir.) (1993), *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*, Durham, Duke University Press.

1.1 L'urbanisme entre plan et projet

Selon l'acception sociopolitique de l'urbanisme adoptée dans cette thèse, la mésentente surviendrait entre les acteurs de l'urbanisme en raison d'une disjonction et d'une ambivalence entre le plan et le projet. Nous abordons la mésentente en tant que rationalité conflictuelle où une part d'acteurs remet en question les propositions et le discours de certains autres acteurs. Une mésentente fragilise la compatibilité des visions d'aménagement et la mise en commun des points de vue entre les acteurs de l'urbanisme. Au moment de la démarche de conception et de présentation, les professionnels chargés de la réalisation du projet viendraient interpeller les prescriptions du plan afin de le modifier conformément à l'image et aux gabarits préconisés. C'est ainsi que les voix des mouvements sociaux et les avertissements citoyens concernant les dérives de la planification rationnelle des années 1960-70 convergeraient aujourd'hui pour remettre en question l'urbanisme de projet. L'approche du projet d'urbanisme valorise la requalification des quartiers par l'intensification et la densification urbaine.

Par exemple, les citoyens d'un quartier qui contestent le projet de construction en hauteur par la tour et le gratte-ciel révèlent les symptômes et les effets pervers d'une approche de la densité sur le paysage, l'environnement et le milieu. Ce nouveau modèle mondial de l'urbanisme contemporain rappelle les opérations de préemptions et d'expropriation au début des années 1970. À l'époque, certains acteurs publics et privés devenaient les tenants d'une pratique de la rénovation urbaine par la démolition des anciens quartiers dévitalisés sans consultation des personnes concernées. La participation des citoyens émergerait à cette époque de transformations urbaines. Elle témoigne d'un phénomène participatif qui passe par les comités de citoyens non organisés et les unions de quartier constitués au cours des années 1960 et 1970.

En soutenant cette ambivalence, les acteurs de l'urbanisme déploient des stratégies qui préconisent une densité et une mixité urbaine. L'histoire de l'urbanisme montre que ces acteurs ne prennent pas toujours en compte la volonté des habitants. Afin de contrer les effets de l'étalement de la ville vers les secteurs naturels et agricoles, certains acteurs de l'urbanisme oublient l'importance d'un équilibre entre la protection écologique des espaces naturels et la préservation culturelle du patrimoine bâti. Le partage d'une vision commune de la ville sert d'argument pour « faire avec la ville » plutôt que de « faire la ville ». Selon cette pensée politique écologique, l'urbanisme de la mobilité et des déplacements réitèrent l'importance du mot d'ordre « dans et vers la ville », avec comme ligne d'aménagement, la ville diffuse et le concept de la région « ruraine ». Nous voulons aller au-delà d'un « advocacy planning¹⁰ » au service de la population, et de « partir des gens, individus et collectivités, dans toute leur complexité, pour essayer de coconstruire et de coproduire des projets autour desquels on mobilise ensuite des technologies et des financements de plus en plus sophistiqués¹¹. » Ainsi, le partage de l'expertise avec les habitants et les associations s'avère l'avenue à emprunter dans le cadre de pratiques d'urbanisme qui se veulent équitables, viables et vivables¹².

Selon une acception large et générale, nous référons à un ensemble de pratiques d'aménagement de la ville qui utilise la planification comme outil technique et légal d'orientation et d'encadrement des interventions. Pour François Ascher, l'urbanisme comprend « l'ensemble des théories et pratiques d'aménagement et de gestion des espaces urbains (urban studies), de la planification urbaine aux services urbains (town planning), en passant par l'urbanisme opérationnel, les études et la composition urbaines (urban design)¹³. » Pour sa part, Jean-Paul Lacaze fait la distinction entre deux

¹⁰ Checkoway, Barry (1994), « Paul Davidoff and Advocacy Planning in Retrospect », *Journal of American Planning Association*, vol. 60, no 2, p. 139-143.

¹¹ Jacquier, Claude, *Intervention au Conseil scientifique de l'AURG*, le 17 avril 2013.

¹² Jacquier, Claude (2012), *Des jardins pour ménager les bords de routes et de voies?*, Grenoble, Présentation le 17 décembre 2012 au CRESSON-ENSAG.

¹³ Ascher, François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob. p. 204.

urbanismes. D'une part, l'urbanisme opérationnel associe les démarches de projet et les autorités publiques. D'autre part, l'urbanisme réglementaire lie les processus de plan au cadre légal qui encadre les initiatives privées de développement immobilier¹⁴. Cette distinction souligne la difficulté d'articuler les processus de planification et les démarches de projet et relève du paradoxe de la cohérence entre le processus et la procédure. Ces pratiques complémentaires soulèvent le problème de cohérence de la planification territoriale soumise au débat public et l'intégration des domaines d'intervention comme les transports¹⁵. Le processus de planification est ainsi façonné en parallèle de la démarche de projet. Selon les époques et les régions du monde, la planification territoriale incarne des courants et des approches où la participation du public et la concertation sont variables. D'abord, la planification est comprise comme une « procédure plus ou moins dirigiste qui vise à opérer une allocation des ressources que le marché n'est pas en mesure d'assurer¹⁶. » La planification globale s'applique à l'ensemble du développement d'un État, quoique la planification peut être sectorielle (transport) ou territoriale (quartier, ville, région). Ce type de planification se définit comme une activité rationnelle qui vise « la distribution optimale des personnes, des biens et des services sur un territoire donné¹⁷. » Sans en être un représentant, André Corboz soulève que cette approche instrumentale de la planification, l'interaction, la concertation et la participation des citoyens et des associations ne sont pas à l'ordre du jour. Un minimum d'information est transmis lors de consultation de la population en cours d'élaboration et de mise en œuvre.

¹⁴ Lacaze, Jean-Paul (2010), *Les méthodes de l'urbanisme*, Paris, Que sais-je? PUF. p. 109-114.

¹⁵ Gauthier, Mario (2005), « La planification des transports et le développement durable à Montréal : quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées? », *Flux*, no 60/61, p. 50-63. ; Paulhiac, Florence (2008), « Débat public et Plans de déplacements urbains en France », dans *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.), Montréal, Presses de l'Université de Montréal.

¹⁶ Wachter, Serge (2000), « Planification », dans *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, La Tour d'Aigues, Aube, p. 59-60.

¹⁷ Corboz, André (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, De l'imprimeur. p. 200.

Au même titre qu'il existe une distinction entre le projet opérationnel à l'échelle du quartier ou de l'îlot urbain et la planification règlementaire à l'échelle de la région ou de l'aire métropolitaine, les courants traditionalistes ou culturalistes de l'urbanisme tournés vers la forme urbaine et le « *urban design* » font une critique des courants modernistes et progressistes orientés par la technique scientifique et la séparation des fonctions urbaines¹⁸. Cette distinction entre traditionaliste et moderniste se traduit dans le champ de pratique de l'urbanisme en Europe continentale qui s'appuie sur une profession d'urbaniste partagée entre l'architecture et l'ingénierie tandis que le monde anglo-saxon offre aux « *planners* » un statut distinctif des autres métiers de l'aménagement¹⁹.

Par exemple, au Québec, l'échec de l'expérience associée au Bureau d'aménagement de l'Est-du-Québec (BAEQ) et les contestations contre sa stratégie de délocalisation des populations est un exemple d'une approche moderniste et rationnelle de la planification. Cette expérience marque une innovation au sein des pratiques de planification régionale avec la création en 1968 des régions administratives et de l'Office de planification et du développement du Québec (OPDQ)²⁰. Avec ces délégations régionales, elle intègre la participation de la société civile dans la planification régionale avec les conseils régionaux de développement (CRD). Dorénavant, les représentants des groupes sociaux et économiques siègent au conseil d'administration du CRD et font contrepoids aux décisions des élus. À la même époque, les gouvernements procèdent unilatéralement à l'expropriation de quartiers entiers au nom d'une unité nationale et de l'intérêt général. Par exemple, la ville de Hull

¹⁸ Merlin, Pierre (2010), *op. cit. op. cit.*

¹⁹ Hebbert, Michael (2006), « Town Planning versus urbanismo », *Planning Perspectives*, vol. 21, no 3, p. 223-251.

²⁰ Proulx, Marc-Urbain (2008), « 40 ans de planification territoriale au Québec », dans *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.), Montréal, Presses de l'Université de Montréal. p. 37. Voir également : Simard, Jean-Jacques (1979), *La longue marche des technocrates*, Montréal, Albert Saint-Martin. et Godbout, Jacques T. (1983), *La participation contre la démocratie*, Montréal, Albert Saint-Martin.

incluse dans la Région de la capitale nationale (RCN) du Canada devient le centre d'une transformation urbanistique par la construction gouvernemental de la Place du Portage au centre-ville. Les expropriations et la destruction d'habitations plongent l'Île-de-Hull dans une décroissance démographique avec la perte de sa vitalité et le déplacement de plus de cinq mille personnes²¹. Cette expérience montre que la participation des personnes concernées par les projets d'urbanisme opérationnel n'est pas considérée par les gouvernements de l'époque. Plusieurs exemples de rénovation urbaine à l'intérieur de grandes villes comme Montréal avec l'éviction des habitants de la Petite-Bourgogne et des îlots Saint-Martin sont à l'origine de la création de comités de citoyen²². Au cours des années 1970, ces opérations d'expropriation ont donné naissance à des organisations qui militent en faveur d'une implication et d'une participation des citoyens et des groupes sociaux à l'élaboration des projets d'urbanisme et de la planification territoriale²³.

Dans le cas de la France, la Loi d'orientation foncière (LOF) de 1967 pose les bases des pratiques d'urbanisme peu participatives au service d'un État fort et volontariste²⁴. Les outils de planification promus par cette loi sont le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) et le plan d'occupation du sol (POS). Les zones à urbaniser en priorité (ZUP) sont remplacées par les zones d'aménagement concertées (ZAC) et le plan d'aménagement de zone (PAZ). Quinze ans après, la loi de décentralisation de 1982 confère à la région une capacité exécutive avec le Contrat de plan État-Région devenu aujourd'hui le Contrat de projet État-Région (CPER). Au cours des années 1990, plusieurs lois viendront modifier la place de la participation

²¹ Bachand, Marc (1991), « Le Sommet de l'Île de Hull », *Nouvelles pratiques sociales*, vol. 4, no 2, p. 147-158.

²² Hamel, Pierre (1991), *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal. Voir le documentaire de Maurice Bulbulian (1968) « La P'tite bourgogne ». http://www.onf.ca/film/La_Ptite_Bourgogne/

²³ Grant, Jill (2006), « Chapter 18. Shaped by Planning: the Canadian City Through Time », dans *Canadian Cities in Transition*, Bunting, Trudi et Pierre Filion, Don Mills, Oxford University Press, p. 320-337. p. 327.

²⁴ Damon, Julien, et Michel Micheau (dir.) (2009), *Quarante ans d'urbanisme. Clés pour le présent*, La Tour d'Aigues, Aube.

dans les exercices de planification²⁵. La loi Besson d'orientation sur la ville de 1991 soumet l'ensemble des projets d'aménagements ayant un effet sur les conditions de vie des habitants à une obligation d'associer la population aux procédures d'élaboration. La loi Barnier de 1995 propose une procédure de débat public pour les projets ayant un impact sur l'environnement. Pour illustrer le volontarisme de l'État et l'absence de la participation citoyenne au cours des années 1970, la ville de Grenoble et d'Échirolles propose la construction d'un grand ensemble urbain de la Villeneuve où s'illustre tous les aspects d'un urbanisme progressiste²⁶.

Avec la Loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) au Québec, la procédure propose depuis 1979, avec la création de 95 municipalités régionales de comtés (MRC), un cadre de planification territoriale qui s'inspire largement du modèle de département français, mais qui constitue un compromis politique s'intégrant aux spécificités du modèle nord-américain de la planification associé au zonage²⁷. Celui-ci s'inscrit dans une approche stratégique légale avec des schémas d'aménagement et de développement du territoire²⁸. Ce type de planification territoriale exige un minimum de consultation de la population avant l'entrée en vigueur des orientations. Pour sa part, le cadre de planification de la France connaît avec la Loi « Solidarité et renouvellement urbains » de décembre 2000 une réforme du modèle de planification fonctionnelle de l'affectation du sol régi par la Loi d'orientation foncière de 1967. Cette

²⁵ Scherrer, Frank (2008), « Planification métropolitaine et débat public urbain en France », dans *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.), Montréal, Presses de l'Université de Montréal. p. 87. Il développe une typologie des dispositifs participatifs en urbanisme, soit les conseils consultatifs, les concertations d'aménagement et les procédures référendaires.

²⁶ Joly, Jacques, et Jean-François Parent (1988), *Paysage et politique de la ville Grenoble, 1965-1985*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.

²⁷ Trépanier, Marie-Odile (1982), « Formes traditionnelles et réformes récentes du droit de l'urbanisme au Québec : changement de fond ou changement de formes? », dans *L'aménagement du territoire au Québec. Du rêve au compromis*, Léveillé (dir.), Jacques, Montréal, Nouvelle optique, p. 11-42. ; ----- (2004), « Le cadre juridique de l'urbanisme québécois en mouvement : 1961-2001 », dans *L'institut d'urbanisme 1961-1962 /2001-2002. Un urbanisme ouvert sur le monde*, Beaudet (dir.), Gérard, Montréal, Trames.

²⁸ Proulx, Marc-Urbain, 2008, *op. cit.*, *op. cit.* p. 40.

loi modifie le droit de l'urbanisme avec entre autres le renforcement de la planification locale. Désormais, les zones d'aménagement concertées (ZAC) qui permettent de déroger au plan d'occupation du sol (POS) sont incluses dans le plan local d'urbanisme (PLU). De plus, la planification d'aire vaste sous-régionale s'appuie sur le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) venant remplacer les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Ce modèle propose une planification territoriale qui associe les habitants, les associations et les personnes concernées par l'aménagement et le développement du territoire en question.

Ce retour timide de la planification s'accompagne d'une multiplication des démarches de projet urbain à l'échelle locale ou de quartier. « Gouverner la ville par projet²⁹ » vient combler le vide laissé par un essoufflement de planification territoriale. La démarche de projet serait une manière plus réflexive d'intervenir sur la ville en intégrant les volontés des personnes concernées dans les choix d'aménagement³⁰. Pour les nouvelles pratiques d'urbanisme, il s'agit de placer le projet au centre des processus de planification au lieu de rester dans la distinction traditionnelle entre l'opérationnel et le règlementaire³¹. Selon cette perspective, les processus contemporains de planification territoriale s'inscrivent dans l'identification des problèmes et des enjeux centraux à résoudre avec la collaboration des acteurs concernés et en fonction des échelles d'aménagement. Gilles Novarina soutient que « l'articulation des échelles implique donc un travail de négociation et oblige à tenir compte à la fois du court et du moyen terme, ce qui explique la coexistence, y compris dans les dossiers opérationnels,

²⁹ Pinson, Gilles (2009), *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses SciencesPo. *op. cit.*

³⁰ Ascher, François (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, La Tour d'Aigues, Aube. p. 78-80.

³¹ Novarina, Gilles (1982), « L'architecture du territoire : de la mesure au dessein », *Les Annales de Recherche Urbaine*, no 82, p. 44-53.

de schémas de structures (schéma directeur de définition des espaces publics), de règlements et de documents contractuels (cahier de cession des terrains)³². »

Au cours de la seconde moitié du 20^e siècle, Guy Mercier souligne que la technique urbanistique a subi les contrecoups de la contestation des mouvements sociaux des années 1960-70 concernant un urbanisme progressif et fonctionnel de la rénovation urbaine qui venait faire table rase des quartiers populaires pour laisser place à la ségrégation fonctionnelle de la ville³³. Cette ségrégation fonctionnelle des activités humaines (habiter, circuler, travailler et récréer) et de l'utilisation du sol annonce le désencastrement opéré par une planification rationnelle de l'espace. Dans le même sens, Jacques Donzelot rappelle la réaction des mouvements sociaux par des luttes urbaines à cet urbanisme fonctionnel responsable de la séparation des usages et de la relégation des populations des grands ensembles de logements sociaux³⁴. Il poursuit en soulignant que les contestations « se développent alors contre la gestion technocratique et affairiste de la transformation urbaine, les rénovations qui exilent brutalement les populations d'un quartier central pour y installer des bureaux, l'absence d'équipement collectif dans les nouveaux ensembles, le tarif élevé des transports, l'insuffisance en espace public et quantité d'autres problèmes concernant ce que l'on commence à appeler le "cadre de vie"³⁵. » Selon Yves Chalas, ce cadre de vie territorial caractérise le processus de planification par un « nouvel état des lieux urbains » qui présente des quartiers centraux délaissés et une périurbanisation effective, une ampleur des

³² *Ibid*, p. 52.

³³ Mercier, Guy (2006), « La technique urbanistique : de la production du territoire à la gestion de l'opinion publique », dans *Culture et technoscience : des enjeux du sens à la culture*, Vigneault, Luc et René Blais (dir.), Québec, Presses de l'Université de Laval.

³⁴ Donzelot, Jacques (2009), « La nouvelle question urbaine », dans *La ville à trois vitesses*, Paris, Éditions de la Villette.

³⁵ *Ibid*, p. 33.

mobilités et une nature variée des déplacements ainsi que le déclin des quartiers multifonctionnels d'autrefois ou son corolaire de la séparation des fonctions³⁶.

Thierry Oblet soulève que la question de la faillite et des échecs de l'urbanisme fonctionnel et de la planification rationnelle se situe dans « la non-reconnaissance des souhaits des habitants » et le « non-respect par l'urbanisme moderne des aspirations des habitants³⁷. » Les travaux de Manuel Castells au tournant des années 1980 sur la question urbaine soulèvent ces luttes urbaines pour la reconnaissance des personnes concernées appelées à délibérer sur la manière d'aménager la ville³⁸. De son côté, Pierre Hamel soutient que « les mouvements sociaux contemporains ont participé à la transformation et à l'approfondissement de la modernité et de ses exigences démocratiques³⁹. » Au Québec, comme en France, ces luttes et ces contestations contre les pratiques de l'urbanisme fonctionnel favorisent l'émergence de mouvements sociaux. En tant que pratiques d'urbanisme, la planification territoriale est vue comme un processus participatif dans lequel le conflit s'exprime par rapport à une logique tournée vers l'appel de l'intérêt général dans les décisions publiques. C'est ainsi que l'on peut « comprendre comment la ville change sous l'impulsion, non des techniciens de la planification urbaine, mais sous celle du processus contradictoire des groupes sociaux et aussi comment les nouvelles questions posées par la problématique urbaine sont exprimées à travers des actions qui renouvellent les voies révolutionnaires de nos sociétés en articulant d'autres formes de conflits avec celles issues du système productif et de la lutte politique⁴⁰. » D'autres acteurs de la planification viennent influencer de manière significative les pratiques d'urbanisme en valorisant des approches collaboratives. Selon de telles approches, les planificateurs et les fonctionnaires des

³⁶ Chalas, Yves (2000), *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos. p. 94.

³⁷ Oblet, Thierry, *op. cit.*, p. 134.

³⁸ Castells, Manuel (1975), *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, François Maspero.

³⁹ Hamel, Pierre (2008), *Ville et débat public. Agir en démocratie*, Québec, Presses de l'Université Laval. p. 43. Voir le chapitre 2 *Action collective et nouvelle culture politique*.

⁴⁰ *Ibid.* p. 121.

services d'urbanisme « développent des stratégies pour faciliter le dialogue et résoudre les conflits⁴¹. » De cette manière, les processus de planification passent d'un urbanisme fonctionnel à un urbanisme collaboratif ou participatif.

Pendant cette période de contestations sociales se présente une autre conception de la planification qui prend la forme de la planification stratégique⁴². Contrairement à la planification au palier régional, cette forme de planification tente de concilier les fonctions du territoire et de promouvoir la transversalité ainsi que la cohérence des champs d'intervention. Cette nouvelle conception de la planification est issue de la gestion privée des entreprises pour se traduire par une territorialisation de la planification et des politiques publiques. La question urbaine des années 1960-70 avec les mouvements sociaux et la nouvelle question urbaine des années 1980-90 avec les émeutes urbaines laissent la place à une question territoriale où l'action publique est confrontée à une dynamique de métropolisation qui accélère la fragmentation sociale et spatiale⁴³. Le prisme du territoire donne à voir l'urbanisme dans une perspective stratégique, mais également à travers les processus de planification régionale et de l'aménagement du territoire. D'après François Ascher, ce renouvellement de l'urbanisme suppose « un art du compromis, car chaque situation, chaque enjeu urbain, nécessite la prise en compte d'intérêts variés et la construction d'arrangements et de majorités ad hoc⁴⁴. » En suivant cette logique stratégique des territoires, la planification passe d'une logique d'allocation des ressources au cours des années 1960-70 à une logique de mobilisation sociale au cours des années 1980-90 des acteurs et des

⁴¹ Bacqué, Marie-Hélène, et Mario Gauthier (2011), « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », *Participations*, no 1, p. 36-66. p. 48.

⁴² Padioleau, Jean-Gustave, et René Demeesterre (1990), « Les démarches stratégiques de planification des villes », *Annales de la Recherche urbaine*, no 51, p. 28-39.

⁴³ Bassand, Michel (2007), *Cités, villes, métropoles. Le changement irréversible de la ville*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

⁴⁴ Ascher, François (2008), *Les nouveaux compromis urbains. Lexique de la ville plurielle*, La Tour d'Aigues, Aube. p. 18.

protagonistes du développement. Au début des années 1980, le maire de la Ville de Grenoble, Hubert Dubebout dira vouloir « Ensemble, refaire la ville ». Le renouvellement de la planification et de l'urbanisme interroge l'expérience politique de la démocratie afin de repenser les modes de prise de décisions. Selon les tenants de cette approche collaborative, la participation aux processus de planification permettrait d'offrir une plus grande légitimité aux autorités publiques critiquées par certains mouvements sociaux pour leur manque de transparence. De nombreux travaux ont soulevé la place de la participation dans les processus de planification. Parmi ceux-ci, les travaux sur la démocratie délibérative et le tournant communicationnel ont influencé de manière importante les pratiques d'urbanisme⁴⁵. Cependant, ces travaux font l'objet d'une critique qui souligne la dimension politique de la planification et l'urbanisme ainsi que du caractère conflictuel sous-jacent au débat qu'ils engendrent. Les critiques de l'idéal délibératif soutiennent que les dispositifs participatifs et de concertation traduisent mal les volontés des parties prenantes aux débats⁴⁶.

On retiendra ici parmi les sommes des savoirs actuels sur le phénomène participatif trois filières de recherches qui domine le domaine de l'aménagement et des études urbaines. D'abord, certaines recherches s'intéressent aux dispositifs participatifs et leur institutionnalisation au sein des appareils sociopolitiques, municipaux, locaux et de quartiers. Cette filière sur le discours « participationniste » analyse les expériences de la participation publique en dégagant une typologie des instruments qui valorisent et encouragent l'expression des points de vue⁴⁷. Elle interpelle la dichotomie entre la démocratie représentative des élus et la démocratie participative des citoyens. Elle

⁴⁵ Fischer, Frank et John Forester (dir.) (1993), *op. cit.* ; Innes, Judith E. (1995), « Planning Theory's Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 14, no 3, p. 183-189.

⁴⁶ Neuman, Michael (2000), « Communicate This! Does Consensus Lead to Advocacy and Pluralism? », *ibid.*, vol. 19, no 4, p. 343-350.

⁴⁷ Bacqué, Marie-Hélène, et Yves Sintomer (dir.) (2010), *La démocratie participative inachevée. Genèse, adaptations et diffusions*, Paris, Adels et Yves Michel.

évalue la place et le rôle des acteurs citoyens et civiques dans les procédures de débat public mises en place par les municipalités et les diverses institutions de l'État⁴⁸.

Ensuite, plusieurs recherches interrogent les conditions et les degrés de la participation publique. Cette filière de recherche développe divers critères d'évaluation des dispositifs de participation. Elle renvoie à l'analyse des politiques publiques et de l'administration publique en général. Elle vise l'analyse de la performance et l'efficacité des procédures, mais surtout à voir quelles sont les conditions mises en place par les institutions publiques par l'entremise de leur politique publique pour favoriser une participation active des citoyens et des groupes sociaux⁴⁹.

Enfin, les recherches dont la focale s'appuient sur les effets des instances participatives et sur le rôle que peuvent jouer ces instruments de débat public sur les décisions politiques. Cette filière s'affaire à une analyse d'une participation accrue des citoyens dans le cadre de débat public sur des questions et des problèmes sociaux liés à l'aménagement et l'urbanisme⁵⁰. Elle déploie des efforts de recherche afin de conforter les autorités publiques dans leur choix de dispositifs de participation pour l'élaboration de politiques et de programmes. En accompagnant les acteurs de l'urbanisme, ces différentes filières de recherche regroupent un ensemble de savoirs et de connaissances sur les phénomènes participatifs qui deviennent incontournables avec la montée des collectifs et comités de citoyens.

⁴⁸ Blatrix, Cécile (2009), « La démocratie participative en représentation », *Sociétés contemporaines*, no 74, p. 97-119.

⁴⁹ Papadopoulos, Yannis, et Philippe Warin (2007), « Are innovative, participatory and deliberative procedures in policy making democratic and effective? », *European Journal of Political Research*, vol. 46, no 4, p. 445-472.

⁵⁰ Fourniau, Jean-Michel (2006), « Les trois scènes d'une institutionnalisation controversée de la participation du public aux décisions d'aménagement », dans *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regards croisés sur les expériences française et québécoise*, Simard, Louis, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.), Paris, L'Harmattan. ; Rui, Sandrine (2004), *La démocratie en débat. Les citoyens face à l'action publique*, Paris, Armand Colin.

Nous pouvons voir maintenant de quelle manière nous comptons nous greffer à ces filières de recherche tout en proposant une avenue qui se démarque par l'originalité de sa proposition de recherche. Celle-ci tente d'articuler tant les maillages difficiles entre le plan et le projet d'urbanisme que les registres discursifs justifiant leur mise en œuvre dans le cadre d'une requalification des vieux quartiers.

La rationalité de la mésentente inhérente à une approche négociée de la ville suggère que les conflits entre les représentations et les interprétations des acteurs de l'urbanisme sont bénéfiques pour l'élaboration des politiques et des actions publiques. Ils concernent autant les réseaux techniques urbains comme le tramway et les transports en commun en site propre que les conflits d'usage associés aux réaménagements d'espaces publics. Voyons comment nos questions pourront nous guider dans l'élaboration de réponses aux transformations politiques, culturelles, sociales, économiques et écologiques de la ville.

1.2 Les questions et les objectifs de recherche

Notre problématique de recherche vise à comprendre comment la mésentente incite les acteurs de l'urbanisme à dépasser les aberrations de la rupture du plan et du projet. Elle interroge la constante « relation paradoxale » provoquée par la disjonction aporétique entre un urbanisme opérationnel du projet et celui d'un urbanisme réglementaire du plan. La révision du plan prendrait en compte les projets d'urbanisme en cours de conception et d'implantation. Les projets immobiliers ou d'aménagement devraient à leur tour s'adapter le plus possible aux réglementations imposées par le plan d'urbanisme.

Question 1. *Dans quelle mesure les pratiques contemporaines de requalifications et réaménagements des vieux quartiers des centres-villes se distinguent-elles des opérations de rénovation urbaine de la seconde moitié du vingtième siècle?*

Ainsi, au-delà de l'arrimage entre les projets opérationnels d'urbanisme et la planification territoriale règlementaire, le premier objectif de recherche vise à réaliser des regards croisés entre une métropole française et québécoise (Grenoble et Gatineau) par l'analyse des pratiques d'urbanisme contemporain à la lumière de leurs différences avec celles qui prennent forme depuis les années 1960. Il s'agit de voir en quoi les pratiques québécoises et françaises font émerger une nouvelle forme de pratiques de revitalisation et de réaménagement des quartiers centraux qui se distinguent des opérations de rénovation réalisées au cours des années 1960 et 1970. Les deux villes choisies portent sur des contextes historiques et politiques différents. Ils amènent à poser la question historique de manière adaptée aux territoires particuliers. La transformation physique et sociale des milieux de vie constitue l'objet de la revitalisation des quartiers et devient un enjeu stratégique de premier ordre pour les villes du 21^e siècle⁵¹. La première question de recherche fait référence à l'histoire des pratiques d'urbanisme de requalification et de réaménagement des vieux quartiers centraux. Cette époque historique renferme une série d'événements sociopolitiques et des réformes institutionnelles qui ont marqué l'histoire de l'urbanisme depuis les années 1960. Les indicateurs associés à la dimension historique s'appuient sur le caractère indéterminé de l'histoire dans le sens où les conditions d'émergence du débat public en urbanisme sont variables selon les stratégies et les tactiques déployées par les acteurs. Le premier indicateur est la place et le dénouement des relations sociales, économiques et politiques dans l'émergence de nouvelles pratiques collaboratives en urbanisme. Les crises politiques et les controverses sociales issues des interventions de rénovations urbaines façonnent-elles le discours sur l'urbanisme et les pratiques

⁵¹ Rypkema, Donovan D. (2003), « The Importance of Downtown in the 21st Century », *Journal of American Planning Association*, vol. 69, no 1, p. 9-15.

d'urbanisme ? Le deuxième indicateur se consacre aux formes et organisations du débat public à travers les cinq dernières décennies. Comment les débats publics sur les scénarios de revitalisation organisent-ils la confrontation des visions et des représentations des acteurs ? Enfin, le troisième indicateur cherche à identifier le type de dispositifs déployés à travers le temps et leur portée quant à l'expression des conflits afin d'intégrer les représentations et les volontés des acteurs au sein des orientations du projet d'urbanisme. En s'appuyant sur les grandes tendances de l'urbanisme contemporain, comment l'expression des conflits au sein d'un espace politique pluraliste favorise-t-elle la résolution de la mésentente concernant l'aménagement des lieux et la mobilité des gens? C'est à travers la négociation des représentations territoriales entre les acteurs que s'effectue la réalisation des conditions nécessaires pour la mise en œuvre des orientations de la planification à travers des projets.

Question 2. *Comment les discours sur les pratiques d'urbanisme évoluent-ils depuis les cinquante dernières années (1965-2015)? Ces pratiques d'urbanisme prennent-elles part à une formation singulière de pratiques discursives ou de « registres rhétoriques » qui viennent s'affronter dans l'arène publique?*

Cette question amène un deuxième objectif de recherche qui s'inscrit dans une caractérisation de la fabrique discursive de la planification et une classification des types de discours sur l'urbanisme. Ces discours s'énoncent à des moments singuliers de la pratique de l'urbanisme selon des registres rhétoriques prédéfinis du plan, du projet et de la proposition. Elle insiste sur « la fabrique discursive des politiques publiques » et sur l'idée que « l'activité politique se loge dans les activités discursives et que le langage joue un rôle décisif⁵². » Ce deuxième objectif s'appuie sur l'objectif précédent dans la mesure où ces discours sur la ville ont évolué selon une histoire propre et un contexte particulier qui influence les acteurs de l'urbanisme à modifier leur représentation du milieu sur lequel ils désirent intervenir. Cette tâche vise à

⁵² Faure, Alain (2012), « Changer sans perdre : le dilemme cornélien des élus locaux », *Revue française d'administration publique*, no 141, p. 99-107.

comprendre les manières de penser la ville, soit les interprétations, les énonciations et les prises de parole, autrement dit, comment celles-ci construisent la représentation territoriale de la ville par l'acte discursif au cours de leur expérience pratique en urbanisme. De plus, cet objectif soulève l'importance que prennent les conflits entre acteurs de l'urbanisme au sein d'une rationalité de la mésentente. Ce sera l'occasion de voir comment les différents registres rhétoriques⁵³ se transforment dans le temps et quels sont les acteurs qui réussissent à imposer leur représentation de la ville auprès des autres acteurs. Cette deuxième dimension analytique s'inscrit dans une caractérisation et une classification des logiques discursives qui sous-tendent les pratiques d'urbanisme contemporaines selon les registres de la rhétorique de la planification, du projet et de la proposition alternative lors du débat public. À partir de la distinction préalable de ces trois registres rhétoriques, le premier indicateur qui permet de classer les discours sur la ville s'appuie sur l'identité des acteurs selon un champ de pratique et un secteur d'intervention en particulier qui véhicule une manière de concevoir l'urbanisme. Il s'agit d'interroger les représentations et les images de la ville des acteurs selon le type d'interventions à privilégier dans le cadre d'un processus de planification et d'une démarche de projet d'aménagement. Un commerçant du centre-ville soutient-il la même vision de l'urbanisme que le représentant d'association dédié à la défense des droits des locataires ou à la préservation de la nature? Le second indicateur s'inscrit dans l'identification des enjeux centraux associés aux interventions sur les espaces publics à privilégier. Ce dernier indicateur permet de juger de la pertinence du débat public et des pratiques de participation dans les démarches de projet et les processus de planification.

⁵³ J'emploie le terme de « registre rhétorique » dans le sens d'une « ligne narrative et discursive » commune à un groupe d'acteurs qui prennent part à l'action publique. La rhétorique est comprise non comme une pratique pathétique, mais comme un acte de langage qui permet à l'orateur d'influencer son auditoire par des stratégies et tactiques du discours.

Question 3. *Dans le cadre d'une remise en question des orientations de la planification au cours d'un processus participatif de requalification des vieux quartiers centraux, comment les acteurs de l'urbanisme développent-ils leurs stratégies d'influence auprès des autres parties prenantes? Quelles sont les caractéristiques de la relation qu'entretiennent les acteurs de l'urbanisme selon les rapports de force soulevés et les registres rhétoriques mobilisés?*

Cette question annonce le troisième objectif de recherche qui vise à comprendre comment les acteurs influencent les processus de requalification en cours de route. Elle porte sur la recherche d'alliances, de coalitions et de partenariats tacites qui seraient responsables de la réussite ou de l'échec d'un projet d'urbanisme. Dans les cas à l'étude, comment les acteurs s'associent-ils afin de mettre en œuvre les orientations définies en concertation et quels sont les acteurs qui jouent un rôle d'avant plan par rapport aux autres partenaires de la revitalisation? Il s'agit de voir quel est le degré d'influence du discours des uns sur les autres afin de comprendre comment s'opère la transformation des formes de discours sur les pratiques d'urbanisme depuis la fin des années 1960. S'appliquant à des expériences empiriques, les approches collaboratives en urbanisme s'inscrivent dans une adaptation de la production rationnelle de l'espace à la conception communicationnelle qui postule que certains principes normatifs peuvent encourager la délibération⁵⁴. Cette troisième question de recherche s'appuie sur la relation entre les acteurs de l'urbanisme où l'on soutient un conflit entre les visions et les rationalités des champs de pratique. Après avoir identifié les conflits structurant l'urbanisme, la relation entre les acteurs se constitue par le déploiement de stratégies et tactiques qui façonnent les rapports de force, les réseaux d'acteurs et les discours qui sous-tendent l'organisation du débat public. Les indicateurs sélectionnés se situent d'abord, au niveau du degré d'influence d'un discours sur l'urbanisme par rapport aux autres, ensuite, avec les liens privilégiés par les acteurs entre le plan, le projet et le débat. Ces dernières observent-elles une séparation et un décalage entre les processus de

⁵⁴ Forester, John (1989), *Planning in the Face of Power*, Berkeley, University of California Press.

planification et les démarches de projet provoquant ainsi des pratiques d'urbanisme paradoxales identifiées du point de vue discursif ? Un troisième indicateur considère les stratégies d'influence des acteurs afin de déceler les moyens et les méthodes déployés pour faire adopter leur vision au sein de la planification et des projets opérationnels d'aménagement. La remise en question des procédures de débat par les groupes marginalisés sert-elle une tactique pour proposer de nouvelles représentations alternatives pour requalifier le centre-ville?

1.3 L'avancement des savoirs et originalité de la recherche

Pour terminer, l'intérêt de notre recherche pour l'avancement des savoirs en sciences sociales dépasse les simples cas de Grenoble et Gatineau. Le *Programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville* à Gatineau et le *Programme de requalification et d'extension du centre-ville* à Grenoble servent de matériau empirique. Ils constituent l'aboutissement actuel d'une série de processus historiques de planification territoriale qui ont façonné ces villes depuis l'entrée en vigueur des premiers schémas régionaux d'aménagement des années 1960⁵⁵. L'examen de ces programmes d'intervention vise à analyser comment les pratiques d'urbanisme associées aux processus de planification et aux projets de revitalisation des quartiers cherchent à arrimer et à concilier les prérogatives de l'action publique (internationale, nationale, régionale et locale) aux demandes sociales des habitants, associations et entreprises⁵⁶.

⁵⁵ Le processus de planification du centre-ville de Gatineau est encadrée par un programme particulier d'urbanisme (PPU) soutenue par une série de programme de subvention à la rénovation et à la revitalisation, l'embellissement urbain tandis que celle de Grenoble s'inscrit, certes dans l'appui à la réhabilitation des immeubles et des espaces publics, mais également dans la réalisation des objectifs d'un schéma d'aménagement régional et du programme local de l'habitat où la municipalité s'engage dans une démarche d'Extension et de Requalification du centre-ville, intitulé *Cœur de ville, Cœur d'agglomération*, à améliorer les espaces publics et les réseaux viaires qui font le lien entre le centre-ville et les nouveaux projets urbains.

⁵⁶ Rohe, William M. (2009), « From Local to Global: One Hundred Years of Neighborhood Planning », *Journal of American Planning Association*, vol. 75, no 2, p. 209-230.

L'analyse des pratiques discursives à l'étude dégage des enseignements sur les tendances responsables d'une large part des actions publiques en matière d'urbanisme et d'aménagement dans les villes contemporaines en Europe et en Amérique du Nord. La requalification et la régénération urbaine vue comme la reconquête des espaces et des lieux publics des centres-villes feraient l'objet de plusieurs projets d'aménagement et d'architecture à travers le monde et d'une préoccupation grandissante de la part des habitants et des dirigeants politiques⁵⁷. Afin de pallier les effets du développement résidentiel et la construction de carrefours commerciaux à la périphérie, les grandes villes du monde déploient une planification et des programmes qui ciblent la réhabilitation des centres-villes historiques pour mettre en œuvre des programmes de requalification, de réaménagement et de consolidation⁵⁸. Nous abordons la question de la mise en valeur des atouts de l'existant pour favoriser l'attractivité et le sentiment d'appartenance. Nous explorons comment la pratique de l'urbanisme peut engendrer des contradictions non négligeables en matière développement de l'habitat, l'un en faveur de l'activité des entreprises et l'autre au détriment de la qualité de vie des habitants⁵⁹.

Selon Marc Wiel, en voulant articuler les transports en commun, les équipements multimodaux et les réseaux viaires vers les centres urbains concentrant les emplois et les services, les villes favorisent la spéculation immobilière aux abords des nouvelles infrastructures de transport au détriment des habitants actuels. Pour repenser le réseau viaire d'une ville, une plus grande place à la marche et au cyclisme par rapport au trafic automobile est prévue par des aménagements et des équipements qui regroupent plusieurs modes de déplacement⁶⁰. Nous articulons dans notre analyse des pratiques

⁵⁷ Chaline, Claude (1999), *La régénération urbaine*, Paris, Que sais-je? PUF. ; ----- (2007), *Les nouvelles politiques urbaines. Une géographie des villes*, Paris, Ellipses.

⁵⁸ Strom, Elizabeth (2008), « Rethinking the Politics of Downtown Development », *Journal of Urban Affairs*, vol. 30, no 1, p. 37-61.

⁵⁹ Wiel, Marc (2007), *Pour planifier les villes autrement*, Paris, L' Harmattan.

⁶⁰ Voir le site internet de <https://vivreenville.org/> qui présente la définition suivante d'un réseau viaire : « Ensemble composé des voies de circulation (rues, routes, chemins, places, ruelles, pistes cyclables, etc.) d'accès public, éventuellement restreint selon le type d'usager. Le réseau viaire est étroitement lié à l'espace public à l'exception de

d'urbanisme les projets d'implantations des transports en commun, le réaménagement des espaces publics et le développement de l'habitat aux abords des pôles de transport en commun. Les vieux quartiers de Gatineau et de Grenoble se présentent comme la porte d'entrée de la métropole, le pôle d'emploi et le lieu de rassemblement d'une grande part des habitants d'une agglomération encore une fois souvent au détriment des habitants. Les exemples des quais de l'Isère à Grenoble comme de la rue Montcalm à Gatineau sont des lieux historiques où les fonctions et les formes d'activités permettent de faire le lien entre le cœur du centre-ville et les quartiers anciens. Cependant, ces interventions sur les espaces publics constituent des aménagements d'infrastructure où l'embellissement fait partie d'une stratégie plus large de repeuplement, de revitalisation et de réanimation.

L'analyse rhétorique sous le prisme d'une histoire urbaine figure parmi l'un des aspects originaux de notre recherche. Nous participons à l'avancement des savoirs en sciences sociales puisque nous mettons en relation des concepts d'analyse très peu utilisés en études régionales et urbaines. Nous proposons d'associer les concepts d'urbanisme, de mésentente et de rhétorique en présentant le dénouement historique de la requalification et du réaménagement des quartiers historiques à Grenoble et Gatineau. Nous illustrons comment, à travers la seconde moitié du 20^e siècle et le début du 21^e, l'urbanisme suit la trace des acteurs dont la vision attache plus d'importance à l'un des trois moments, soit la planification territoriale, le projet d'aménagement ou la proposition alternative lors du débat. Ensuite, nous détaillons les discours sur la ville afin de comprendre la construction sociale et historique de ces pratiques discursives de l'urbanisme au sein de ce qui sera exposé comme un « registre rhétorique ». Enfin, nous relatons de manière circonstancielle et diachronique les relations stratégiques et les

certaines composantes. Les parcs, par exemple, font partie de l'espace public sans être une voie de communication, tandis que les autoroutes ne seront pas considérées comme faisant partie de l'espace public. » Consulté le 20 janvier 2015.

tactiques discursives qui se forment entre les acteurs lors de la négociation sur l'aménagement et la mobilité.

Les acteurs de l'urbanisme instrumentalisent la participation comme solution à l'écart entre les orientations de la planification et les définitions du projet. Dans ce chapitre, nous avons exposé les définitions d'un problème associé à la pratique de l'urbanisme sous l'angle de la participation des acteurs à la formation d'un discours sur la ville. Les questions de recherche qui encadrent notre problématique rassemblent les éléments sociales et politiques d'une confrontation historique des manières d'aménager la ville. Les transformations majeures du paysages urbains au cours des années 1960 et 1970 font figure d'exemple pour comprendre les pratiques d'urbanisme se constituent comme solution aux problèmes environnementaux et sociales des villes. Plusieurs chercheurs et chercheuses nous proposent leurs analyses de la capacité des villes à mettre en place des dispositifs participatifs responsable d'une mise en commun des représentations de la ville d'acteurs afin d'arriver à une vision stratégique, cohérente et soutenable. Cependant, le problème de la disjonction entre le plan et le projet demeure pertinent dans un contexte de renouvellement des pratiques et d'introduction de nouveaux lieux d'échange et de discussion. Il s'avère essentiel d'après notre problème de recherche d'approfondir nos questions à travers des conceptions théoriques de la démocratie afin d'élaborer un cadre opératoire de recherche. Ce dernier s'articule autour de la notion de la mésentente et de la rationalité stratégique des acteurs de l'urbanisme. La relation qu'entretient ceux-ci au sein d'arènes publiques s'avère possible grâce à la mise en œuvre d'un cadre législatif entourant l'aménagement et l'urbanisme qui obligent la tenue d'enquête et de débat.

Chapitre 2.

De la méésentente en urbanisme.

L'argumentation entre consensus et conflit

Pour les tenants de la démocratie délibérative, la place du débat et de la discussion dans les exercices de la planification offre un contexte délibératif où l'ouverture au dialogue privilégie une logique dialectique. Selon cette perspective, la formation du consensus ne relève pas des intérêts antinomiques, mais d'une relation intersubjective entre les individus ou les groupes sociaux⁶¹. Pour les tenants de la démocratie agonistique, le contexte délibératif est marqué par une logique stratégique et une recherche de la réfutation où les rapports de pouvoirs, les conflits et l'influence viennent façonner l'argumentation et le discours persuasif⁶².

Le débat sur les conceptions de la démocratie concerne la question du rapport entre les notions de conflit et de consensus⁶³. La participation publique renvoie à une forme de démocratie dont « l'idéal de gouvernement dans lequel la légitimité d'une décision repose, au-delà de l'élection, sur l'existence d'une discussion préalable, à laquelle devraient pouvoir participer tous ceux que la décision concerne⁶⁴. » Dans ce qui suit, la présentation du débat sur les théories de la planification autour de la conception délibérative de la démocratie s'appuie sur l'idéal délibératif et l'atteinte du consensus ainsi que les arguments mis de l'avant par les critiques d'un tel idéalisme présenté sous la conception agonistique de la démocratie.

⁶¹ Healey, Patsy, (1992), *art. cit.*

⁶² Hillier, Jean (2003), « 'Agon'izing Over Consensus: Why Habermasian Ideals Cannot be 'Real' », *Planning Theory*, vol. 2, no 1, p. 37-59. ; Mouffe, Chantal (1999), « Deliberative Democracy or Agonistic Pluralism? », *Social Research*, vol. 66, no 3, p. 745-757. ; Sanders, Lynn M. (1997), « Against Deliberation », *Political Theory*, vol. 25, no 3, p. 347-376. ; Walzer, Michael (1981), « Philosophy and Democracy », *ibid.*, vol. 9, p. 379-399. ; Young, Iris Marion (2002), *Inclusion and Democracy*, New York, Oxford University Press.

⁶³ Blondiaux, Loïc (2008), *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Paris, Seuil. Voir également Touraine, Alain (1994), *Qu'est-ce que la démocratie?*, Paris, Fayard.

⁶⁴ Blondiaux, Loïc (2007), « La démocratie participative, sous conditions et malgré tout. Un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique », *Mouvements*, no 50, p. 118-129. p. 120.

Dans ce chapitre sur le débat théorique de la planification, nous présentons d'abord une conception communicationnelle de la démocratie afin de voir comment certains auteurs qui s'appuie sur celle-ci y apporte des contributions originales afin d'atténuer les critiques auxquelles elle fait l'objet. Nous verrons comment les critiques qui s'adressent à cette conception communicationnelle ne proposent pas seulement une autre vision du monde, de la planification et de l'urbanisme, mais elles remettent en question la possibilité même de la capacité des acteurs à faire abstraction de leurs intérêts particuliers et de leurs valeurs politiques. Nous terminons notre chapitre théorique sur notre proposition de définition de l'urbanisme comme pensée de la mésentente avec les hypothèses qui structurent notre cadre opérationnel de recherche.

2.1 La communication comme jonction du dialogue et de la compréhension

Les nouvelles pratiques d'urbanisme s'inspirent de l'agir communicationnel de Jürgen Habermas. Celui-ci soutient entre autres que le principe de communication est universellement inhérent à la compréhension mutuelle des individus⁶⁵. Elles appliquent à la planification territoriale et à l'urbanisme, le concept d'espace public qui permet à l'ensemble des acteurs de la multitude d'entamer une discussion sur les préoccupations et les problématiques de la société afin de médiatiser l'opinion publique auprès de l'État⁶⁶. C'est dans une volonté intersubjective de rationaliser la discussion dans l'espace public et de contrôler le processus délibératif en imposant une série de règles dans laquelle la société civile interagit avec l'État que se concrétise ce modèle de démocratie

⁶⁵ Habermas, Jürgen (1987), *Théorie de l'agir communicationnel. v.1. Rationalité de l'agir et rationalisation de la société*, Paris, Fayard. ; ----- (1987), *Théorie de l'agir communicationnel. v.2. Critique de la raison fonctionnaliste*, Paris, Fayard.

⁶⁶ ----- (1974), « The Public Sphere: An Encyclopedia Article », *New German Critique*, no 3, p. 49-55.

délibérative⁶⁷. Habermas souligne que l'espace public où s'exprime la rationalité communicationnelle est menacé par les institutions de la démocratie représentative moderne qui ne garantissent pas la pleine expression publique des préoccupations sociales de la société civile⁶⁸. L'atteinte pacifique d'un consensus par l'ouverture au dialogue constitue l'élément central d'une telle vision du monde. La délibération devient un espace de formation des opinions des habitants à l'abri des stratégies d'influence des groupes d'intérêt et une manière de médiatiser ces opinions auprès des représentants politiques élus au suffrage universel.

Dans un tel contexte, l'influence de l'opinion publique auprès des représentants élus prend une grande importance dans leurs prises de décisions politiques. C'est ainsi que « la légitimité démocratique repose sur l'accord intersubjectif auquel les citoyens sont susceptibles de parvenir dans leurs discussions dans l'espace public et grâce aux procédures de l'État de droit démocratique⁶⁹. » La recherche de la validité et de la vérité d'un discours s'effectue de manière coopérative entre les participants à la discussion dans l'espace public avec comme seul facteur coercitif la qualité de l'argumentation et l'avantage du meilleur argument. La validité et la vérité du discours sont assurées en respectant les cinq principes procéduraux de l'éthique de la communication d'Habermas, soit la généralité des discours qui garantit l'inclusion de tous les participants concernés par la discussion, l'autonomie qui assure à chaque participant la liberté de critiquer la validité de l'énoncé d'un autre participant, la prise de position idéale qui permet à chacun de sympathiser les revendications des autres en jouant le jeu de l'ouverture au dialogue, la neutralité qui sous-entend que les participants n'exercent pas un rapport de pouvoir auprès des autres dans l'atteinte du consensus et

⁶⁷ Blondiaux, Loïc (2008), « Démocratie délibérative vs. démocratie agonistique? Le statut du conflit dans les théories et les pratiques de participation contemporaines », *Raisons politiques*, no 30, p. 131-147.

⁶⁸ Flyvbjerg, Bent (1998), « Habermas and Foucault: thinkers for civil society? », *The British Journal of Sociology*, vol. 49, no 2, p. 210-233.

⁶⁹ Blondiaux, Loïc, et Yves Sintomer (2002), « L'impératif délibératif », *Politix*, vol. 15, no 57, p. 17-35. p. 23.

la transparence qui offre un aperçu des intentions et des objectifs poursuivis par chaque participant dans la conduite du débat et de la discussion⁷⁰.

Ces principes concernent la reconnaissance de la position de l'autre afin d'arriver à une forme d'accord sur le contenu des orientations et des objectifs pour planifier la ville. Dans une telle prise de position, la vérité et la validité d'un parti d'aménagement seront le résultat d'un consensus obtenu par la discussion non coercitive, libre et ouverte entre les acteurs du développement. Les conceptions communicationnelles de la planification conçoivent le débat public comme une situation où les participants prennent part à la construction des connaissances qui auront une influence significative sur la prise de décision ultérieure. La constitution d'une communauté délibérante pour un processus de planification territoriale procure une légitimité aux informations contenues dans les orientations à donner aux interventions effectuées par les autorités publiques. Innes souligne que :

« the most important overall conclusion was that information that influences is information that is socially constructed in the community where it is used⁷¹. »

Cependant, le contenu particulier d'une planification issu d'un milieu aura également des procédures et des processus singuliers adaptés à un contexte spécifique, ce qui implique des principes délibératifs n'ayant pas de valeur universelle reconnue telle que préconisée par Habermas avec l'action communicationnelle. Pour sa part, Healey propose que la construction des stratégies s'inscrive dans un travail consensuel respectant les logiques et les connaissances locales :

« Consensus-building work thus involves a reflective interaction between the local knowledges to which the participants have access through their social

⁷⁰ Flyvbjerg, Bent (1998), *art. cit.* p. 213.

⁷¹ Innes, Judith E. (1995), *art. cit.* p. 185.

networks and the development of understandings and valuings within the consensus-building arena⁷². »

Dans un contexte de recherche du consensus par l'ouverture au dialogue, les tenants des conceptions communicationnelles proposent de respecter les différentes compréhensions locales ou régionales des problématiques sociales au sein de l'espace public tout en proposant des principes procéduraux et normatifs universels qui viennent restreindre la possibilité d'une adaptation circonstancielle des processus de planification.

2.1.1 Reconnaissance des émotions et approches thérapeutiques

Dans sa version collaborative, les différentes représentations émotives des participants au débat public sont prises en considération de manière secondaire par rapport à la rationalité et restent des éléments qui adviennent dans un contexte particulier de la délibération et de la recherche consensuelle. Sans nier leurs fondements théoriques et épistémologiques, plusieurs auteurs, dont Leonie Sandercock, soutiennent que les considérations émotionnelles sont négligées par les conceptions communicationnelles qui tendent à séparer la raison des sentiments⁷³. La prise de position objective et la neutralité deviennent impossibles dans une perspective théorique qui postule la primauté et la reconnaissance des subjectivités des participants au débat sur la planification. Sandercock maintient que la planification implique des relations conflictuelles émotives qui ne peuvent pas être soustraites de la situation délibérative comme le propose l'action communicationnelle :

« Conflictual relationships involve feelings and emotions like fear, anger, hope, betrayal, abandonment, loss, unrecognized memories, lack of recognition, and histories of disempowerment and exclusion. When planning disputes are

⁷² Healey, Patsy (1997), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*, Vancouver, University of British Columbia Press. p. 264-265.

⁷³ Sandercock, Leonie (2004), « Towards a Planning Imagination of the 21st Century », *Journal of American Planning Association*, vol. 70, no 2, p. 133-141.

entangled in such emotional and symbolic, as well as material, battles, there is a need for a language and process of emotional involvement and resolution⁷⁴. »

Sandercock propose une version thérapeutique de la planification où les conflits seraient saisis de manière à respecter les sentiments ou désirs de chacun. La logique dialectique des conceptions communicationnelles reproduit la séparation entre la raison et l'émotion qui s'appuie sur les deux dimensions de l'action que sont le contenu et le contexte, le fond et la forme. La première sous-entend des revendications subjectives et expressives tandis que la seconde porte sur des faits objectifs dont la légitimité est définie par des relations historiques, sociales et politiques données dans un contexte délibératif⁷⁵. Cette distinction perpétue les prémisses théoriques qui soutiennent qu'il existe une distorsion et une déformation de l'information communiquée par les acteurs du développement. Selon cette logique dialectique, il existe un écart entre les faits vérifiables conçus comme la réalité des choses et les discours soutenus par les protagonistes. L'ouverture du dialogue par la recherche du consensus permettrait donc de réduire et de corriger cet écart causé par les problèmes de représentations et de compréhensions mutuelles qui subsistent dans l'espace public. Les faits reconnus comme légitimes proviennent d'un processus délibératif qui permet d'obtenir un accord collectif et une représentation qui satisfait l'ensemble des acteurs. La position légitime et dominante revient au discours ayant reçu le plus grand nombre d'adhérents, et donc, ayant constitué le consensus.

2.1.2 Les rationalités de la planification collaborative

Cependant, selon plusieurs auteurs, cette position consensuelle reste un idéal à atteindre qui risque de restreindre la liberté de certains acteurs dans le sens où ils devront respecter les principes procéduraux et ainsi convenir de renoncer à certaines

⁷⁴ *Ibid.* p. 139.

⁷⁵ *Forester, John (1989), op. cit.* p. 145-146.

ressources leur permettant d'obtenir une position dominante par rapport à d'autres acteurs⁷⁶. Healey réitère l'importance du respect des différentes rationalités pour vaincre les distorsions du discours provoquées par les notables et les élites :

« If the distortions of the powerful are to be avoided, all these potential forms of reasoning have to be learned about and given respect in the collaborative exercise⁷⁷. »

Dans le même ordre d'idée, la place des rapports de force dans les processus délibératifs est au cœur du débat qui concerne le tournant communicationnel dans le sens où Fainstein l'entend :

« scrutiny of efforts to base planning on dialogue reveals serious problems of implementation and the continued dominance of the already powerful⁷⁸. »

C'est dans cette perspective que nous souhaitons poursuivre la réflexion sur la critique de l'idéal délibératif où les principes procéduraux et normatifs soutenus par les conceptions communicationnelles risquent de profiter aux individus et aux groupes dont les ressources disponibles sont supérieures aux groupes moins nantis.

Fainstein mentionne que :

« City building for the benefit of nonelite groups requires empowering those who are excluded not just from discussions but from structural positions that allow them genuine influence. Ability to participate is one resource in the struggle for power, but it must be bolstered by other resources, including money, access to expertise, effective organization, and media coverage⁷⁹. »

Contrairement à l'idéal délibératif de l'action communicationnelle où la pratique de la planification s'effectue dans un contexte désintéressé et apolitique, les conceptions agonistiques soutiennent que l'atteinte du consensus est un produit des rapports de

⁷⁶ Sanders, Lynn M. 1997. *art. cit.* p. 353.

⁷⁷ Healey, Patsy. 1997. *op. cit.* p. 264.

⁷⁸ Fainstein, Susan S. 2000. *art. cit.* p. 458.

⁷⁹ *Ibid.* p. 461.

pouvoir entre les individus et les groupes, et donc, issu d'un compromis politique conflictuel subséquent à la recherche de la réfutation⁸⁰. À partir des conceptions communicationnelles qui offrent une version normative de la délibération, les conceptions agonistiques apportent une approche descriptive et persuasive de la rhétorique et de l'argumentation. Pour poursuivre dans cette voie, les critiques élitistes remettent en question l'idéalisme démocratique au profit d'une expérience politique pluraliste et stratégique dont les rapports d'application favorisent l'expression des marginalités, des différences et des identités.

2.2 La négociation comme stratégie de pouvoir et de conflit

Pour faire appel à une autre conception des relations sociales, politiques et historiques dans la pratique de l'urbanisme, les rapports de pouvoirs sous-entendent une forme de liberté où le pouvoir garantit la pleine expression des libertés.

Flyvbjerg souligne que :

« freedom is a practice, and its ideal is not a utopian absence of power⁸¹. »

Il s'appuie sur les analyses de Michel Foucault pour soutenir une autre conception du pouvoir et de la résistance des acteurs à ce pouvoir :

« 1) Power is seen as productive/positive and not simply as restrictive/negative. 2) Power is viewed as a dense net of omnipresent relations and not simply as localized in "centers" or as entity one can "possess". 3) The concept of power is seen as ultradynamic; power is not something one appropriates, but something one reappropriates and exercises in a constant back-in-forth movement in relations of strength, tactics and strategies. 4) Knowledge and power, truth and power, rationality and power are analytically inseparable from each other; power produces knowledge and knowledge produces power. 5) The central question is how power is exercised and not primarily who has power and why they have it;

⁸⁰ Allmendinger, Phil. 2002. *art. cit.* p. 88.

⁸¹ Flyvbjerg, Bent. 1998. *art. cit.* p. 223.

the focus is on process rather than on structure. 6) Power is studied with a point of departure in small questions, “flat and empirical”, instead of with a point of departure in “big question”⁸². »

L’analyse des rapports de pouvoir dans un contexte agonistique de démocratie constitue l’avenue entreprise pour remettre en question les propositions normatives de l’approche de l’agir communicationnel. L’influence de la décision s’inscrit dans une recherche de la réfutation de l’argumentation de l’adversaire et la persuasion rhétorique⁸³. Les discours n’ont de légitimité que s’ils arrivent à s’imposer comme représentation valable. Le recours aux ressources stratégiques comme l’expertise, l’utilisation des médias et les réseaux sociaux confère aux individus et aux groupes les capacités et les compétences pour faire advenir une position dominante et pour influencer la prise de décision. L’appui à un mode de planification territoriale qui offre l’occasion d’éviter l’expression des antagonismes et des conflits semble contrevenir à une forme de vivre-ensemble libre des contraintes coercitives et de contrôle social. La signification de la ville provient d’un espace délibératif où peuvent s’exprimer librement les tensions et les controverses entre les différents groupes d’acteurs sous le signe d’une transaction sociale⁸⁴. Celles-ci montrent que « les conflits de pouvoir émergent très vite et ils se cristallisent sur la coordination du projet : tout le monde veut devenir le coordinateur, mais personne ne veut être coordonné⁸⁵! »

⁸² Flyvbjerg, Bent (1998), « Empowering Civil Society: Habermas, Foucault and the Question of Conflict », dans *Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age*, Douglass, Mike et John Friedmann, London, John Wiley & Sons. p. 207.

⁸³ MacRae, Jr., Duncan (1993), « Guidelines for Policy Discourse : Consensual versus Adversarial », dans *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*, Fischer, Frank et John Forester (dir.), Durham, Duke University Press. p. 291.

⁸⁴ Blanc, Maurice (1994), *Vie quotidienne et démocratie. Pour un sociologie de la transaction sociale*, Paris, L’Harmattan. Voir également Blanc, Maurice. 2009. *op. cit.*

⁸⁵ *Ibid.* p. 34.

2.2.1 *Respect des conflits et approche agonistique*

Pour Chantal Mouffe, les situations idéales de délibération préconisées par les conceptions communicationnelles sont impossibles dans la mesure où les empêchements ou les conditions requises pour atteindre une telle situation doivent contraindre les libertés individuelles et collectives en établissant des normes de contrôle du dialogue et de la discussion. Par le fait même, Mouffe souligne que l'idéal de la démocratie délibérative nie le caractère conflictuel de la politique :

« this model of democratic politics denies the central role in politics of the conflictual dimension and its crucial role in the formation of collective identities⁸⁶. »

En commentant la conception des rapports de pouvoir chez Foucault, Lawrence Olivier souligne pour sa part que :

« les rapports de pouvoir ne se limitent pas à la lutte de classes... il faut les penser selon leur caractère stratégique plutôt que dialectique... les rapports de forces sont partout déjà là, ils sont la matière première à partir de laquelle se fabrique ce qui vaut pour nous comme réel⁸⁷. »

La conception communicationnelle de la démocratie s'articule à une logique dialectique qui pose comme préalable une opposition entre les protagonistes de l'espace public. Le rapport entre légitimité et pouvoir est évacué afin d'introduire, dans un espace délibératif donné, une homogénéité entre les acteurs, soit une prise de position idéale qui contraint l'individu à se soumettre à l'intérêt du groupe⁸⁸.

L'identité des acteurs dans un contexte de démocratie agonistique est à définir au cours du processus délibératif selon les stratégies de résistance et les positions que

⁸⁶ Mouffe, Chantal. 1996. *art. cit.* p. 752.

⁸⁷ Olivier, Lawrence (1996), « Michel Foucault, éthique et politique », *Politique et Sociétés*, no 29, p. 42-69. p. 51

⁸⁸ Blondiaux, Loïc. 2004. « Prendre au sérieux l'idéal délibératif : un programme de recherche ». dans Papadopoulos, Yannis (dir.) (2004), « Délibération et action publique », *Swiss Political Science Review*, vol. 10, no 4, p. 147-210. p. 160.

chacun prend pour faire valoir sa représentation et son discours. La légitimité d'une représentation se mesure à partir de la capacité d'un acteur à mobiliser les ressources nécessaires afin d'influencer et de convaincre son interlocuteur par des stratégies et tactiques persuasives du bien-fondé de son projet. L'écart entre la légitimité et la force ou la portée d'une représentation ou d'un savoir, et donc de l'acteur qui le soutient, se dissout lorsque nous considérons les rapports de pouvoir comme des relations omniprésentes et dynamiques. Ceux-ci, compris dans son acception stratégique, façonnent la vérité et la validité des représentations qui sont le résultat d'un processus relationnel par lequel les différents protagonistes s'affrontent pour s'appropriier plus de légitimité afin d'exercer le pouvoir. La position dominante d'une représentation par rapport à une autre s'acquiert au cours d'une longue démarche d'appropriation et de désappropriation où s'entrechoquent les intérêts des individus et des groupes sociaux par des tactiques de l'évitement de la controverse et de la mésentente sociopolitique.

2.2.2 Les positions stratégiques et la planification des multiplicités

Dans une telle perspective, le débat dans un processus de planification territoriale renvoie à l'expression des désirs, des volontés et des aspirations qui permettent de façonner les représentations des différentes interventions urbanistiques à accomplir⁸⁹. Le devenir d'une ville et d'un territoire ne se réduit pas à une opération consensuelle où chacun prend une position neutre et objective dont les acteurs doivent respecter la représentation de l'autre, mais dans des expériences et des spéculations où s'expriment librement une série de contingences conditionnées par un réseau d'acteurs dont les relations sont régies par des contraintes flexibles et éphémères⁹⁰.

⁸⁹ Chombart de Lauwe, Paul-Henry (1969), *Pour une sociologie des aspirations. Éléments pour des perspectives nouvelles en sciences humaines*, Paris, Denoël.

⁹⁰ Hillier, Jean. 2008. *art. cit.*

L'exercice communicationnel se présente sous la forme d'une lutte qui cherche à reconnaître l'identité de chaque acteur disposant de ressources persuasives suffisantes pour influencer le processus de transformation d'un milieu de vie. Cette reconnaissance permet d'adapter les stratégies afin de problématiser efficacement la situation contestée. Avec la problématisation de l'expérience et de l'événement, nous pouvons voir la multiplicité de possibilités et trajectoires qui s'ouvrent à l'exercice délibératif lors de la planification d'un territoire. Dans une optique stratégique de la planification territoriale, Hillier souligne que :

« rather than seeing specific 'problems' which require a particular 'solution', multiplanar planning would regard problems as opening up multiple fields of possibilities for discussion of what might be different⁹¹. »

Pour Hillier, la planification est un exercice de performance qui s'applique à une expérience ou un événement particulier où se retrouve divers réseaux d'acteurs dont le discours est compatible avec une conception fragmentaire, incertaine et contingente du savoir en rapport au pouvoir. Hillier poursuit en soutenant une conception de la planification qui se veut consistante et immanente dont l'objectif est d'intervenir dans la transformation et le devenir d'un milieu de vie. La planification consiste en une activité créative et spéculative dont les résultats permettent l'appréhension d'une expérience spatiale et de structurer les interventions à réaliser dans un devenir incertain. Hillier souligne que :

« a multiplanar approach embraces incompleteness and un-certainty, multiple, alternative futures, that actants' desires are likely to change over the life of a governing regime or strategic spatial plan, that many decisions need to be flexible, tentative and experimental, allowing for resistance, de- and reterritorialization and de / re / striating to take place⁹². »

⁹¹ *Ibid.* p. 35.

⁹² *Ibid.* p. 39-40.

La communication des aspirations et des désirs des acteurs de l'urbanisme dans un processus de planification ne passe donc pas par la mise en place d'espace public délibératif qui normalise et harmonise les positions de chacun pour aboutir à un consensus raisonnable et définitif. Elle passe par une série de stratégies et de tactiques mobilisées par les acteurs afin de relever les enjeux centraux, de cibler les problèmes spécifiques et d'appréhender les significations précises dans un contexte de construction d'une représentation de la ville et d'un territoire. Selon cette perspective, la planification est une activité de création d'images permettant aux praticiens d'en faire référence et de s'y référer dans une démarche de transformation d'un milieu de vie. L'importance que prend la formation d'une image de la ville ou d'un territoire dans l'exercice démocratique de communication et de délibération renvoie encore une fois à la représentation dominante qui aura une influence majeure sur la décision politique. Ces représentations s'appuient également sur des propositions théoriques et normatives qui prétendent avoir la solution aux problèmes qui se sont manifestés suite à l'exercice communicationnel. Neuman est l'un de ceux qui ont analysé la place de l'image de la ville dans la planification territoriale⁹³. Il montre que l'image en tant que représentation permet d'agencer et d'allier les savoirs et les connaissances aux pratiques et aux actions. Selon lui, les conceptions communicationnelles ne peuvent se permettre de normaliser les situations agonistiques de l'exercice démocratique afin d'atteindre un idéal délibératif dans la mesure où :

« to remove images in any of their forms from discourse results in a partial analysis, and will eventually result in communicative theories coming to a standstill ... not only are images and plans important to planning and governing, images are critical parts of and influences on daily life. "Persuasive images" is a pleonasm⁹⁴. »

⁹³ Neuman, Michael. 1998. *art. cit.*

⁹⁴ *Ibid.* p. 68.

Pour poursuivre dans une référence notionnelle que Hillier utilise pour conceptualiser la planification territoriale, elle montre que cette manière de voir la planification renvoie au passage d'un territoire fonctionnel et directionnel à un territoire qui devient dimensionnel et expressive. Le territoire est conçu comme le produit de l'expression de ses habitants, des gens avec leurs modes d'action et d'intervention. Ceux-ci vont construire des milieux et des rythmes, soit des espaces pensés, dominés et désignés. Elle fait appel à une conception sensible du territoire suivant les lignes de l'interprétation de ceux qui l'habite. Pour s'imposer comme légitime et valable, une représentation territoriale doit attirer l'attention d'un auditoire ou d'un public afin de convaincre et de persuader. Par le fait même, les nouvelles pratiques de planification font la même opération lorsqu'elles proposent des solutions sémiologiques venant remplir les vides laissés par la planification fonctionnelle et répondre aux demandes des habitants et des groupes sociaux qui désirent participer à la définition des représentations qui construiront les fondements axiologiques, soit les valeurs de la planification territoriale. Leurs propositions prennent forme dans les représentations de la ville qui se matérialisent non pas par des événements de réflexions populaires et de participation publique, mais par des objectifs d'aménagement et de développement.

2.3 *L'urbanisme comme une pensée de la mésentente*

Poursuivons en précisant l'usage que nous voulons faire du concept de la mésentente. Elle renvoie de manière spécifique aux conflits d'aménagement qui confrontent les techniques gouvernementales de politique publique et les stratégies des acteurs politiques⁹⁵. Elle agence une forme d'exercice du pouvoir où « tout dispositif renvoie donc à un agencement de discours et de pratiques, d'institutions et de tactiques qui participe à l'organisation concrète de la société, soit à sa "police"⁹⁶. » En suivant la pensée de Jacques Rancière, la mésentente signifie la possibilité diversifiée d'interprétations du monde, de formulations des problèmes et de propositions de solutions. Ainsi, la rationalité de la mésentente est sous-jacente à « l'être-ensemble démocratique ». Elle se définit par un agencement de ce que Rancière nomme la police et la politique. Cette distinction constitue et définit ce que nous convenons de nommer le politique. Le politique est la rencontre conflictuelle et aporétique de la « police », en tant que technique de gouvernement d'attribution hiérarchique des places et fonctions, et la « politique » comme acte d'émancipation, de dénonciations et de revendications⁹⁷. À partir de ces sens de l'activité politique, nous appréhendons « le politique » quand le conflit entre les acteurs peut s'exprimer librement dans une société « dissensuelle. »

Pour Rancière, la volonté consensuelle d'éliminer le conflit serait la fin de la politique et la victoire de la police. La possibilité de remise en question de la parole dominante qui monopolise le rapport politique de la « politique » et de la « police » caractérise la rationalité de la mésentente. La capacité d'un acteur de dire par une prise

⁹⁵ Dziejzicki, Jean-Marc (2015), « Quelles réponses aux conflits d'aménagement ? De la participation publique à la concertation », *Participations*, no 13, p. 145-170.

⁹⁶ Rui, Sandrine (2013), « « Où donc est le danger ? ». Participation et usages de Foucault », *ibid.*, no 6, p. 65-86.

⁹⁷ Gourgues, Guillaume (2013), « Sans part », dans *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Casillio, Ilaria, Remi Barbier, Loïc Blondiaux, Francis Chateauraynaud, Jean-Michel Fourniau, Rémi Lefebvre, Catherine Neveu et Denis Salles (dir.), Paris, GIS Démocratie et Participation En ligne. <<http://www.participation-et-democratie.fr/en/dico/sans-part>>.

de parole le tort qu'il subit par « l'ambiance consensuelle » qui lui attribue une place et une fonction dont il désire s'émanciper constitue le fondement démocratique de l'être-ensemble. La police est pour Rancière « l'ensemble des processus par lesquels s'opèrent l'agrégation et le consentement des collectivités, l'organisation des pouvoirs, la distribution des places et des fonctions et les systèmes de légitimation de cette distribution⁹⁸. » La mésentente constitue une situation de parole dont les interlocuteurs n'entendent pas la même chose, malgré les mêmes mots utilisés. Nous référons à ce que Rancière entend par « la mésentente [qui] n'est pas le conflit entre celui qui dit blanc et celui qui dit noir. Elle est le conflit entre celui qui dit blanc et celui qui dit blanc mais n'entend point la même chose sous le nom de la blancheur⁹⁹. » Il poursuit en précisant que « ce qui fait de la politique un objet scandaleux, c'est que la politique est l'activité qui a pour rationalité propre la rationalité de la mésentente. » La rationalité de la mésentente nous permet d'entrevoir ce que les acteurs de l'urbanisme entendent par leur représentation et leur vision de la ville par leur prise de parole publique. Ils émettent au sein d'un registre une rhétorique singulière de l'urbanisme qui provoque des écarts entre les « ce que l'on doit faire avec la ville ». Ainsi, on parle de la même ville et des mêmes interventions sur celle-ci. Cependant, ce qu'on dit n'a pas les mêmes finalités et conséquences sur cette ville, d'où la situation conflictuelle de la mésentente.

Notre propre pensée suit également les travaux de Philippe Zittoun dans son élaboration d'une approche pragmatique des politiques publiques où il croise l'activité discursive et l'activité politique comme préalable à l'énoncé des politiques¹⁰⁰. Les focales de l'analyse envisagées laissent entrevoir les « points aveugles » des recherches en sciences sociales sur l'urbanisme. Elles s'appliquent aux phénomènes participatifs qui rendent envisageable la remise en question des décisions publiques. Nous interrogeons

⁹⁸ Rancière, Jacques (1995), *La Mésentente. Politique et philosophie*, Paris, Galilée. p. 51.

⁹⁹ Rancière, Jacques (1995), *op. cit.* p. 12.

¹⁰⁰ Zittoun, Philippe (2013), *La fabrique politique des politiques publiques. Une approche pragmatique de l'action publique*, Paris, Les Presses de Science Po.

la pratique de l'urbanisme en tant qu'activité sociopolitique à la fois de l'espace public physique, celui de l'aménagement de la ville, et de l'espace public figuré ou symbolique, celui de la planification de l'urbain. Les espaces publics seront matière à discussion par les projets concrets des acteurs de l'urbanisme. L'espace public constitue le lieu de l'abstraction nécessaire au débat sur la planification d'aire vaste et au domaine de l'aménagement du territoire.

Par l'entremise d'une définition originale de l'urbanisme, nous soutenons la proposition suivante : l'urbanisme est une pratique relationnelle paradoxale construite à l'intérieur d'une méésentente sur l'aménagement des lieux et la mobilité des gens. En tant que situation de conflit, cette méésentente rend la pratique de l'urbanisme singulière par rapport aux autres domaines de l'action publique. Elle se construit autour d'une méésentente inhérente à sa pratique multidisciplinaire. Elle se déploie comme pratique politique de l'aménagement des villes. Elle met de l'avant la participation du citoyen par des dispositifs délibératifs. Elle regroupe par surcroît les différentes visions du développement. La confrontation de ces visions fonde ainsi la méésentente qui est à son tour au fondement de l'urbanisme en tant que pratique. Les acteurs de l'urbanisme proviennent comme nul autre domaine d'action publique d'une diversité de champs d'intervention comme les sciences sociales, naturelles, l'ingénierie et l'architecture ainsi que le droit et l'économie. Cette filiation d'acteurs caractérise la pratique singulière de l'urbanisme, mais elle en façonne une pratique d'action publique qui fait surgir au moment du débat une méésentente sur les modalités de la planification du territoire et les définitions du projet d'urbanisme. Cette filiation est révélatrice du dénouement de la méésentente par la pratique discursive constituante de l'urbanisme. La participation publique à l'urbanisme permet à certains acteurs d'imposer leur représentation de l'aménagement et du développement de la ville. Ceux-ci pourront établir les relations nécessaires à la production et à la fabrique d'une ville qui restitue leur vision du monde. En l'associant à l'urbanisme, la méésentente constitue ainsi une situation de remise en

question des décisions publiques et des modalités du débat. Dans une telle situation conflictuelle, la ville se construit de manière discursive par les acteurs qui la produisent et par le langage qu'ils utilisent pour la représenter. Nous renvoyons à la définition d'un registre discursif proprement urbain. Des chercheurs dont François Leimdorfer et Paul Wald font appel à une prise en charge institutionnelle de l'aménagement et de mise en discours des interventions publiques regroupant un « ensemble de discours spécifiques à des rapports sociaux particuliers, où des énoncés et des mots prennent sens¹⁰¹. » C'est dans ce sens que nous employons la notion de « registre rhétorique » pour parler des moments singuliers de l'urbanisme que sont la planification, le projet et le débat.

Nous présentons dans les prochaines sous-sections les dimensions, historique, discursive et relationnelle de l'urbanisme. Elles se déclinent pour voir comment s'opère cette rationalité de la mésestente en tant que fondement de l'urbanisme suivant les moments singuliers de sa pratique. C'est en suivant la réflexion sur l'argumentaire de la justification territoriale de Frank Scherrer que nous voulons mettre en perspective trois figures d'acteurs de l'urbanisme¹⁰². L'élu, le professionnel et le citoyen représentent ainsi respectivement les acteurs de la décision, de l'expertise et de la contestation. C'est dans cette volonté de suivre l'argumentaire que les acteurs déploient pour convaincre les autres du bien-fondé des actions urbaines qu'ils proposent. Dans le cadre d'un « registre rhétorique », ils soutiennent leur argumentaire à un moment singulier de l'urbanisme, soit la planification territoriale, le projet d'urbanisme et la proposition alternative par le débat public.

¹⁰¹ Leimdorfer, François (2005), « Des villes, des mots, des discours », *Langage et Société*, no 114, p. 129-146. ; Wald, Paul, et François Leimdorfer (dir.) (2004), *Parler en ville, parler de la ville. Essais sur les registres urbains*, Paris, UNESCO.

¹⁰² Scherrer, Frank (1998), « Figures et avatars de la justification territoriale des infrastructures urbaines », dans *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, Marié, Michel et Michel Gariépy (dir.), Paris, L'Harmattan.

2.3.1 Les tournants historiques de la pratique de l'urbanisme

En abordant une dimension historique de la planification et de l'urbanisme, la thèse emprunte la voie des études urbaines qui cherche à comprendre comment l'urbanisme contemporain s'applique à produire la ville au moyen de projets d'aménagement qui passent par la participation citoyenne à l'action publique¹⁰³. Suivant un tel tournant historique, Peter Hall recense les différentes pratiques d'urbanisme à travers le 20^e siècle en démontrant comment il contribue à façonner les rapports entre l'aménagement des milieux et le déplacement des gens¹⁰⁴. Avec ses récents phénomènes participatifs dans les démarches de projet, l'urbanisme contribuerait à appliquer des pratiques d'aménagement et de développement des quartiers qui déploient la pensée écologique, les principes d'économie de l'espace, de mieux-être des habitants et d'harmonie entre les secteurs d'intervention de l'action publique. Les énoncés comme : « Construire la ville sur elle-même », « restaurer les espaces publics pour les piétons » et les « déplacements de proximité » visent à accueillir de nouvelles infrastructures et équipements qui permettront des interactions entre les habitants. Ils sont quelque une des prémisses des nouvelles pratiques d'urbanisme.

Dans ce domaine de la « fabrique de la ville¹⁰⁵ », les recherches empiriques font l'analyse de la planification territoriale et des projets urbains en se focalisant sur les procédures de concertation et des démarches de participation réunissant une multitude d'acteurs dans nombreux contextes et scènes métropolitaines¹⁰⁶. En tant que protagoniste du développement urbain et social, les études urbaines ont montré que ces acteurs de l'urbanisme proviennent de divers secteurs d'intervention, entre autres,

¹⁰³ Douglass, Mike, et John Friedmann (1998), *Cities for citizens. Planning and the rise of civil society in a global age*, Chichester, John Wiley & Sons.

¹⁰⁴ Hall, Peter (1988), *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, New York, Basil Blackwell.

¹⁰⁵ Biau, Véronique, et Guy Tapie (dir.) (2009), *La fabrique de la ville. Métiers et organisations*, Marseille, Parenthèses.

¹⁰⁶ Bacqué, Marie-Hélène, Henri Hey et Yves Sintomer (dir.) (2005), *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*, Paris, La Découverte.

de l'habitat et du logement, des transports et des déplacements ainsi que des équipements et des espaces publics. L'étude de cas de Grenoble et de Gatineau sert de matériaux pour réaliser « des regards croisés sur le différentiel de sens » lié à la pratique de l'urbanisme au Québec et en France¹⁰⁷. Cependant, nous proposons d'emprunter un angle de l'étude des phénomènes participatifs qui s'éloignent des recherches sur la collaboration entre les acteurs pour identifier les points de litige et les coopérations conflictuelles. Cette proposition interroge la formation historique des discours de l'urbanisme sous l'angle de l'émergence d'une mésentente entre les acteurs de la décision, de l'expertise et de la contestation. La thèse de la mésentente en urbanisme se construit sur l'exemple d'un terrain empirique précis pour comprendre les jeux d'influence des acteurs.

De manière plus précise, en prenant part aux débats publics sur les projets et la planification de leur ville, une part des acteurs remettrait en question les décisions des élus et les solutions des experts pour résoudre les problèmes de développement, d'aménagement et de requalification. Cette problématique renvoie à la thèse de la contestation de l'expertise et du modèle traditionnel de l'autorité scientifique dans le cadre des délibérations et de la négociation des projets¹⁰⁸. Michel Callon et de ses collègues parlent de « forum hybride » pour illustrer une forme de négociation qui s'inscrit dans une nouvelle considération de la multiplicité d'acteurs dans la production des connaissances. Cette production des connaissances et des politiques publiques s'avère un processus historique d'apprentissage où les dirigeants et les techniciens doivent composer avec les revendications des autres acteurs aux discussions. De là, avec la notion d'arène publique, on procède à la discussion sur un problème social où prennent forme les rapports sociaux de domination. C'est dans l'arène publique que

¹⁰⁷ Marié, Michel, et Michel Gariépy (1997), « Introduction générale », dans *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, Marié, Michel et Michel Gariépy (dir.), Paris, L'Harmattan. p. 23-26.

¹⁰⁸ Callon, Michel, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris Seuil.

s'énoncent les formes d'argumentation et se déploient les batailles discursives entre les acteurs et les réseaux du développement collectif. Daniel Céfai souligne que « la constitution d'un enjeu de mobilisation, de protestation et de conflit va de pair avec l'articulation d'une arène publique, où pointent des acteurs collectifs et où émergent de nouveaux univers de sens — sens commun, même si sens controversé¹⁰⁹. » Dans le sens d'une construction de sens des politiques publiques, l'approche discursive nous mène à appréhender l'acte de langage à travers la rhétorique des acteurs et la formation de discours sur l'intervention à privilégier. Elle interroge le processus politiques et historiques de la constitution de problèmes publics dont s'adressent ces arènes publiques de mise en communs des sensibilités et des visions du monde des acteurs.

2.3.2 Les rhétoriques dans la pratique de l'urbanisme

Suivant une dimension discursive des pratiques d'urbanisme, nous cherchons à révéler la compatibilité entre les visions et les rationalités des champs de l'urbanisme. Chaque champ de pratiques associé aux opérations d'aménagement et aux programmes d'urbanisme renvoie à des approches d'interprétation, à des modes d'expression et à un vocabulaire particulier. Les discours sur la ville proviennent d'acteurs qui emploient une logique d'action propre. D'après la voie empruntée par Philippe Zittoun qui associe l'analyse des politiques publiques à celle du discours en « action », il s'agit de « revenir à la façon d'appréhender le discours en le considérant cette fois-ci, non comme un élément distinct des pratiques, mais bien comme une pratique à part entière¹¹⁰. » Suite à leur énonciation ou formulation, les discours sur la ville prennent la forme de documents qui permettent à l'ensemble des acteurs d'y référer et d'en discuter¹¹¹. Le point de vue adopté par chaque acteur privilégie l'analyse des tensions et des rapports

¹⁰⁹ Céfai, Daniel (2009), « Comment se mobilise-t-on? L'apport d'une approche pragmatique à la sociologie de l'action collective », *Sociologie et Société*, vol. 41, no 2, p. 245-269. p. 256

¹¹⁰ Zittoun, Philippe (2013), *op. cit.* p. 92.

¹¹¹ Fijalkow, Yankel (2007), *Sociologie des villes*, Paris, La Découverte. *op. cit.*, p. 103.

de pouvoir relevant sous l'angle des différentes catégories de discours la représentation de la ville. Ce sera l'occasion de voir comment, dans un contexte de revitalisation du centre-ville, les différentes positions discursives se placent par rapport à la production de l'espace urbain. Les pratiques d'urbanisme font l'objet d'une procédure de débat public qui établit l'ordre du discours afin de les classer dans un processus historique de planification et de requalification des centres-villes. Cette intersubjectivité rationnelle se traduit par une mésentente sur les manières d'aménager la ville et de ménager les gens. Dans le sens d'une coopération conflictuelle, la mésentente se manifeste par la rencontre entre les champs sectoriels d'application de l'urbanisme (habitat, activité, transport et équipement). La mésentente constitue une remise en question des décisions politiques et des modalités de débat public par une part des acteurs de l'urbanisme. Elle provoquerait une controverse sociopolitique leur permettant de construire un argumentaire lié au sens et à la finalité que des acteurs donnent aux pratiques d'urbanisme. Dans le cadre d'un « registre rhétorique ¹¹²», les acteurs font surgir leurs points de vue et leurs propositions au moment du processus de planification et démarche de projet d'aménagement de la ville. Les registres rhétoriques¹¹³ renvoient à des moments singuliers de l'urbanisme et à des types de discours soutenus par les acteurs. Ils prennent forme lors des processus de planification territoriale, des démarches de projet et des propositions par le débat. En s'appuyant sur la typologie de Yankel Fijalkow, trois types de discours sur l'urbanisme émergent sous

¹¹² La définition de la notion de « rhétorique » utilisée ici s'appuie sur les tenants de la nouvelle rhétorique, soit « la rhétorique [conçue] comme la négociation de la distance entre des individus à propos d'une question donnée. » De la même manière que Grant, Jill (1994), « On Some Public Use of Planning 'Theory': Rhetoric and Expertise in Community Planning Disputes », *Town Planning Review*, vol. 65, no 1, p. 59-76. ; Meyer, Michel (2009), « Comment repenser la rapport de la rhétorique et de l'argumentation », *Argumentation et Analyse du discours*, no 2. En ligne. <<http://aad.revues.org/211>>.

¹¹³ L'usage du concept de registre rhétorique se rapproche de la notion de coalition discursive dont Bruno Jobert fait référence dans son article *Une approche dialectique des politiques publiques : l'héritage de l'État en action*, dans « Pôle Sud », vol. 21, no 21, 2004, p. 43-54. Voir également : Zittoun, Philippe (2013), *op. cit.* Ce concept renvoie à l'article sur l'argumentation et la philosophie en aménagement qui traite des trois registres rhétoriques de plan, de projet et de propositions alternatives de Kervanto Nevanlinna, Anja (2003), « L'ancien dépôt ferroviaire d'Helsinki comme champ de bataille sémantique », *Mots. Les langages du politique*, no 72, p. 75-89.

la forme d'un registre discursif, soit la rhétorique de plan, de projet et de proposition alternative. Ces pratiques se présentent sous la forme de documents d'urbanisme qui relèvent le discours fonctionnel du plan, le discours stratégique du projet et le discours social des propositions alternatives.¹¹⁴

Ces registres rhétoriques peuvent être complémentaires et être présents sur une même scène de débat public. Cependant, ils provoquent des controverses et des paradoxes à l'origine de la mésentente sur les orientations et les modalités de la planification et des projets d'aménagement. Ils s'accompagnent de logique propre aux métiers ou champs d'action associés aux pratiques d'urbanisme. Le discours fonctionnel de la planification porté par le maire et les élus chercherait l'utilité des interventions dans un souci d'imputabilité des actions publiques souscrites par leur soutien politique et financier. Le discours stratégique du projet s'appuierait sur l'ouverture au débat pour atteindre un consensus social et politique concernant les effets positifs du projet d'aménagement sur le milieu. Le discours social des propositions alternatives critique les plans et les projets d'urbanisme afin de souligner les effets négatifs que peuvent avoir les interventions sur le tissu urbain.

La problématisation de la mésentente s'appuie sur une critique épistémologique des conceptions délibératives de la démocratie et du tournant communicationnel qui ont influencé de manière importante les pratiques d'urbanisme des années 1990 et 2000¹¹⁵. Ce débat sur la participation publique en urbanisme (urbanisme de participation) et en aménagement souligne le caractère politique de la planification et des pratiques d'urbanisme. La conception agonistique insiste sur la dimension conflictuelle de la délibération par rapport à la proposition idéaliste de l'atteinte du

¹¹⁴ Fijalkow, Yankel (2007), *op. cit.* p. 103.

¹¹⁵ Healey, Patsy (1992), « Planning through debate. The communicative turn in planning theory », *Town Planning Review*, vol. 63, no 2, p. 143-162.

consensus¹¹⁶. L'argumentation et la parole persuasive restent l'apanage de chaque conception de la démocratie à la recherche de lieux communs. La conception agonistique soutient, pour sa part, que l'argumentaire qui forge la représentation dominante de l'aménagement ne traduit pas une partie des volontés et des visions des intervenants aux pratiques d'urbanisme. Dans le cadre d'un urbanisme de négociation, le rapport entre les notions de conflit et de consensus laisse la place à une compréhension des formes de l'argumentation. La perspective collaborative considère comme valables les stratégies de résistance et d'énonciation des représentations ayant réussi à imposer leur discours sur la ville¹¹⁷.

L'arène discursive sous-jacente à la mécontente figure comme l'instrument sociopolitique de remise en question des modalités du débat public par une catégorie d'acteurs. Ces derniers tentent de construire un argumentaire, de formuler un énoncé et de déployer un discours, au sein d'un registre rhétorique, afin de les mettre en scène dans les processus de planification et d'aménagement de la ville. À partir d'un lieu commun, la mécontente fait référence à la « négociation de la distance entre les discours¹¹⁸ » et au « différend¹¹⁹ » entre les acteurs de l'urbanisme sur l'aménagement de la ville et la mobilité des gens. Elle renvoie à un partage des sensibilités, des visions et des arguments entre une part des acteurs, qui façonne la représentation de la ville par leur discours sur l'urbanisme. Le « partage du sensible¹²⁰ » provoque un litige avec ceux qui essaient, par leur acte d'énonciation, de prendre la parole et de participer de

¹¹⁶ Hillier, Jean (2003), *art. cit.*

¹¹⁷ Healey, Patsy *ibid.* « Collaborative Planning in Perspective », no 2, p. 101-123.

¹¹⁸ Meyer, Michel (2008), *Principa Rhetorica. Théorie générale de l'argumentation*, Paris, Fayard. « Les lieux communs sont des prémisses communément admises par les protagonistes d'un débat, à l'aide desquelles ils s'efforcent de se convaincre l'un l'autre. Il s'agit donc d'un savoir partagé, le plus souvent implicite, fait de connaissances générales, mais aussi particulières, c'est-à-dire liées à la question à traiter, qui permettent de proposer à l'autre une réponse sur la question qui fait problème. » p. 115.

¹¹⁹ Lyotard, Jean François (1983), *Le différend*, Paris, Minuit.

¹²⁰ Selon la formule de Rancière, Jacques (2000), *Le partage du sensible : esthétique et politique*, Paris, La Fabrique. « La politique porte sur ce qu'on voit et ce qu'on peut en dire, sur qui a la compétence pour voir et la qualité pour dire, sur les propriétés des espaces et les possibles du temps. » p. 14.

manière active à l'arène publique afin de remettre en question cette représentation dominante de l'urbanisme et de l'aménagement. En tant qu'objet des pratiques d'urbanisme, les lieux et les espaces publics propriétés des institutions publiques et privées (politique et économique) font converger l'aménagement des lieux (écologie et l'environnement) et la mobilité des gens (social et culturel). Le clivage entre les registres rhétoriques génère ainsi une mésentente entre les acteurs et, dans certains cas, une controverse concernant les choix d'aménagement de la ville et de ses espaces publics. Selon cette distinction empruntée à l'étude du langage et de la parole¹²¹, la formule de l'intitulé, soit « débattre de la planification par le projet » rappelle la montée des mouvements sociaux et des collectifs citoyens qui remettent en question les projets d'aménagement public.

2.3.3 Les relations entre les acteurs de l'urbanisme

Suivant la dimension relationnelle des pratiques d'urbanisme, les acteurs tenteraient d'éviter la mésentente afin de procéder à la mise en œuvre des projets. Le respect des orientations d'une planification territoriale définies en concertation avec les acteurs de l'urbanisme serait ainsi la marche à suivre pour réussir cette mise en œuvre. Selon une certaine conception politique du projet, cet objectif s'inscrit dans une nouvelle définition de l'action publique et du poids politique des villes dans un contexte postindustriel¹²². Ce raisonnement s'inscrit dans l'examen des tendances historiques liées au renouveau de l'action publique et de l'intervention des gouvernements et des associations à l'échelle métropolitaine. Les interfaces entre l'aménagement des villes par des projets urbains et le ménagement des demandes et des volontés des personnes qui habitent les quartiers faisant l'objet d'une intervention se consolident par la négociation

¹²¹ Meyer, Michel (2009), *Rhétorique*, Paris, Que sais-je? PUF. Selon Meyer, la rhétorique permet de réduire la distance entre les personnes par le dialogue. La rhétorique n'a pas la connotation négative de l'usage courant qui conçoit la rhétorique comme un discours manipulateur des opinions.

¹²² Pinson, Gilles (2009), *op. cit.* p. 29-30.

des modalités et des contenus des opérations de renouvellement urbain. Ainsi, comme le proposent Gariépy et Marié dans leur hypothèse de travail, « l'aménagement comme processus volontaire d'organisation et de fertilisation de l'espace, ne réussit bien que s'il s'accompagne d'une certaine dose de ce qu'on pourrait appeler *ménagement*; notion que l'on définira comme étant la capacité des institutions techniques et politiques à auto-réguler, c'est-à-dire à réévaluer en permanence les termes de leur action en fonction des forces en présence¹²³. » Selon cette perspective, les dispositifs urbanistiques de concertation déployés par les villes provoqueraient une relation conflictuelle entre les divers acteurs autour des modalités et des orientations de la planification territoriale et des projets d'aménagement¹²⁴. En observant les situations conflictuelles, la mésentente en urbanisme sous-entend une remise en question des propositions d'aménagement et une prise de position divergente des acteurs suivant leurs représentations et leurs volontés associées à la ville. D'après Jean-Michel Fourniau, « le concept de mésentente permet d'analyser ce qu'il y a de proprement politique dans les conflits d'aménagement avec une grille d'analyse élaborée pour penser la question de la politique dans la conflictualité sociale¹²⁵. » Encore une fois, l'urbanisme renvoie à des acteurs dont les savoirs, les métiers et les professions façonnent des regards différents sur les milieux urbains, voire une vision cloisonnée et corporatiste sur la manière d'intervenir qui correspond à un registre discursif propre. Il importe d'effectuer des regards croisés qui articulent les différents discours sur l'arrimage entre le processus de planification et la démarche de projet ainsi que leurs remises en question par de nouvelles propositions de solution aux impasses de la mésentente.

¹²³ Michel Gariépy et Michel Marié, *op. cit.*, p. 18.

¹²⁴ Fourniau, Jean-Michel, 2006, *op. cit.*,

¹²⁵ ----- (2007), « L'expérience démocratique des « citoyens en tant que riverains » dans les conflits d'aménagement », *Revue européenne des sciences sociales*, no 136, p. 149-179. p. 157.

2.4 La mésentente comme concept opératoire de recherche

Compris ici comme une rhétorique, l'objectif du discours urbanistique de la planification territoriale serait de convaincre le public cible du bien-fondé de sa représentation, de son expression et de sa vision des choses. L'acceptabilité du discours sur une réalité sociale s'avère-t-elle un indicateur valable pour mesurer le partage du sensible et la mise en commun d'une représentation future d'un territoire? D'après la définition de Ruth Amossy, le discours argumentatif, celui de la rhétorique au sens large, est compris comme « la tentative de modifier, d'infléchir, ou tout simplement de renforcer, par le moyen du langage, la vision des choses que se fait l'allocutaire¹²⁶. » À partir d'une rationalité de la mésentente exposée dans la section précédente et d'une approche agonistique de la planification, nous prenons appui sur une telle définition large de la rhétorique pour comprendre les différents discours sur l'urbanisme. Ceux-ci s'attardent à atteindre le partage sensible d'une représentation commune de la ville.

2.4.1 La rhétorique au cœur de la définition de la mésentente

Ainsi, l'argumentation vue comme une rhétorique s'emploie non seulement à chercher l'adhésion d'un plus grand nombre à notre vision du monde, mais également à influencer les manières de penser, de voir et de sentir. En suivant la réflexion de Ruth Amossy, notre position concernant le langage en situation de mésentente, soit en contexte de divergence des points de vue sur un objet commun, s'inscrit dans une parole persuasive et dans l'usage de moyens argumentatifs.

Elle soutient que :

¹²⁶ Amossy, Ruth (2000), *L'argumentation dans le discours. Discours politiques, littératures d'idées, fiction*, Paris, Nathan. ; ----- (2008), « Argumentation et Analyse du discours : perspectives théoriques et découpages disciplinaires », *Argumentation et Analyse du discours*, no 1. En ligne. <<http://aad.revues.org/200>>.

« la parole se situe nécessairement dans le cadre d'un genre de discours qui occupe une place particulière dans un espace social donné et comporte ses objectifs, ses règles et ses contraintes propres¹²⁷. »

Cette parole sert de moyen pour dénouer la mésentente entre les parties prenantes à la discussion dont la finalité serait la compréhension collective d'un problème et une recherche commune de solution pour y remédier. À partir de cette position sur le langage et de la conception agonistique de la démocratie, nous précisons comment les notions d'urbanisme, de rhétorique et de mésentente sont au fondement de notre cadre opératoire structurant nos hypothèses de recherche. Ces notions s'inscrivent dans ce qui est convenu d'appeler les approches interprétatives des politiques publiques au sens où les acteurs de l'urbanisme seront les responsables de la définition des solutions à apporter aux problèmes préalablement fixés à l'agenda politique¹²⁸. Elles se croisent pour nous offrir une opérationnalisation du concept de registre rhétorique de l'urbanisme selon des moments singuliers que sont la planification, le projet et le débat.

Ces moments mettent en relation les trois dimensions de la mésentente entre les acteurs de l'urbanisme, soit historique, discursive et relationnelle. Les nouvelles directions de la planification et de l'urbanisme qui émergent dans les années 1980 et 1990 permettent d'aborder la question de la mésentente en urbanisme d'une manière originale. Elle se définit comme une remise en question des contenus et des modalités d'aménagement par une prise de position des acteurs suivant leurs représentations et leurs rhétoriques associées à la ville. Afin d'opérationnaliser nos hypothèses de recherche selon trois dimensions du concept de mésentente, nous procédons à une catégorisation de la mésentente permettant d'entrevoir l'analyse des pratiques

¹²⁷ *Ibid*, p. 6.

¹²⁸ Rumpala, Yannick (2008), « La quête de sens. Repenser la question de l'interprétation dans l'analyse des politiques publiques », *Articulo Journal of Urban Research*, vol. 4, p. <http://articulo.revues.org/60>.

d'urbanisme dans une dimension historique et généalogique qui retrace l'évolution des pratiques d'urbanisme et discours sur l'urbanisme à travers le temps.

De plus, le champ sémantique associé à l'urbanisme dévoile une dimension discursive qui m'amène à voir les paradoxes et à comprendre les manières de penser la ville et de la mettre en scène. Enfin, les rapports de pouvoir et le principe d'influence qui caractérisent la dimension relationnelle de la mésentente et façonnent les débats publics constituent le creuset dans lequel les stratégies et les tactiques déployées par les acteurs prennent forme pour imposer une certaine vision de la ville. Les propositions alternatives et divergentes interrogent les manières de faire de l'urbanisme et de penser la planification à travers des processus de débats publics qui s'inscrivent dans l'énonciation d'orientations téléologiques de durabilité¹²⁹ et de modalités déontologiques de justice sociale¹³⁰. Afin de surmonter les limites de la critique du modèle délibératif et leur incommensurabilité¹³¹, les conceptions communicationnelle et agonistique peuvent se croiser pour offrir une perspective nouvelle de l'appréhension des phénomènes démocratiques¹³² et ainsi poser la question du renouvellement des pratiques d'urbanisme dans des termes qui relèvent d'une logique stratégique¹³³. Aux critiques dirigées à l'égard de l'approche collaborative, Healey répond que l'importance des stratégies agonistiques dans les processus participatifs de planification se situe dans la capacité des groupes marginalisés à résister aux propositions des acteurs ayant réussi à imposer leur discours sur la ville¹³⁴. Cette manière de pratiquer l'aménagement et de penser la planification soutient des processus qui ne s'appuient pas sur des

¹²⁹ Grant, Jill L. (2009), « Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles », *Planning Theory & Practice*, vol. 10, no 1, p. 11-33.

¹³⁰ Fainstein, Susan S. (2010), *The Just City*, Ithaca, Cornell University Press.

¹³¹ Blondiaux, Loïc (2008), *art. cit.* Voir également ce que proposent Bacqué et Gauthier (2011), *art. cit.* p. 56.

¹³² Dryzek, John S., et Simon Niemeyer (2006), « Reconciling Pluralism and Consensus as Political Ideals », *American Journal of Political Science*, vol. 50, no 3, p. 634-649.

¹³³ Healey, Patsy (2006), « Relational complexity and the imaginative power of strategic spatial planning », *European Planning Studies*, vol. 14, no 4, p. 525-546.

¹³⁴ Healey, Patsy (2003), *art. cit.*, p. 114.

représentations et des principes définis *ex ante* des pratiques d'urbanisme. Elles produisent des stratégies spatiales *ex post* favorisant une confrontation spéculative des influences réciproques qui provoquent des décisions politiques respectueuses de la position des acteurs et de la mésentente sociopolitique¹³⁵.

2.4.2 Les hypothèses de recherche et le cadre opérationnel

Pour notre part, nous prenons appui sur la critique de l'idéal délibératif pour appréhender les processus de planification et de requalification des centres-villes dans le champ de pratique de l'urbanisme. Elles bouclent la grille opérationnelle du modèle d'analyse par l'identification des indicateurs qui orientent notre collecte des informations sur les pratiques d'urbanisme de requalification des centres-villes. Notre modèle d'analyse, présenté dans le tableau 1, avec ces trois hypothèses propose un cadre opérationnel qui permet d'effectuer des regards croisés sur les expériences respectives du centre-ville de Gatineau et de Grenoble. Cette grille d'analyse intègre ainsi trois niveaux d'analyse avec les dimensions historique, discursive et relationnelle. Ces dimensions servent à vérifier nos hypothèses à l'aide d'indicateurs de validation qui ont servi à construire le plan de notre thèse. Dans ce qui suit, voyons quels sont plus en détail les pratiques d'urbanisme et les projets d'aménagement qui servent de matériaux pour confronter nos hypothèses.

Hypothèse 1. Le processus de planification territoriale constitue un des moments singuliers de la pratique de l'urbanisme où les institutions publiques demandent aux acteurs concernés de participer à l'élaboration des scénarios et des stratégies de développement. Au cours des années 1980 et 1990, les nouvelles pratiques d'urbanisme font émerger une forme d'urbanisme collaboratif. Cependant, elles n'arrivent pas à s'imposer et à exprimer pleinement les représentations des acteurs. Même dans le cas

¹³⁵ Faludi, Andreas (2004), « The Impact of a Planning Philosophy », *Planning Theory*, vol. 3, no 3, p. 225-236. p. 231.

où l'institutionnalisation des procédures de débat public en urbanisme rejoint une minorité de la population, les décisions publiques qui émergent des débats publics sont certes plus informées par les acteurs. Ces décisions influençant les pratiques et les discours sur l'urbanisme contemporain se distinguent des opérations de rénovation urbaine et de l'urbanisme fonctionnel où des quartiers entiers sont démolis par une volonté politique et des choix technocratiques d'imposer un projet.

Quoique les pratiques d'urbanisme contemporaines intègrent de manière progressive au cours des cinquante dernières années des procédures participatives de débat public dans leur processus de planification territoriale, elles occultent les autres formes d'expression des conflits qui ne cadrent pas aux règles du débat. Par le fait même, elles empêchent la création de lieux légitimes de discussions alternatives sur la résolution des conflits et la négociation de stratégies liées aux enjeux de la planification territoriale et des projets de requalification urbaine.

Hypothèse 2. La disjonction paradoxale entre les visions et les rationalités des champs de pratique associés aux processus de planification et aux démarches de projet d'urbanisme se traduit par une mécontente sur l'aménagement de la ville et la mobilité des gens. Dès lors, les trois moments singuliers des pratiques d'urbanisme, soit les processus de planification territoriale, les démarches de projet et les propositions alternatives, font émerger trois types de discours sur la ville, soit une rhétorique de plan, de projet et de proposition. Ces pratiques se présentent sous la forme de documents d'urbanisme qui relèvent le discours fonctionnel du plan, le discours stratégique du projet et le discours social des propositions provenant des divers milieux concernés. Ces discours font l'objet d'une adaptation stratégique dans le temps suivant leur émergence au cours des dernières décennies du vingtième siècle. Elle provoque une transformation technoscientifique et socioculturelle des nouvelles pratiques d'urbanisme. Ces dernières proposent une approche collaborative et un modèle communicationnel pour dénouer les impasses associées à la mécontente entre les

visions de la planification ayant comme effet un paradoxe entre les plans et les projets. Cette hypothèse soutient une impossibilité d'obtenir une interprétation consensuelle sur les manières de requalifier un quartier ou d'aménager un secteur de la ville. Ainsi, plusieurs interprétations s'affrontent dans l'arène publique afin d'imposer une représentation, une vision et un scénario de planification et des orientations des projets de revitalisation et de réaménagement.

Cette hypothèse est réfutable dans la mesure où l'entente entérinée lors de l'adoption d'une planification territoriale sous-entend un compromis qui expose une vision particulière ayant réussi à s'imposer au cours du débat sur les contenus. Elle repose sur le fait que la décision peut s'avérer consensuelle selon une part majoritaire des acteurs de l'urbanisme. Par le fait même, elle implique qu'une partie des acteurs soit relayée au silence en ne prenant pas part à la décision. Elle avance que ces « sans part », pour reprendre l'expression de Rancière, émergeront par une prise de parole publique lors des débats publics sans être préalablement définis comme catégorie d'acteur stabilisé au sein du registre rhétorique de la proposition alternative. En appuyant le plan pour mieux contester le projet ou en remettant les normes du plan pour mieux mettre en œuvre leur projet, ces nouveaux acteurs sont au cœur de la dimension discursive de la mésentente en urbanisme.

Hypothèse 3. Les relations entre les acteurs de l'urbanisme s'inscrivent dans une construction sociale des représentations véhiculées par un champ de pratique et un secteur d'intervention particulier. Ces représentations s'adaptent aux changements de discours sur la ville et à la prise en compte des lieux communs à certains groupes d'acteurs qui tentent d'imposer leur vision du développement dans un processus de planification ou une démarche de projet. D'après une conception agonistique des pratiques d'urbanisme qui part de la mésentente, le pouvoir n'est pas incarné par une institution ou un acteur en particulier qui aurait le contrôle des règles et des ressources spécifiques. Certains tenants d'une approche collaborative de la planification

comprennent que le pouvoir s'exprime dans les manières de penser et de parler. Il s'exerce dans des tactiques de résistance à travers les pratiques et les discours des acteurs afin de transformer les pratiques d'urbanisme¹³⁶. Celles-ci sont portées par des institutions qui privilégient certaines formes spécifiques d'intervention et d'action auxquelles certains acteurs sont appelés à remettre en question de manière radicale¹³⁷. La négociation d'un compromis territorial permettant de mettre en œuvre un projet d'aménagement urbain s'effectue par le recours des acteurs de l'urbanisme aux ressources discursives, politiques, et économiques qu'ils disposent pour faire adopter leur vision du développement par les autres acteurs de la planification.

¹³⁶ Healey, Patsy (2003), *art. cit.*

¹³⁷ Bond, Sophie (2011), « Negotiating a 'democratic ethos': moving beyond a agonistic - communicative divide », *Planning Theory*, vol. 10, no 2, p. 161-186.

Tableau 1. Modèle d'analyse des pratiques d'urbanisme selon les dimensions historique, discursive et relationnelle

CONCEPT DE LA MÉSENTENTE EN URBANISME		
Questions de recherche		
<p>1. Dans quelle mesure les pratiques contemporaines de requalifications et réaménagements des vieux quartiers des centres-villes se distinguent-elles des opérations de rénovation urbaine de la seconde moitié du vingtième siècle?</p> <p>2. Comment les discours sur les pratiques d'urbanisme évoluent-ils depuis les cinquante dernières années (1965-2015)? Ces pratiques d'urbanisme prennent-elles part à une formation singulière de pratiques discursives ou de « registres rhétoriques » qui viennent s'affronter dans l'arène publique?</p> <p>3. Dans le cadre d'une remise en question des orientations de la planification au cours d'un processus participatif de requalification des vieux quartiers centraux, comment les acteurs de l'urbanisme développent-ils leurs stratégies d'influence auprès des autres parties prenantes? Quelles sont les caractéristiques de la relation qu'entretiennent les acteurs de l'urbanisme selon les rapports de force soulevés et les registres rhétoriques mobilisés?</p>		
Hypothèses		
1. L'approche collaborative n'arrive pas à exprimer les problématiques et les représentations soulevées par les acteurs de l'urbanisme.	2. La disjonction paradoxale entre les représentations associée aux pratiques d'urbanisme se traduit par une mésestente.	3. Les relations entre les acteurs de l'urbanisme s'inscrivent dans une négociation et une construction sociale des représentations véhiculées par un champ de pratique et un secteur d'intervention particulier.
Dimensions		
1. Historique : démontrer en quoi les pratiques québécoises et françaises font émerger une nouvelle forme de pratiques de revitalisation des quartiers centraux qui distinguent des opérations de revitalisation réalisées au cours des quarante dernières années.	2. Discursive : comprendre les manières de penser, de dire et de sentir la ville, soit les interprétations des acteurs, comment celles-ci construisent leur représentation territoriale de la ville au cours de leur expérience pratique en urbanisme.	3. Relationnelle : vérifier comment les acteurs de l'urbanisme s'associent afin de mettre en œuvre les orientations définies en concertation et quelles sont les parties prenantes qui jouent un rôle d'avant plan par rapport aux autres groupes d'acteurs.
Indicateurs		
1. la place et le dénouement des relations sociales, économiques et politiques 2. les formes et organisations du débat public depuis les années 1960 3. le type de dispositifs déployés 4. la portée des dispositifs à exprimer les conflits afin d'intégrer les représentations des acteurs	1. la représentation et l'image de la ville véhiculées 2. le type d'intervention privilégiée 3. l'identification des enjeux centraux 4. le champ de pratique et le secteur d'intervention	1. le degré d'influence d'un discours par rapport aux autres 2. les liens entre plans, projets et débats véhiculés par les acteurs 3. les méthodes pour déployer les stratégies et les tactiques des acteurs pour influencer les décisions publiques

Chapitre 3.

Des regards croisés sur les vieux quartiers de Grenoble et Gatineau. Les avenues d'une recherche comparative

Dans ce chapitre, nous tâcherons d'explicitier l'intérêt, l'apport et la pertinence d'adopter une méthode de recherche comparative. Ce regard comparatif constitue une prémisses à l'élaboration de ma problématique de recherche. Il forge un cadre d'analyse des jeux d'acteurs dans des milieux complexes et différenciés. Il importe de poser la question de la comparaison, ou en ce qui nous concerne la posture comparative ou le regard croisé, avant même d'exposer nos stratégies de collecte de données et d'analyse des informations. Pourquoi deux contextes nationaux si différents sur le plan de l'urbanisme et de l'action collective urbaine? Quel est l'intérêt de ces regards croisés? Qu'est-ce que la comparaison peut apporter à la problématique? Comment envisager cette comparaison sur le plan théorique et méthodologique? Voici quelques questions auxquelles le présent chapitre tente de répondre.

L'identification des territoires institutionnels à l'étude permet de mettre en relief les convergences pertinentes aux hypothèses de recherche. Le recours à l'analyse comparative des politiques publiques par des regards croisés sur les pratiques d'urbanisme enrichit les conclusions issues des enquêtes de terrains. D'abord, la justification de l'analyse comparative fait un survol des raisons pratiques de la comparaison, les points de repère des cas comparés et de l'échelle territoriale qui structure le regard croisé. Ensuite, le cadre de comparaison dégage les composantes présentées dans les études de cas de Grenoble et Gatineau. Enfin, les méthodes de collectes de l'information et les techniques d'analyse des résultats établissent la stratégie de preuve nécessaire à la confrontation des hypothèses aux résultats des enquêtes de terrain.

3.1 Analyse comparative des pratiques d'urbanisme

La comparaison des cas de Grenoble et Gatineau s'inscrit dans une perspective de recherche des singularités relatives et des points communs aux systèmes d'action collective urbaine à travers une approche diachronique des événements. Dans des milieux de vie différents où s'exprime de manière différente la même problématique de la mésentente, nous nous interrogeons sur la manière dont se dégagent les stratégies, relations et discours distinctifs et contrastés propres à chaque milieu. Au-delà des divergences possibles entre les stratégies de mise en œuvre des objectifs d'aménagement et de développement, les discours sur la ville et les représentations de celle-ci pourront ainsi faire l'objet d'une classification typologique à partir d'une analyse sociopolitique des pratiques d'urbanisme qui sont issues de chaque cas à l'étude. La posture comparative privilégiée permet de « rechercher, afin de les expliquer, les ressemblances et les dissemblances qu'offrent des séries de natures analogues, empruntées à des milieux sociaux différents¹³⁸. »

3.1.1 Les raisons pratiques de la comparaison

Le choix de deux villes moyennes issues de systèmes politiques distincts s'inscrit dans une description dense¹³⁹ de chaque cas qui diffère d'une méthode de la multiplication des cas. Selon Céline Vigour, l'analyse binaire, soit une comparaison de deux cas, serait pertinente pour approfondir une « confrontation détaillée et en conséquence de trouver le bon équilibre entre le général et le particulier... d'affiner la connaissance de certains processus... de mettre en évidence des spécificités et des

¹³⁸ Marc Bloch cité par Seiler, Daniel-Louis (2004), *La méthode comparative en science politique*, Paris, Armand Colin. p. 27.

¹³⁹ Geertz, Clifford (1986), *Savoir local, savoir global. Les lieux du savoir*, Paris, Presses universitaires de France. ; Geertz, Clifford (1986), *op. cit.*

originalités¹⁴⁰. » Les traditions sociopolitiques des deux systèmes politiques renvoient à des conceptions de l'action publique qui se traduisent par des actions collectives urbaines concomitantes à un contexte historique et politique. L'un fédérale (Canada) et l'autre unitaire (France)¹⁴¹, les compétences urbanistiques des deux villes à l'étude favorisent une approche monographique détaillée de chaque cas afin de croiser les regards en tâchant de confronter nos hypothèses à l'enquête de terrain. Façonnée par une histoire politique riche de plusieurs siècles, l'action collective et publique française se caractérise par un corpus théorique et méthodologique différent¹⁴² de l'approche anglo-saxonne et américaine qui façonne l'action collective du Québec¹⁴³. Par le fait même, nous pouvons observer un seul même objet empirique selon deux terrains d'enquête différents. Ceci nous plonge dans un terrain étranger afin d'opérer un décentrement suivant une posture de distance par rapport à notre terrain plus familier.

La pertinence et l'intérêt de choisir des villes issues de deux traditions politiques et théoriques s'inscrivent dans la capacité de faire l'analyse des pratiques de requalification des quartiers anciens dans un contexte où les acteurs et les producteurs de la ville expriment des phénomènes semblables de manières différentes. À travers l'analyse diachronique par la comparaison des différences et des contrastes, il demeure nécessaire de mettre en évidence les lignes narratives et les discours sur l'urbanisme qui convergent dans les deux municipalités. Il sera ainsi possible d'émettre des généralités concernant les pratiques et les stratégies d'urbanisme qui s'illustrent dans d'autres métropoles à travers le monde. Comprendre les phénomènes semblables dans deux

¹⁴⁰ Vigour, Céline (2005), *La comparaison dans les sciences sociales. Pratiques et méthodes*, Paris, La Découverte. p. 182

¹⁴¹ La distinction réside dans les deux systèmes politico-administratifs, l'un de type républicain de centre-périphérie issue de la Révolution française avec des départements constitués d'un chef-lieu servant de Préfecture (Département de l'Isère avec Grenoble Alpes Métropole comme Chef-lieu), et l'autre de type parlementaire de partage des compétences entre l'État fédéral et les provinces issues d'une Constitution réunissant « États régionaux » avec une région de la capitale nationale (RCN) d'Ottawa-Gatineau.

¹⁴² Friedberg, Erhard (1997), *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*, Paris, Seuil. ; Lascombes, Pierre, Patrick Le Galès et François de Singly (2007), *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Collin.

¹⁴³ Alinsky, Saul D. (2012), *Être radical. Manuel pragmatique pour radicaux réalistes*, Bruxelles, Aden.

pays différents à des périodes historiques précises comporte des avantages indéniables pour la construction d'une typologie des discours sur l'urbanisme et des figures de la ville produite par des acteurs collectifs.

Nous avons d'abord choisi la ville de Gatineau comme un terrain familier pour des raisons d'ordre pratique puisque nous y avons réalisé des études régionales à la maîtrise. Ensuite, le choix de la ville de Grenoble comme terrain étranger s'avère également d'ordre pratique puisque nous avons eu la chance d'y réaliser un séjour exploratoire au début de notre cursus doctoral. Afin d'opérer cette mise à distance de l'analyse entre deux terrains, nous avons suivi les voies de la recherche comparative en études urbaines et en sciences territoriales qui forme une filière de recherche dont les méthodes d'analyse s'adressent souvent à deux ou trois pays. Les recherches sur le débat public en aménagement et en environnement dans diverses agglomérations européennes et québécoises rappellent une longue tradition du comparatisme international avec la contribution de chercheur traitant de la question de la participation sous différents angles et selon leur propre terrain d'enquête¹⁴⁴. Plus récemment, ces recherches ont abordé les questions d'urbanisme et de développement durable toujours dans un souci de réunir des expériences de débats publics provenant des deux continents, soit les villes de Grenoble, Lyon et Montréal¹⁴⁵. Ces expériences ont confirmé la pertinence de prendre l'exemple d'une ville française afin de voir comment les mêmes problématiques peuvent s'exprimer selon les parcours sociopolitiques et les tournants institutionnels propres à chaque culture politique. De plus, la lecture des travaux de Florence Paulhiac sur les processus de planification

¹⁴⁴ Simard, Louis, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.) (2006), *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regards croisés sur les expériences française et québécoise*, Paris, L'Harmattan.

¹⁴⁵ Combe, Lila, Michel Gariépy, Mario Gauthier, Florence Paulhiac Scherrer et Frank Scherrer (2012), *Débattre pour transformer l'action urbaine. Planification urbaine et développement durable à Grenoble, Lyon et Montréal*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.

territoriale et sur la représentation des acteurs dans les documents d'urbanisme a conforté le choix d'aborder la question du débat dans une perspective comparative¹⁴⁶.

Suivant le proverbe, « la comparaison n'est pas raison », soit une expression qui souligne que la comparaison ne prouve rien en tant que telle, nous accordons une attention particulière aux regards croisés sur le différentiel de sens entre les tensions vécues par les acteurs de l'urbanisme dans chaque milieu. Avec un travail d'enquête de terrain misant sur des observations directes lors des événements publics et des entretiens semi-dirigés ainsi qu'une analyse de contenu des documents de planification et d'aménagement, notre posture comparative en études urbaines s'applique à rendre compte de manière objective des relations de pouvoirs entre les acteurs sous l'angle de la prise de parole publique. De plus, la mise en discours des pratiques d'urbanisme selon les réseaux d'acteurs suit la période historique des cinquante dernières années (1965-2015).

Les travaux de Rémi Dormois et de Gilles Pinson sur les pratiques d'urbanisme sont venus s'ajouter aux diverses recherches comparatives en sciences sociales, dont ceux concernant l'analyse des projets urbains et des rapports de force entre les acteurs de l'urbanisme¹⁴⁷. Les travaux de Nicolas Douay adoptant une posture comparative ont insisté sur l'analyse politique comparative entre des villes dont les bases élémentaires de comparaisons semblent incompatibles, mais s'inscrivent dans une prise de distance et un dépaysement par rapport à notre milieu immédiat ou d'origine¹⁴⁸. Ainsi, en prenant appui sur l'étude de cas d'une ville française comme Grenoble, nous pouvons

¹⁴⁶ Paulhiac, Florence (2002), *Le rôle des références patrimoniales dans la construction des politiques urbaines à Bordeaux et Montréal*, Bordeaux, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III. INRS. Thèse de doctorat.

¹⁴⁷ Dormois, Rémi (2004), *Coalitions d'acteurs et règles d'action collective dans les dynamiques de planification urbaine. Une comparaison entre Nantes et Rennes (1977-2001)*, Rennes, Université de Montpellier. Thèse de doctorat. ; Pinson, Gilles (2003), *op. cit.*

¹⁴⁸ Douay, Nicolas (2007), *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation : enjeux, acteurs et stratégies à Marseilles et Montréal*, Montréal, Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal et Institut d'aménagement régional de l'Université Paul Cézanne. Thèse de doctorat.

opérer une enquête par dépaysement tout en effectuant une mise à distance par rapport à nos idées préconçues sur les phénomènes associés aux pratiques d'urbanisme. Dans le cadre d'une recherche comparative entre deux milieux socioculturels différents, l'un européen et l'autre américain, la mise en parallèle des phénomènes participatifs vise à classer les stratégies et les discours d'acteurs qui participent à la planification et à l'aménagement de leur ville. Cette tâche de classification par type de pratiques discursives nous permet d'opérer par la suite des rapprochements et des généralisations en ce qui a trait aux dénouements de la mésentente dans les milieux observés.

L'une des difficultés rencontrées par une approche binaire de deux cas concerne la recherche d'un équilibre entre l'apport des cas particuliers à la montée en généralité. Le contexte historique, les phénomènes étudiés et les relations entre les acteurs participent à une montée en généralité qui conduit à présenter la ville sous la forme de différentes images qui correspondent aux discours des acteurs dans les deux cas. Cependant, les spécificités de chaque cas nous forcent à traduire les représentations des acteurs en fonction de ce contexte historique et social dans lequel ils se placent, soit en contexte américain d'une part et dans un contexte européen d'autre part.

La comparaison entre deux cas devrait se concevoir selon un acte de réflexivité qui nous amène à remettre en question nos idées reçues sur une pratique particulière à la lumière d'un effort de confrontation des phénomènes observables sur le terrain. D'après Antonin Margier, nous pouvons souligner que « l'acte comparatif a permis d'inspirer la réflexion, de lui donner l'élan qui lui manquait à certains moments et de la mener dans des directions non envisagées au départ¹⁴⁹. » L'acte de comparer des pratiques dans deux contextes nationaux différents s'inscrit dans ce que Céline Vigour nomme « la tension entre la généralisation et la singularité. »

¹⁴⁹ Margier, Antonin (2015), « L'apport de la comparaison internationale à la démarche de recherche en études urbaines », *Espaces et sociétés*, no 163, p. 57-71. p. 69-70

3.1.2 Les raisons géohistoriques de la comparaison

Dans la diversité des types de comparaison en sciences sociales, nous avons choisi de traiter d'une comparaison multivariée dans le temps, d'après une démarche historique, soit, depuis les années 1960, et dans l'espace, d'après une démarche géographique, soit, la comparaison entre deux espaces urbains inscrit dans contexte territorial propre. Les raisons géohistoriques de la comparaison que nous exposons dans cette section participent à mettre en contexte la dynamique socioéconomique les deux cas à l'étude. D'abord, les cas présentent des traces indéniables d'un passé industriel et donc d'un patrimoine bâti historique à préserver. Ensuite, ils regroupent de vieux quartiers ouvriers et populaires dont l'importance historique façonne ce que les autorités publiques appellent aujourd'hui le centre-ville. Enfin, ils sont des carrefours métropolitains situés entre de grandes villes que sont Lyon et Genève pour Grenoble ainsi que Montréal et Toronto pour Gatineau. De plus, ils constituent des chefs de file de l'innovation sociale en ce qui a trait au développement social des quartiers et à la vie associative communautaire.

Le passé industriel de Grenoble et de Gatineau converge dans le sens où des entrepreneurs comme Aristide Bergès et Ezra Butler Eddy ont marqué l'histoire de leur région et façonnés le développement régional en utilisant le pouvoir hydroélectrique des cours d'eau. Les cimenteries et les papeteries sont notables dans les deux régions en raison de la présence de nombreuses chutes d'eau. À Grenoble comme à Gatineau, les compagnies de Bergès et Eddy sont responsables des nombreuses innovations industrielles et de brevets d'invention en matière de pâte à papier, dont le défibreux du bois présenté du Musée de la houille blanche à Lancey et le lessiveur vertical des copeaux de bois toujours érigé à Hull sur le bord de la rivière des Outaouais au Musée de l'histoire. Les vestiges du passé industriel sont toujours présents à Grenoble avec la cimenterie à Vif ainsi qu'au cœur du centre-ville de Gatineau aux abords du Lac Leamy.

Le quartier Berriat à Grenoble est l'exemple d'un secteur industriel qui accueille les usines et les habitants qui travaillent dans l'industrie du métal. L'usine de Joseph Bouchayer et de Félix Viallet dédiée à la construction de conduite forcée est le témoin du passé industriel de la ville. Les tournants technologiques des années 1940 placent Grenoble en position de tête à l'échelle de l'Europe en matière de physique des solides avec une collaboration étroite entre l'industriel et l'université. De plus, les laboratoires d'électrostatique et de physique du métal de Louis Néel, prix Nobel de physique de 1970¹⁵⁰ sont à l'origine des sociétés qui bénéficient des savoirs sur le magnétisme pour développer un ensemble de technologie de production énergétique. Malgré que l'ancienne Cité de Hull ne connaîtra pas ce tournant technoscientifique, les innovations techniques en matière de pâte et papier et la production à grande échelle d'allumettes feront la renommée d'une région coincée entre les forêts et la Colline parlementaire à Ottawa. Jusqu'aux années 1960, les quartiers populaires de l'Île de Hull, des Chutes des Chaudières en suivant les abords du Ruisseau de la Brasserie, seront le berceau d'une industrie s'appuyant sur l'énergie hydroélectrique et la forêt. Les entreprises de l'époque ont développé un ensemble de produits manufacturiers, dont les allumettes de bois qui seront destinés à l'usage local et à l'exportation vers Montréal et Toronto.

En tant que carrefour et le passage historique entre métropoles, Grenoble et Gatineau sont situées à la jonction de grands centres urbains régionaux dont elles dépendent des flux économiques et manufacturiers. Elles cohabitent avec plusieurs regroupements de municipalités dans une aire métropolitaine isolée aujourd'hui par des liens autoroutiers qui contournent et dévient les déplacements vers ces centres urbains. Le lien entretenu avec Lyon et Genève pour Grenoble, Montréal et Toronto pour Gatineau constitue l'un des points de convergence des situations socioéconomiques, culturelles et politiques de ces deux villes. Elles jouissent d'un

¹⁵⁰ Pestre, Dominique (1990), « Louis Néel et le magnétisme à Grenoble. Récit de la création d'un empire dans la province française. 1940-1965 », *Cahier pour l'histoire du CNRS*, no 8.

pouvoir d'innovation pour contrer les effets de cet isolement partiel qui leur confère un statut particulier en matière de planification et d'aménagement. Comme nous le verrons dans les chapitres suivants, Grenoble et Gatinéau sont des régions urbaines où les processus de planification territoriale de la ville contemporaine remontent aux années 1950 et au-delà. Avec la création d'agences parapubliques dédiées à la planification de l'organisation spatiale, des transports et de l'environnement naturel, elles ont su planifier les grandes infrastructures modernes à partir d'un parti d'aménagement alliant la protection de la nature, le développement de l'habitation et l'assainissement de la ville industrielle.

3.1.3 L'échelle territoriale entre la forme et la hiérarchie urbaine

Pour spécifier le territoire institutionnel et l'espace fonctionnel dans lequel les acteurs de l'urbanisme déploient leurs stratégies d'intervention, nous précisons les échelles, la forme et la hiérarchie des villes de Grenoble et Gatinéau. Pour comprendre comment elles s'inscrivent dans les flux et les réseaux mondiaux des grandes villes contemporaines, ces agglomérations sont constituées de plusieurs municipalités, mais selon une configuration politico-administrative différente. Gatinéau est une grande ville qui a fait l'objet d'un regroupement municipal qui abroge l'existence juridique des cinq villes fusionnées. La grande métropole de Grenoble-Alpes-Métropole est une communauté des communes regroupant la commune de Grenoble et quarante-huit autres municipalités avoisinantes. Les communes de la cuvette grenobloise ont conservé au fil des transformations successives des arrangements territoriaux leur statut juridique et leur conseil municipal. Ceci étant dit, ces villes disposent malgré leurs différents arrangements institutionnels des compétences semblables en matière de mise en œuvre des politiques d'urbanisme. À l'exception du réaménagement des espaces publics, les compétences en transports collectifs et en habitations relèvent de la même échelle d'agglomération. Cependant, nous verrons que l'architecture

organisationnelle des sociétés responsables de la mise en œuvre des compétences du transport collectif revêt une logique convergente.

La forme urbaine révèle également des similitudes des projets de réaménagement des espaces publics et des rues commerçantes au centre-ville, soit aux abords des quais de l'Isère à Grenoble et du Ruisseau de la Brasserie à Gatineau. La présence de la rivière d'une part, et des montagnes d'autre part, font converger les stratégies d'urbanisme au centre-ville pour accroître l'accessibilité et la présence de la nature en ville. On observe également une concomitance dans le domaine des projets de transport collectif, même si les implantations et les technologies ne sont pas les mêmes avec le tramway de Grenoble et le TCSP Rapibus à Gatineau. La place des déplacements dans les orientations du programme de requalification des quartiers constitue une stratégie qui façonne les relations entre les acteurs de l'urbanisme.

L'unité territoriale à l'étude dans les deux cas sont les vieux quartiers du centre-ville, soit à Grenoble, les quartiers Notre-Dame, Saint Laurent Rive Droite, Très Cloître et Championnet, entre autres, et à Gatineau, les quartiers de l'Île de Hull et ses environs, sont définis comme étant le centre-ville de la municipalité et le centre urbain régional. Ces vieux quartiers constituent les lieux de projets de réaménagement depuis les années 1960. À Grenoble, l'implantation d'une première ligne de tramway dans les années 1980 vient transformer les espaces publics des vieux quartiers avec le réaménagement des rues et des places aux abords de l'emprise. À Gatineau, la construction du Pont et de la Place du Portage avec les grands boulevards Maisonneuve et Saint-Laurent annonce le déclin d'une communauté d'un peu plus de vingt-cinq mille personnes au cours des années 1960.

3.2 Cadre opérationnel de la comparaison

Cette section présente les composantes de la comparaison des centres-villes de Gatineau et Grenoble. Avant une description plus précise de chaque cas dans les chapitres de la deuxième partie de la thèse, elle présente des éléments préliminaires d'analyse pour cibler les pratiques d'urbanisme à l'étude. L'originalité de la démarche de recherche s'inscrit dans l'analyse de la mise en tension entre les projets de transport en commun, le réaménagement d'espaces publics selon les orientations d'une planification territoriale avec leur portée sur le développement immobilier et la préservation du patrimoine. Dans les deux cas, l'analyse des acteurs et leur rôle, les sites et leur contexte, les documents et les devis d'aménagement ainsi que les registres rhétoriques seront abordés afin de préciser notre cadre opérationnel de la comparaison. Sous l'angle de la mésentente et d'une démocratie agonistique présentée au chapitre précédent, les projets s'articulent et s'agent avec les orientations et les modalités des processus de planification et des programmes de revitalisation des vieux quartiers centraux.

L'intérêt de l'approche historique et comparative s'appuie sur les formes de production du savoir relatives aux trois moments singuliers de l'urbanisme que sont la planification, le projet et la proposition par le débat. La méthode des regards croisés entre le Québec et la France permet d'allier l'analyse des processus historiques de planification et des projets d'urbanisme à l'analyse des contenus des pratiques concrètes des acteurs. Avec l'objectif d'originalité et de distinction des travaux en études urbaines sur la participation publique qui font une analyse des procédures de débats publics et des dispositifs participatifs, l'approche retenue articule la dimension procédurale à la dimension substantive afin de voir comment les contenus des discours sur les pratiques d'urbanisme changent au cours des processus délibératifs et participatifs de planification et quels sont leurs effets sur celle-ci.

Dans le tableau suivant, nous présentons le cadre opérationnel de la comparaison en lien avec les dimensions de notre modèle d'analyse de la mésentente. À la suite d'un travail d'analyse documentaire préliminaire à nos enquêtes de terrains, nous avons décliné les trois domaines d'intervention privilégiés dans les deux villes par rapport aux registres rhétoriques attribuables aux moments singuliers de l'urbanisme. Nous avons constitué ce tableau afin d'illustrer à partir des dimensions de notre modèle d'analyse établie dans le tableau 1 les projets choisis et leurs thématiques en rapport avec les registres rhétoriques analogues.

Tableau 2. Les thématiques de projets et les registres rhétoriques

Dimensions	Projets (Grenoble/Gatineau)	Thématiques	Registres rhétoriques
Historique	Tramway ligne E/ TCSP Rapibus	Mobilité et déplacements	Planification
Discursive	Quais de l'Isère/ Rue Montcalm/Brasserie	Espaces publics et Stationnements	Projet
Relationnelle	Quartier de l'Esplanade/ Quartier du Musée	Habitation et logements	Proposition

3.2.1 Les projets et leur portée

L'étude des projets de réaménagement des espaces publics souligne l'importance de miser sur l'articulation entre les interventions sur le cadre bâti et les nouvelles infrastructures de transport collectif. Ces projets s'accompagnent d'un programme d'urbanisme dont les orientations s'appliquent à rendre plus harmonieux et cohérent le développement économique et social. À la lumière de la planification territoriale et des projets urbains opérationnels de la Ville de Grenoble et de Gatineau, voyons

comment la dynamique et l'interaction entre les acteurs de l'urbanisme contribuent au processus de requalification suivant les thématiques d'aménagement identifiées dans le tableaux précédents.

3.2.2 Les acteurs et leurs institutions

Cette planification et ces projets d'aménagement sont présentés et proposés aux acteurs de l'urbanisme parmi lesquelles les groupes de citoyen et de quartier, les associations, les riverains et les habitants, les gens d'affaires et les propriétaires immobiliers, les élus des conseils municipaux et les services des autorités publiques, les urbanistes et architectes. En premier lieu, le maire, les élus municipaux et les autorités publiques représentent les acteurs de la décision voués à l'élaboration et la promotion d'une pensée d'aménagement et de développement du territoire. Ils proposent aux habitants, aux associations et aux gens d'affaires les stratégies à privilégier dans le cadre d'un processus de planification, de développement et de requalification de la ville. Ensuite, les promoteurs et les propriétaires immobiliers, les gens d'affaires et les investisseurs ainsi que les entreprises du bâtiment et des travaux publics (BTP) soutenues par les architectes et les ingénieurs sont les acteurs de l'expertise déployant une vision stratégique du territoire sur les potentialités de développement de leurs terrains et leurs commerces. La troisième catégorie d'acteur représente les citoyens réunis en collectifs et en union de quartier les groupes sociaux et les associations regroupent les acteurs de la contestation qui ont un regard critique sur les propositions d'aménagement et de développement du territoire. Il s'avère difficile de figer une catégorisation d'acteurs puisqu'ils sont variables dans le temps et s'agencent selon les contextes et les projets. Un acteur qui revient dans tous les cas de processus de planification et de démarche de projet est le maître d'ouvrage ou le gestionnaire du processus ou de la démarche. En tant qu'opérateur et médiateur, il s'avère essentiel dans la coordination des acteurs et l'articulation des secteurs d'intervention.

3.2.3 Les sites et leur contexte

Comme décrit dans les raisons géohistoriques de la comparaison, le choix des vieux quartiers des centres-villes de Grenoble et de Gatineau revient au fait que les deux villes ont un passé marqué par le développement industriel et le déclin de celui-ci au cours de la seconde moitié du XXe siècle. Les vieux quartiers du centre-ville de Gatineau n'ont pas les mêmes caractéristiques que ceux de Grenoble de par la faible densité du parc immobilier et la valeur patrimoniale de celui-ci. Cependant, les deux territoires démontrent une longue histoire de mobilisation municipale et de mouvements sociaux avec les Groupes d'action municipale (GAM) à Grenoble et les comités de citoyens à Gatineau dans les années 1960-70 à l'origine des cliniques communautaires et des groupes collectifs de défense des droits sociaux. Ces caractéristiques ne sont pas les seules raisons motivant notre choix de terrains d'enquête, mais aussi l'existence d'un écart entre les deux pays en matière de pratique d'urbanisme et de dispositifs structurant les processus de planification et les démarches de projet. En France, la place des Agences d'urbanisme indépendantes des administrations publiques municipales et chapeautant les processus de planification territoriale régionale font contraste avec les efforts de coordination entre les services d'urbanisme des différentes échelles territoriales de la région de la capitale nationale du Canada.

L'un des éléments de convergence entre les projets grenoblois et gatinois est le recours au transport en commun comme stratégie de requalification d'un quartier. Les chantiers du réaménagement de la rue Montcalm et des quais de l'Isère comptent sur l'implantation du transport en commun pour compléter leur ambition de dynamisation des commerces et des restaurants environnants. En étant également une porte d'entrée de l'Île-de-Hull en provenance de Montréal, la rue Montcalm devient le point de départ d'un processus de revitalisation du centre-ville de Gatineau par le

déploiement d'une série de grands projets complémentaires prévus au PPU du centre-ville comme le réaménagement des berges du ruisseau de la brasserie. Pour sa part, les concertations au sujet de la revitalisation du centre-ville de Gâtineau s'amorcent en avril 2007 à la suite d'une journée de réflexion sur le centre-ville.

Le site des quais de l'Isère de Grenoble au pied du massif de la Chartreuse est la porte d'entrée de la ville. Il dispose d'une série de quais sur les berges de l'Isère dont le quai Perrière sur la rive droite et Stéphane Jay sur la rive gauche. De plus, les ponts et places publiques qui font l'objet de réaménagement et de réfection contribuent à remettre la marche et la déambulation piétonne au premier plan. En ce qui concerne le cadre bâti, celui-ci est incomparable à celui de Gâtineau puisqu'il date de plusieurs siècles et regroupe des édifices d'une valeur patrimoniale des plus hautes de France et du monde. Le site de la rue Montcalm et du ruisseau de la Brasserie de Gâtineau constitue le cœur industriel de la région de l'Outaouais avec les anciennes usines de l'industrie du bois, du fer, de la laine et de l'abattage animal. Il constitue également comme Grenoble le cœur culturel au sens où il regroupe des cafés et des bars, des théâtres et des musées qui sont la destination privilégiée par les habitants de la ville.

3.2.4 Les documents et leur devis d'aménagement

Comme pour les acteurs et les sites des projets, les documents d'urbanisme sont classés en trois catégories d'intervention et d'action selon les acteurs, soit les plans d'urbanisme et stratégiques, les projets d'urbanisme et d'aménagement ainsi que les propositions alternatives qui prennent la forme de mémoires ou d'articles. Cependant, tous les matériaux documentaires susceptibles de contribuer à la compréhension et à l'analyse de la requalification des vieux quartiers, de la planification et des projets d'aménagement sont des sources d'information qui peuvent faire partie des documents textuels et graphiques du corpus d'analyse.

D'abord, les schémas d'aménagement et de développement de la Ville de Gatineau et le SCOT de la région urbaine de Grenoble, le plan d'urbanisme local et les programmes particuliers dédiés aux secteurs de projets concernés préparés par les autorités publiques sont les sources premières faisant l'objet de notre analyse. Ensuite, les projets de réaménagement avec les devis avec illustrations et dessins proposés et préparés par les architectes de la ville ou d'un consultant externe constituent la pièce privilégiée dans le cadre de l'analyse des projets d'aménagement d'espace public, de transport et de bâtiment. La nouvelle ligne de tramway et le Rapibus ont tous deux fait l'objet d'étude de faisabilité, de planification, d'esquisse et de budget. Ce seront ces documents qui serviront de repères pour identifier les acteurs clés de la conception et du pilotage des projets. Enfin, les habitants, les groupes sociaux et les associations, dont les gens d'affaires, mais surtout les comités de citoyens, sont les principaux acteurs qui formulent des propositions alternatives par l'entremise de prise de parole publique avec des mémoires, des sites internet et des articles de presse et magazine¹⁵¹. Plus bas dans la sous-section *Corpus*, nous précisons l'étendue de la documentation à consulter et à analyser. Il s'agit de réunir le plus d'information possible sur les projets d'aménagement et de construction qui permettent de présenter et décrire les pratiques d'urbanisme dans les deux villes selon les registres rhétoriques de chaque acteur et institution concernés par la revitalisation du centre-ville.

3.3 Méthodes de collecte et d'analyse des informations

L'étude de la requalification des vieux quartiers du centre-ville s'effectue sous l'angle de la méésentente et la fabrique discursive de la ville par les acteurs qui participent à la construction d'un registre rhétorique de l'urbanisme. Les stratégies de preuve visent à comprendre comment les acteurs d'un territoire perçoivent, interprètent et

¹⁵¹ Voir le numéro de l'été 2011 de la Revue *A bâbord* sur le secteur Hull de la Ville de Gatineau.

produisent le monde qui les entoure. André Corboz souligne que « le territoire a des aptitudes, car on ne peut pas lui imposer n'importe quelle intervention, mais ces aptitudes ne sont identifiables qu'en fonction d'un projet : la négociation nécessite des ajustements réciproques¹⁵². » Cette posture méthodologique suggère que la négociation s'effectue à travers un « positionnement discursif » des acteurs par rapport à la construction physique et imaginaire de leur milieu de vie. Elle guide le processus de recherche et de collecte des informations sur les acteurs et leurs projets. Il s'avère que le territoire devient le « sujet-acteur » du développement plutôt que l'objet d'un urbanisme fonctionnel suivant une logique exogène au milieu de vie dans lequel il intervient. Dans cette section, il s'agit de présenter les détails de la démarche de recherche adoptée, c'est-à-dire les méthodes de collecte et d'analyse des informations.

3.3.1 Type de recherche

Entre un schème d'intelligibilité compréhensif et actanciel¹⁵³, nous tentons d'abord de prendre la place de notre interlocuteur lors de nos entretiens afin de bien saisir sa compréhension et son discours sur l'urbanisme. Ensuite, nous nous appuyons sur la narration des acteurs de l'urbanisme pour produire une typologie des discours sur l'urbanisme. Ainsi, la méthode de recherche privilégiée s'inscrit dans une analyse qualitative qui articule quatre lignes méthodologiques¹⁵⁴. L'étude de cas empirique constitue le premier pilier de notre recherche qui s'appuie sur l'enquête terrain de deux territoires centraux d'une aire vaste de planification territoriale, Grenoble et Gatineau¹⁵⁵. La méthode des regards croisés par la comparaison internationale de cas présentée plus haut propose l'analogie différentielle de deux territoires de planification

¹⁵² Corboz, André (2001), *op. cit.* p. 252.

¹⁵³ Vincent Lemieux. « Les schèmes d'intelligibilité du politique ». dans Olivier, Lawrence, Guy Bédard et Jean-François Thibault (1998), *Épistémologie de la science politique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec.

¹⁵⁴ Quivy, Raymond, et Luc Van Campenhoudt (2006), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod.

¹⁵⁵ Pinson, Daniel (dir.) (2008), *Métropoles au Canada et en France : dynamiques, politiques et cultures*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

où émergent des pratiques d'urbanisme diverses, contextuelles et circonstanciées¹⁵⁶. L'entretien semi-dirigé s'inscrit dans une recherche des significations que les acteurs de l'urbanisme donnent des éléments constitutifs du processus de planification et aux démarches de projet d'aménagement¹⁵⁷. Enfin, l'analyse thématique, rhétorique et stratégique des discours sur l'urbanisme rendra intelligibles les dimensions et les catégories responsables de la mésentente sociopolitique en urbanisme¹⁵⁸.

Ces quatre piliers méthodologiques forment un tout qui s'agence à travers un travail d'enquête terrain dans le sens où ils participent au va-et-vient entre les constats empiriques à la lumière des hypothèses émises précédemment¹⁵⁹. Par le fait même, nous suivons un raisonnement hypothético-déductif quoiqu'un certain nombre d'indicateurs puisse avoir été défini de manière inductive. Qui plus est, le raisonnement abductif qui soutient que le recours à la meilleure démonstration possible permet de réaliser ces allers-retours au cours de la démarche de recherche afin de préciser les hypothèses en fonction des nouvelles informations recueillies¹⁶⁰.

3.3.2 Corpus

Les comptes rendus des entretiens réalisés avec les acteurs sont le premier matériau d'analyse que nous classons et codifions en quatre catégories, soit les entretiens partisans avec les élus (codés EP), les entretiens institutionnels avec les fonctionnaires et les techniciens (codés EI), les entretiens associatifs avec les dirigeants des groupes sociaux comme les collectifs d'habitants (codés EA) ainsi que les entretiens

¹⁵⁶ Seiler, Daniel-Louis (2004), *op. cit.* ; Vigour, Céline (2005), *op. cit.*

¹⁵⁷ Lorraine Savoie-Zajc, « L'entretien semi-dirigé », dans Gauthier, Benoît (2003), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données*, Québec, Presses de l'Université du Québec. p. 293-316.

¹⁵⁸ Bardin, Laurence (2007), *L'analyse de contenu*, Paris, Presses universitaires de France. ; Friedberg, Erhard (1997), *op. cit.* ; Meyer, Michel (2009), *op. cit.* ; Pavé, Francis (1994), *L'analyse stratégique, sa genèse, ses applications et ses problèmes actuels. Autours de Michel Crozier. Colloque de Cerisy*, Paris, Seuil.

¹⁵⁹ Beaud, Stéphane, et Florence Weber (2003), *Guide de l'enquête de terrain. Produire et analyser des données ethnographiques*, Paris, La Découverte.

¹⁶⁰ Angenot, Marc (2008), *Dialogues de sourds. Traité de rhétorique antilogique*, Paris, Mille et une nuits. p. 219.

transversaux avec des personnes-ressources ou des protagonistes impliqués dans l'action publique locale ou régionale (codés ET). Nous utilisons le code GE pour Grenoble et GA pour Gatineau. Une cinquième catégorie aurait pu être prise en compte, soit les habitants ou les personnes concernées de manière directe par un projet d'urbanisme, mais nous avons choisi de les intégrer dans une des quatre catégories afin de contextualiser leur propos et leur point de vue dans le cadre de leur rôle et leur pratique. Ces entretiens ont été compilés à partir des enregistrements réalisés lors des entretiens avec les interlocuteurs rencontrés. Ils sont analysés à la lumière des indicateurs définis dans le modèle d'analyse. Ainsi, plusieurs réponses aux questions de recherche se trouvent dans ce matériau empirique.

Le second matériau constitue les sources documentaires comme les lois, les chartes, les politiques, les programmes, les planifications et l'ensemble des documents complémentaires et rattachés (compte rendu d'événement participatif, de débat public, rapports d'enquête, les mémoires déposés dans le cadre de consultations). Cette documentation soutient notre analyse du discours des acteurs et rend compte du parcours historique de planification territoriale et de projet d'urbanisme. De plus, le travail monographique réalisé au chapitre 4 et 5 a été rendu possible par la revue de ses sources documentaire et de la littérature scientifique portant sur le milieu à l'étude. Celle-ci permet de mettre en perspective les événements et d'identifier la position des acteurs de l'urbanisme afin de faire l'analyse de leurs discours respectifs¹⁶¹. Enfin, les ressources informatiques des différentes institutions publiques et privées concernées par les démarches de projet et les processus de planification sont les sources d'information essentielles dans le monde informationnel contemporain. Les sites internet de Grenoble et de Gatineau, des ministères responsables des affaires municipales et urbanistiques sont des lieux de premier choix lorsque vient le temps de

¹⁶¹ Danblon, Emmanuelle (2005), *La fonction persuasive. Anthropologie du discours rhétorique : origines et actualité*, Paris, Armand Colin. ; Le Bart, Christian (1998), *Le discours politique*, Paris, Que sais-je? PUF.

recenser la documentation officielle et non officielle ainsi que les avis publics et les événements marquants le quotidien.

3.3.3 Collecte des informations

Parmi les techniques de collecte des informations, l'entretien semi-dirigé a été le mode d'acquisition des informations privilégié dans le cadre de cette recherche. Outre le lien plus ou moins intime qu'offre l'entretien avec les acteurs de l'urbanisme, l'observation directe lors des événements de participation publique vise à voir comment s'opère la mise en relation avec les personnes concernées par les projets de développement et les processus de planification de la ville. L'observation a rendu possible l'identification des acteurs-protagonistes et d'assister à la prise de parole publique de la part d'individu ou de groupes populaires impliqués au sein des pratiques d'urbanisme. Enfin, l'analyse documentaire a constitué une autre technique de collecte des données qui consiste à interroger un document à partir d'un cadre d'analyse de la sociologie des villes¹⁶².

Le guide d'entretien¹⁶³ a été défini à partir des indicateurs présentés dans le modèle d'analyse selon les trois dimensions du concept de mésentente en urbanisme. Il s'inspire du modèle de l'analyse stratégique où l'on interroge notre interlocuteur de manière à connaître, d'abord ses fonctions professionnelles, ensuite à identifier ses rapports et les relations avec son environnement, avec les autres acteurs et les processus auquel il participe et, enfin de dégager les perceptions et les représentations que celui-ci a de son milieu de vie ainsi que des processus de planification et des démarches de projet entrepris sur le territoire en question¹⁶⁴. Il s'agissait d'effectuer des entretiens

¹⁶² Fijalkow, Yankel (2007), *op. cit. op. cit.*

¹⁶³ Voir notre guide d'entretien en annexe.

¹⁶⁴ Blanchet, Alain (2005), *Les techniques d'enquête en sciences sociales. Observer, interviewer, questionner*, Paris, Dunod. ; Blanchet, Alain, Anne Gotman et François de Singly (2007), *L'entretien*, Paris, Armand Colin.

dans chacune des villes avec les fonctionnaires des services municipaux, les dirigeants de groupes populaires, les planificateurs, les aménagistes, les élus ainsi qu'avec certaines personnes-ressources ayant une connaissance de l'histoire de la planification, des projets d'urbanisme et de transport en commun.

Au début de notre enquête de terrain dans les milieux à l'étude, nous avons consulté une personne-ressource pour défricher le terrain et discuter de la liste préliminaire des personnes à rencontrer durant de notre travail de terrain. Ainsi, une liste des courriels de ces personnes, en majorité des dirigeants d'association civique et des anciens élus, a été établie afin d'envoyer une première demande d'entretien. Après avoir obtenu une réponse favorable de leur part, une date et une heure de rencontre a été fixées pour un entretien d'environ une heure, soit au bureau de la personne rencontrée ou dans un lieu public comme un restaurant. Au moment de l'entretien, des notes dans un journal de terrain ont été prises en tâchant d'inscrire les moments clés de l'entretien. À la fin de chaque entretien, l'interlocuteur soulignait quelles seraient les personnes à rencontrer dans le cadre de l'enquête ce qui validait la liste des personnes pertinentes identifiées. De plus, la fin de l'entretien devenait un moment plus détendu pour poser des questions concernant les événements de participation publique à venir. Souvent, l'interlocuteur m'invitait à participer à des rencontres. La connaissance de l'agenda des réunions des interlocuteurs permettait d'assister à des réunions publiques afin de réaliser une observation directe de la dynamique et de la relation entre les acteurs. Après chaque entretien, la retranscription sous forme d'un compte rendu autonome et personnalisé à partir des notes prises et de l'enregistrement réalisé pour reproduire l'échange avec l'interlocuteur. Certains de ces comptes rendus font l'objet d'un récit d'entretien plus approfondi. Ainsi, dans le cas de Grenoble, nous avons transcrit dix entretiens de manière approfondie sur les trente-sept comptes rendus de nos entretiens et six transcriptions approfondies dans le cas de Gatineau sur les vingt-deux entretiens effectués. Ces entretiens ont été jugés des plus complets en matière

d'informations recueillies, mais également selon une analyse plus fine et détaillée dans le cadre de notre problématique de recherche. Si nous avons choisi d'approfondir certains entretiens plus que d'autres, cela s'explique par la qualité analytique d'un échange par rapport aux entretiens plutôt technique et mécanique qui traitent de la démarche d'un projet et d'un processus de planification. La grille d'entretien comporte des éléments indicatifs abordés selon le type d'interlocuteur et d'après le contexte d'échange. Cependant, il s'avère fréquent que nos entretiens aient mené vers une discussion non prévue par notre guide d'entretien. Ainsi, les moments d'échange sur l'expérience des interlocuteurs amènent à collecter des données plus précises sur une période ou un événement historique. Dans d'autres cas, l'entretien traite plutôt sur les aspects techniques d'un projet d'urbanisme en particulier et sur la controverse qui entoure le projet, ses orientations et ses modalités. Les entretiens ont été l'occasion de cibler des réunions publiques. Les interlocuteurs se révélaient utiles pour identifier la date et le lieu de la tenue de la réunion.

Le guide d'observation s'appuie sur une enquête de terrain où il s'agit d'abord de préparer l'observation en tâchant de réussir la documentation et noter comment nous avons pris connaissance de l'événement¹⁶⁵. Les activités durant l'événement portent sur la forme et le fond avec la disposition spatiale des lieux et des personnes, le déroulement temporel, l'identification des différents acteurs présents lors de l'événement, les enjeux abordés et les points de vue soutenus. Après avoir effectué mes observations à l'occasion de réunions, nous avons réalisé comme dans le cas de l'entretien, un compte rendu d'observation qui précise les informations relevées durant l'événement. Au moment des réunions publiques, les documents sur l'événement, l'institution responsable et l'ordre du jour avec les détails de ce qui fera l'objet de discussion sont tous des sources documentaires pertinentes collectées.

¹⁶⁵ Beaud, Stéphane et Florence Weber (2003), *op. cit.* p. 149-150.

L'interrogation des sources documentaires s'effectue à partir d'une grille d'analyse qui pose les questions suivantes : « Quelles sont les informations factuelles données par le document? Sous quelle forme les informations sont-elles données : chiffres, courbes, schémas, photos, témoignages? Pourquoi cette forme d'information est-elle privilégiée? en quoi cette forme est-elle indispensable à la démonstration? Quelle est l'opinion de l'auteur sur l'événement? Trouve-t-on dans son article des faits qui contredisent son opinion? Qui a produit le document? Qui a collaboré au document et est donc qualifié d'expert? à qui et pour qui le document est-il destiné? Dans quel but le document a-t-il été produit? Dans quel contexte idéologique, politique, ce document a-t-il été écrit¹⁶⁶? »

Ces éléments sur le fond et la forme d'un document recueillis avec cette technique de collecte fournissent un ensemble d'information pertinente pour l'appréhension des enjeux, des points de vue et des problématiques inhérentes à la planification et aux projets d'aménagement de la ville de Gatineau et de Grenoble. Par exemple, l'analyse du compte rendu d'un événement de participation publique comme la réunion publique sur le Projet de l'Esplanade à Grenoble ou du procès-verbal d'une réunion du Comité consultatif d'urbanisme à Gatineau permet d'identifier les modalités par lesquelles un projet d'urbanisme a été mené par les acteurs chargés de la démarche. Cette interrogation vise avant tout la reconstitution des événements *ex post* et donc la mise en évidence de faits significatifs pour l'étude de cas. L'analyse permet également de rendre explicite le jeu des acteurs, leurs stratégies et leurs discours qui sous-tendent leurs points de vue et leurs prises de parole dans le cadre d'un exercice de débat public. La compilation des informations contenues dans la documentation traitant de la transformation du centre-ville de Gatineau et de Grenoble s'inscrit dans l'une des méthodes de traitement des données qui sert à la production de regards croisés.

¹⁶⁶ Fijalkow, *op. cit.* p. 102.

3.3.4 Techniques

L'étude de cas présenté dans la prochaine partie de la thèse a été l'occasion d'offrir une description dense et une analyse de contenu à la fois thématique et formelle des processus de planification, des démarches de projet et des débats publics spécifiques à chaque territoire en question. À partir des informations recueillies sur nos deux terrains d'enquêtes, l'analyse stratégique des jeux d'acteurs s'effectue à partir d'une approche monographique du processus de planification territoriale et des dispositifs de participation publique dans chacune des villes à l'étude¹⁶⁷. L'étude de cas permet un « processus d'analyse continue [afin] d'identifier des facteurs d'influence insoupçonnés ou de nouvelles sous-questions¹⁶⁸. » D'une part, une analyse thématique procède à l'évaluation que font les interlocuteurs des situations et des événements auxquels ils ont participé activement. D'autre part, une analyse formelle insiste sur l'expression des interlocuteurs pour cibler les dispositions idéologiques et l'état d'esprit en rapport aux prises de position au sein des débats publics¹⁶⁹.

Le choix d'une approche qualitative par cas est complémentaire au choix d'une approche comparative et diachronique. Elle s'appuie sur un mode opératoire de la taxinomie, soit une classification des acteurs et de leurs discours sur la ville. Celle-ci se construit à partir de la récolte d'information et de la présentation des éléments significatifs recueillis des modèles actantiels et compréhensifs des registres rhétoriques associés à la ville¹⁷⁰. Ainsi, les modèles de classification taxinomique des points de vue des acteurs relatifs au territoire français et québécois seront applicables au cadre opérationnel de comparaison développé avant une analyse de l'expression.

¹⁶⁷ Simon N. Roy. « L'étude de cas », dans Gauthier, Benoît. 2003. p. 159-184.

¹⁶⁸ *Ibid.* p. 178.

¹⁶⁹ Bardin, Laurence. 2007. *op. cit.*

¹⁷⁰ Seiler, Daniel-Louis (2004), *op. cit.* p. 167.

D'après Seiler, « les classes du modèle taxinomique seront donc liées les unes aux autres dans un rapport généalogique. Le comparatiste devra retracer les *trajectoires* des objets dont il étudie la *sociogenèse*, et repérer, dans les itinéraires suivis, les points de *ruptures* et, surtout, de *bifurcation*. C'est donc la recherche des contrastes saisissants..., donc le recours à la méthode des dissemblances, qui permet de déterminer les bifurcations au sein de ces représentations mouvantes¹⁷¹. »

Cette méthode d'analyse et d'interprétation des informations s'inscrit dans une taxinomie de la métonymie, figure rhétorique, qui s'applique à rendre explicite le sens d'un objet à partir d'un autre et à prendre le plus pour le moins ou la partie pour le tout et inversement. Elle prend en compte les différences et les dissemblances tandis que la taxinomie de la métaphore renvoie à ce qui est analogue. L'analyse comparative des différentes territoriales et des distinctions historiques s'inscrit donc dans une construction progressive du discours sur la ville qui appréhende la singularité des phénomènes urbains dont la classification n'échappe pas aux références du modèle d'analyse qui recherche les ressemblances. Les différences et les ressemblances sont des éléments inséparables que nous devons prendre en compte dans le cadre d'une comparaison internationale de cas. Les taxinomies métaphoriques et métonymiques se rattachent à trois reconstructions principales, soit « de structures, homologues et hiérarchisées à partir de relations observées dans une analyse comparative portant sur plusieurs pays¹⁷². »

La triangulation des méthodes d'analyse des données que sont l'analyse rhétorique et stratégique, l'analyse thématique et formelle ainsi que l'approche comparative permettra de rendre compte des significations que les acteurs donnent aux processus de requalification du centre-ville dans un contexte de planification et

¹⁷¹ *Ibid.* p. 180.

¹⁷² *Ibid.* p. 185.

d'aménagement. Ces méthodes d'analyse permettent également de vérifier mes hypothèses de recherche et une généralisation prudente et circonstancielle des constats de recherche avec une montée vers l'abstraction théorique afin de développer des figures de la ville et des propositions d'analyse capables d'alimenter le débat en sciences sociales sur une sociologie politique de l'urbanisme et de la démocratie.

3.3.5 *Thématiques*

L'analyse rhétorique des pratiques d'urbanisme prend forme dans notre modèle d'analyse dont les thématiques renvoient aux déplacements et le transport en commun, au réaménagement des espaces publics et à la diversification de l'habitat. Cette opération de transformation s'inscrit dans un processus de planification et de requalification associant des événements participatifs et des débats publics. L'analyse rhétorique de la mésentente en urbanisme consiste à rendre intelligibles les discours qui émergent des prises de paroles des acteurs rencontrés. Le traitement des sous-catégories issues de la dimension discursive se schématise dans une interprétation historique du processus de planification et relationnelle de la requalification. Selon Marc Angenot, l'analyse vise à raconter l'expérience des acteurs puisque « Pas de rhétorique ni de dialectique séparable d'une narratologie et d'une sémiotique du descriptif et plus généralement des schématisations qui sous-tendent le discours et que le discours manifeste en énoncé¹⁷³. » La présentation historique des événements marquants de la planification territoriale et des projets d'urbanisme se fait donc suivant les registres rhétoriques établis avant l'enquête de terrain dans le modèle d'analyse définie dans le tableau 2. La technique d'analyse des catégories de discours permet à la suite de la présentation des cas de chacune des villes de monter en généralité afin de

¹⁷³ Angenot, Marc (2008), *op. cit.* p. 418.

consolider les convergences et de distinguer les différentes figures de la ville associées aux pratiques d'urbanisme communes à chaque milieu.

Dans cet esprit, il s'agit d'objectiver et d'interpréter les registres rhétoriques divergents afin de les classer et de les caractériser selon leurs raisonnements argumentatifs et leurs visées stratégiques. Les territoires et les milieux urbains sont schématisés en tant que sommes de discours hétérogènes, mais plutôt partir des unités d'énonciation des acteurs de l'urbanisme afin de déconstruire les règles du débat entre les différents raisonnements logiques. L'énoncé d'un interlocuteur qui soutient que « le projet de requalification ne respecte pas les règles du plan d'urbanisme! » devient la prémisse et la ligne narrative d'une analyse des pratiques d'urbanisme. La validité, la pertinence, la réfutabilité, la cohérence sont toutes des critères applicables à l'analyse des énoncés récoltés sur le terrain au cours de nos entretiens avec les acteurs¹⁷⁴. Les paralogismes qui sont classés par Jeremy Bentham dans son *Handbook of Fallacies* en quatre catégories, sophismes de l'autorité, du danger, de l'ajournement et de la confusion, font partie d'une analyse d'un « mal raisonné » qui constitue un élément d'analyse de la mésentente et du désaccord. Ainsi, ce sera l'occasion de définir des catégories typiques du discours sur la ville à l'instar des trois moments singuliers de l'urbanisme, soit les processus de planification, les démarches de projet et les propositions alternatives par le débat. Le tableau suivant présente ces paralogismes en les associant à une catégorie d'acteurs et au registre rhétorique dans lequel elle s'inscrit. Les figures de style font référence au registre rhétorique ainsi à un type de critère d'analyse des acteurs. Ils rendent l'énonciation d'un discours plus convaincant lorsque vient le temps de faire valoir un argumentaire auprès des autres acteurs de l'urbanisme. Dans le tableau suivant, les figures rhétoriques sont issues de notre travail d'analyse préliminaire des entretiens d'après la catégorisation des acteurs et leurs registres

¹⁷⁴ *Ibid.* p. 129. Voir le chapitre 2 sur les règles du débat et les normes de l'argumentation.

rhétoriques établis au préalable dans le cadre opérationnel de la section précédente. Nous pouvons ainsi adjoindre à ces figures par adduction aux critères de cohérence des paralogismes issus de la catégorisation de Bentham. Ce tableau se voit constitué par le rapprochement de la partie hypothético-déductive de nos hypothèses de recherche avec des résultats provenant de nos entretiens.

Tableau 3. Les figures et les registres rhétoriques des acteurs de l'urbanisme

Acteurs	Registres	Critères	Paralogisme	Figure
Acteurs de la décision	Rhétorique du plan	Pertinence	Ajournement	Métaphore
Acteurs de l'expertise	Rhétorique du projet	Validité	Danger	Métonymie
Acteurs de la contestation	Rhétorique de la proposition	Réfutabilité	Confusion	Paradoxe

De manière traditionnelle, les définitions des figures de style typiques déployées par les acteurs de l'urbanisme illustrés dans le tableau 4 ci-dessous renvoient à une poétique de la sociologie¹⁷⁵, mais il s'agit de les inclure dans l'analyse rhétorique des phénomènes sociaux¹⁷⁶ associés aux pratiques d'urbanisme. Pour la formulation d'argument, un trope spécifique s'applique à détourner le sens d'une expression et d'un acte d'énonciation afin d'appuyer une acception différente¹⁷⁷ soutenue par un acteur dans le cadre d'un discours sur la ville. La métaphore se définit par une confrontation entre deux objets ou lieux dont le sens implicite la distingue de la comparaison et qui

¹⁷⁵ Aquien, Michèle, et Georges Molinié (1996), *Dictionnaire de rhétorique et de poétique*, Paris, Librairie Générale Française. p. 176.

¹⁷⁶ Brown, Richard Harvey (1989), *Clefs pour une poétique de la sociologie*, Arles, Actes Sud.

¹⁷⁷ Pougeoise, Michel (2001), *Dictionnaire de rhétorique*, Paris, Armond Collins. p. 214.

se conçoit comme un transport de signification d'un sens à un autre¹⁷⁸. Pour Meyer, la métaphore permet à l'orateur d'émettre « une vision qui impose son point de vue en s'appuyant sur une image à laquelle on ne pense pas forcément et qui, subitement, éclaire la question¹⁷⁹. » Henri Morier soutient qu' « on tend à voir dans la figure comparaison une opération discursive pleine de bon sens et sans envol ni mystère, tandis qu'on réserve à la métaphore le privilège de l'intuition poétique¹⁸⁰. » Celle-ci s'emploie en parallèle avec la figure de la litote qui « atténue la pensée par le calcul, afin d'en laisser entendre davantage, on dit le moins par le plus¹⁸¹. » La métonymie, pour sa part, s'emploie dans une opération discursive qui substitue un mot à un autre pour donner à une expression un autre sens. Elle s'exprime le plus souvent avec la figure de l'hyperbole où les propos font l'objet d'une exagération par rapport à l'atténuation de la litote. Le paradoxe est, enfin, employé dans le cadre d'une « opinion contraire à l'opinion commune ; affirmation qui, au premier abord paraît choquante ou absurde, mais qui à la réflexion, est conforme à la réalité... [On dira que] le paradoxe est l'arme de l'esprit militant, qui affirme sa force¹⁸². »

À partir des figures de style du discours des acteurs, nous opérationnalisons les registres rhétoriques dans le cadre d'un débat sur l'urbanisme. Avec comme référence argumentative la cohérence des politiques et des pratiques, la rhétorique de la proposition alternative déploie entre autres les figures de l'ironie pour appuyer sa tactique du contre-discours. L'usage de l'antiphrase comme figure de l'ironie dénonce le fait que les élus et les techniciens tentent de faire entendre le faux par le vrai dans leur justification du plan. Les incohérences que peuvent produire la disjonction entre le plan

¹⁷⁸ Ascher, François (2005), « La métaphore est un transport », *Cahiers internationaux de sociologie*, no 118, p. 37-54.

¹⁷⁹ Meyer, Michel (2009), *op. cit.*, p. 126.

¹⁸⁰ Morier, Henri (1998), *Dictionnaire de poétique et de rhétorique*, Paris, Presses universitaires de France. p. 691.

¹⁸¹ *Ibid*, p. 651.

¹⁸² *Ibid*, p. 863.

et le projet les poussent à justifier après coup leurs décisions de modifier le plan en faveur du projet.

Le tableau 4 ci-dessous indique comment les registres rhétoriques déploient des tactiques d'action stratégique respectives dans le cadre d'un milieu spécifique. En empruntant la typologie de Bentham, le sophisme de la confusion est utilisé par les élus municipaux pour prétendre que les habitants et les associations qui remettent en question une modification du plan d'urbanisme n'ont pas bien compris le bien-fondé du processus. L'évitement de fournir des réponses claires et transparentes concernant un projet d'urbanisme qui ne respectent pas les règles de la planification figure parmi les sophismes de l'ajournement. Dans le même cadre du débat sur un projet d'urbanisme controversé, les architectes ou les aménagistes du projet revoient l'habitant et l'association contestataire au danger de passer à côté d'une occasion de développement bénéfique pour l'attractivité du quartier et de la ville. La nécessité utile dans le cadre d'une rhétorique de projet sert d'argument fort pour négocier les avenues de requalification d'un quartier ou d'un îlot. Les contres-discours soutenus, le plus souvent par les associations et les collectifs d'habitants, mais également par des élus de l'opposition, rendent compte d'une tactique déchiffrant les incohérences de l'urbanisme et le raisonnement paradoxal d'un projet par rapport au plan. Ce dernier registre se sert de l'ironie de la situation de mécontentement en tenue des actions de dénonciation d'un projet avec l'aide de pétition publique.

Tableau 4. Tactiques et espaces de la rhétorique des acteurs de l'urbanisme

Registres rhétoriques	Espace <i>Tactique</i>	Partie prenante hégémonique	Argument/ Trope/ Figure
Plan	Communication <i>Évitement</i>	<i>Acteurs de la décision</i> Élu, Technicien	Compréhension/ Métaphore/Litote
Projet	Négociation <i>Mise en scène</i>	<i>Acteurs de l'expertise</i> Aménageur, Architecte, Technicien	Nécessité utile/ Métonymie/Hyperbole
Proposition	Contestation <i>Contre-discours</i>	<i>Acteurs de la contestation</i> Association, Habitant	Cohérence/ Paradoxe/Ironie

3.3.6 Terrains et enquêtes

Les municipalités de Grenoble et Gatineau ont adopté des programmes d'urbanisme pour leur centre-ville. Le choix des thématiques et de leurs projets s'appuie sur une enquête exploratoire et une recherche documentaire sur le terrain de ces deux villes, soit au printemps 2009 à Grenoble et à l'automne 2009 à Gatineau. Les pratiques d'urbanisme s'affairent à coordonner les processus de planification réalisés par les villes et les projets d'aménagement opérationnels soutenus en partenariat avec les acteurs comme les habitants, les associations et les promoteurs immobiliers. Les regards croisés entre les pratiques d'urbanisme et les projets d'aménagement au Québec et en France permettent de faire des liens entre deux espaces différents de planification et de rendre compte des dynamiques particulières entre les acteurs des territoires respectifs¹⁸³.

¹⁸³ Thomassian, Marlène (2009), « Pratiques de la négociation dans les projets urbains ou « la fabrique » de décisions concertées en vue de réduire le risque d'inacceptabilité sociale », *Négociations*, no 11, p. 185-198.

L'enquête de terrain à Grenoble menée au printemps 2013 a permis de réaliser trente-sept (37) entretiens semi-directifs avec des acteurs associés à l'urbanisme et au projet de tramway de la ligne E. L'enquête de terrain à Gatinéau menée à l'automne 2015 a permis de procéder à vingt-deux (22) entretiens semi-directifs avec des acteurs de l'urbanisme qui s'intéressent aux enjeux du centre-ville, dont le projet du Rapibus et le réaménagement des espaces publics stratégiques comme la rue Montcalm et la rue Laval. Comme dans le cas de Grenoble, la collecte de la documentation sur la planification et les programmes d'aménagement associés aux réaménagements successifs du centre-ville s'effectue en parallèle aux entretiens. Les informations collectées sont sous la forme de documents officiels et de documentation « grise » dont des présentations, des délibérations, des comptes rendus de concertation, des dossiers de création de ZAC et des règlementations (PLU, ZPPAUP). Les documents de planification sont ainsi les sources privilégiées dans le cadre d'un récit historique des pratiques d'urbanisme. Cette documentation encadre les pratiques d'urbanisme et fait l'objet d'une révision constante afin de les arrimer avec les nouveaux projets d'urbanisme qui émergent au cours de leur mise en œuvre.

L'enquête de terrain à Grenoble a été une occasion pour faire de l'observation directe dans le cadre du Conseil scientifique de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (17 avril 2013), des Conseils municipaux (15 avril et 13 mai 2013), d'une séance plénière de la Communauté d'agglomération (La Métro) (16 avril 2013), de débats à la Maison des Associations de Grenoble ayant trait à la densification et à la démocratie locale (10 avril et 22 mai 2013), de séances concernant la révision du Plan local d'urbanisme (PLU) au Conseil consultation du secteur 2 (CCS2 6 et 27 mai 2013), d'une présentation publique lors du Forum de l'évaluation des démarches participatives de la Ville de Grenoble (14 mai 2013), d'un débat sur la forme et la densité urbaine au Musée de Grenoble (21 mai 2013) et d'une réunion publique sur la ZAC

Esplanade faisant l'objet d'une pétition de vingt-mille signatures et d'une opposition de l'association *Vivre à Grenoble* (28 mai 2013).

À Gatineau, l'écoute en ligne de la présentation du bilan de première année par le service d'urbanisme en 2015 d'une *Stratégie pour le changement de culturel en urbanisme* 2014-2016 prévoit une harmonisation des services rendus aux usagers des centres de service en urbanisme afin de redonner confiance au citoyen et rendre le service plus efficace (13 octobre 2015). De plus, une observation directe est réalisée à la consultation publique sur la requalification du quartier du Musée (15 juin 2015). Les réunions publiques du conseil municipal de l'automne 2015, dont le conseil municipal du 22 septembre avec la prise de position de citoyens et d'élus sur la requalification du quartier du musée et celui du 17 novembre qui aborde une mésentente en matière de densification urbaine. Dans les deux prochains chapitres, voyons comment s'exprime la problématique grenobloise et gatinoise en matière d'articulation de l'urbanisme et des transports avec le réaménagement des espaces publics, de réhabilitation du patrimoine et de requalification des quartiers par la densification des nouvelles constructions.

3.3.7 Déontologie de la recherche et considérations éthiques

Pour terminer ce chapitre sur nos démarches de recherche, nous devons souligner que les principes directeurs de la Politique d'éthique de recherche avec les êtres humains de l'Université du Québec en Outaouais (UQO) ont guidé notre déontologie de recherche. Notre certification éthique nous amène à faire référence à nos entretiens en conservant l'anonymat des personnes rencontrées. Cependant, notre formulaire de consentement offrait à nos interlocuteurs l'option d'être identifiés après avoir pris connaissance du ou des passages de citation, et ce pour des fins de validation, de correction ou, le cas échéant, le refus, soit la possibilité de faire retirer des dits documents certains passages ou la totalité des passages issus de notre entretiens.

Ceci étant dit, dans le cadre de notre thèse, nous avons choisi de conserver dans la mesure du possible l'entière confidentialité des données recueillies et l'anonymat des personnes rencontrés. Nous avons procédé à la codification de nos entretiens au moment du traitement des données recueillies par la transcription écrite. L'accès aux données informatisées, conservées dans notre ordinateur personnel dans le cadre de cette recherche, a été protégé par un mot de passe. Les fichiers et les transcriptions seront détruits cinq ans suivant le dépôt final de la thèse de doctorat au département des sciences sociales. Enfin, aucun élément de ma thèse de doctorat ne permettra de retracer directement l'identité des interlocuteurs. Advenant, de la part d'un interlocuteur, d'un refus d'être cité et identifié dans le ou les documents produits à la suite de cette recherche, nous mentionnions avant l'entretien qu'il y a certains risques d'identification personnelle indirecte, et ce en raison de la taille de votre ville et de l'obligation d'identifier les groupes et organismes consultés dans le cadre de la présente recherche (conseil municipal, service municipal, groupe d'intérêts, organisme, institution, etc.). Au final, notons que toutes les personnes rencontrées au cours de nos enquêtes de terrain ont accepté d'être citées et identifiées.

Le choix des extraits des comptes rendus d'entretiens que nous avons cités dans les chapitres d'analyse rhétorique a été fait pour appuyer notre argumentation qui ne relève pas des personnes rencontrées. Nous avons également décidé de ne pas citer des extraits dans les chapitres monographiques pour alléger notre propos, sauf pour la sous-section qui traite de la parole d'acteurs. Nous avons concentré la citation d'extraits d'entretiens dans la troisième partie de la thèse. Les analyses et les conclusions auxquelles nous arrivons dans le cadre de notre thèse nous appartiennent et ne reflètent pas de manière directe la pensée de nos interlocuteurs. Les extraits sont porteurs d'une signification qui au préalable n'avait pas de sens aux vues de notre analyse. Les regards croisés sur nos entretiens sont les seuls responsables des conclusions auxquelles nous arrivons dans la discussion sur les discours de l'urbanisme.

Conclusion de la première partie

Selon nos hypothèses, le manque d'articulation de l'urbanisme opérationnel du projet avec l'urbanisme réglementaire du plan vient d'une difficulté à intégrer, en amont des démarches et des processus, une approche collaborative et participative entre les acteurs. Cette difficulté relèverait d'une incompatibilité entre les visions et les rationalités des acteurs de l'urbanisme. Afin de présenter la stratégie de recherche à la lumière du modèle d'analyse, nous avons exposé notre cadre opérationnel de la comparaison des études de cas. Il a dégagé les grandes lignes contextuelles qui guident notre enquête terrain et le recueil des informations. Il s'appuie sur les quatre composantes suivantes, soit sur des projets, des acteurs, des sites et des documents. Nous avons procédé à la construction de ce cadre de la comparaison d'après des allers-retours entre notre cadre théorique, nos hypothèses de départ et notre enquête de terrain. Cette stratégie de recherche s'appuie sur une posture comparative qui tente d'appréhender le différentiel de sens entre les pratiques d'urbanisme mises en œuvre à Grenoble et à Gatineau. Les chapitres monographiques sur ces villes procèdent à un parcours historique de la planification à partir de ce cadre de comparaison.

Au cours de cinquante ans (1965-2015), nous cherchons à comprendre la formation de registres rhétoriques de l'urbanisme présents dans les deux villes, mais également les éléments distinctifs dus à leur appartenance à des systèmes politiques d'acteurs collectifs. Notre enquête de terrain vise à élucider dans quelle mesure les propositions soutenues par les acteurs de l'urbanisme sont traduites dans les orientations de la planification et des projets d'aménagements mis en œuvre par la Ville de Grenoble et de Gatineau. Selon cette question de départ déclinée en trois questions opérationnelles de recherche présentées dans le premier chapitre, les pratiques d'urbanisme consistent à réaménager la ville pour redévelopper les dynamiques et les mécanismes sociaux, économiques et écologies des vieux quartiers.

En proposant d'intégrer la rationalité de la mésentente à des pratiques discursives associées aux acteurs de l'urbanisme, nous contribuons à un avancement des connaissances en sciences sociales en exposant des études de cas empiriques afin d'en généraliser les résultats à la formation des discours sur le développement du territoire et l'aménagement des milieux de vie. Nous proposons une nouvelle manière d'appréhender les pratiques d'urbanisme, non seulement par leurs effets sur l'aménagement du milieu physique, mais par leurs responsabilités au développement social des vieux quartiers. Par leur remise en question des décisions publiques concernant l'urbanisme, certains acteurs influencent le dénouement du processus de planification et impactent les contenus des projets. Ils interpellent ainsi d'autres problèmes liés à la gestion du développement de la ville.

Nous voulons aller au-delà des interactions entre le plan et le projet pour voir comment les disjonctions paradoxales qu'elles provoqueraient placent les acteurs dans une situation d'incertitude, d'innovation et de performance en matière de formation de nouveaux discours sur l'urbanisme. La création d'un nouvel acteur collectif capable d'influencer les acteurs de la décision constitue l'avenue des pratiques d'urbanisme que nous souhaitons analyser. Dans leur quête argumentative de la représentation dominante au sein d'arènes publiques dont émergent une mise en commun des visions de l'aménagement des lieux et de la mobilité des gens, les acteurs de l'urbanisme contribuent de manière inédite à la fabrique d'un territoire conçu comme le produit de leur expression et de leur mode d'action. L'originalité de notre démarche de recherche tient à la place centrale de la rhétorique en tant que posture méthodologique qui relie les aptitudes du territoire en tant que sujet du développement et les conflits d'aménagement sous-jacents à une rationalité de la mésentente en urbanisme. Par les formes rhétoriques particulières déployées par les acteurs, la mésentente devient le concept fondamental d'une posture comparative de recherche.

Partie II.

Histoire et rhétorique des acteurs de l'urbanisme.

Présentation des résultats d'enquête de terrains à Grenoble et Gâtineau

Dans cette deuxième partie, nous présentons nos chapitres monographiques sur Grenoble et Gâtineau sous l'angle du processus de production historique de la planification territoriale. Ce processus politique prend des formes différentes dans les deux territoires à l'étude, même s'ils retiennent l'avenue de la cohérence entre les orientations de mobilité et les pratiques d'urbanisme pour maintenir et contrôler le développement et l'aménagement. Cette description non exhaustive du processus politique de la planification nous prépare à une analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme. Nous pourrions faire avancer le débat sur la relation paradoxale entre les acteurs dès le moment où nous aurons présenté les éléments contextuels de notre cadre de comparaison. Nous présentons dans cette introduction de la partie 2 de la thèse un aperçu de ces éléments contextuels.

À Grenoble, le projet d'aménagement des quais de l'Isère constitue la première ligne d'intervention du *Programme de requalification et d'extension du centre-ville 2007-2017*¹. Les quais de l'Isère regroupent entre autres le quartier Saint-Laurent sur la rive droite avec le pont de la Chartreuse et le quai Stéphane Jay avec la Place Bérulle. À l'horizon de 2014, le programme accompagne et profite de l'implantation de la nouvelle ligne E de tramway du réseau de transports de l'agglomération grenobloise (TAG). Son trajet relie le nord-ouest de l'agglomération à Fontanil-Cornillon avec la station Lanfrey disposant de parc de stationnement relais. Cette cinquième ligne de tramway du réseau TAG (ligne E) relie le centre-ville avec les communes du pôle nord-ouest de l'agglomération en offrant un mode de transport qui tente de diminuer la

¹ Voir les cartes à l'annexe 3 du centre-ville, de Grenoble-Alpes-Métropole et de la Région urbaine de Grenoble.

congestion et le trafic automobile au centre-ville. Avec le tramway, la Place Hubert Dubedout et les contre-allées du Cour Jean-Jaurès font l'objet d'un réaménagement en concordance avec le projet des quais en tant que mise en œuvre du programme *Cœur de Ville et Cœur d'agglo*. En plus de ces projets d'aménagement d'infrastructure de transport et d'espace public, le projet de requalification de l'Esplanade représente pour la Ville de Grenoble une occasion d'articuler son projet immobilier avec un objectif du *Programme de requalification et d'extension du centre-ville*, soit relier les différents espaces publics stratégiques du centre-ville entre les quais de l'Isère, le Cour Jean-Jaurès et l'Esplanade. Ces lignes d'intervention représentent des projets d'aménagement d'envergure qui impliquent la concertation et la participation des citoyens afin de définir les grandes orientations d'aménagement et les modalités des opérations concrètes. C'est ainsi une opportunité pour l'agglomération grenobloise de voir quelles sont les critiques et les alternatives aux interventions proposées par les élus et les autorités publiques. L'étude de la planification territoriale à l'échelle de l'agglomération grenobloise et de son centre-ville permet de voir comment celle-ci s'articule avec les projets tramway, d'espace public autour des quais et du quartier de l'Esplanade. La tâche consiste à démontrer dans les prochains chapitres de la deuxième partie de la thèse comment s'exprime la mésentente entre les associations et certains élus municipaux concernant la mise en œuvre de ces projets d'urbanisme. Le chantier de réaménagement des espaces publics du centre-ville de Grenoble s'inscrit dans une stratégie de dynamisation d'un milieu de vie et de valorisation des éléments socioéconomiques et bâtis existants. C'est en 2006 que les premières concertations ont eu lieu pour définir les grandes orientations du projet. Le site des quais de l'Isère constitue une zone qui sépare le quartier Saint-Laurent de l'hyper-centre de Grenoble qui regroupe le cœur historique de la vieille ville. La Place Hubert Dubedout avec le quai Créqui qui représente la porte d'entrée de la Ville de Grenoble devient le point focal des deux grands projets urbains que sont le réaménagement des quais de l'Isère et

la nouvelle ligne de tramway. Les problèmes de congestion automobile et les faibles déplacements piétons ou cyclistes sont les points marquants du diagnostic du site grenoblois.

À Gatineau, le projet de réaménagement urbain de la rue Montcalm s'insère dans les stratégies d'intervention du *Programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Gatineau* dont les ambitions sont complémentaires à la revitalisation du district culture situé autour du ruisseau de la Brasserie². Situés à l'échelle d'un quartier entre les secteurs particuliers d'aménagement et de développement du site industriel des chutes des chaudières de la E.B. Eddy et du secteur Saint-Joseph Sud avec le Parc des Chars-de-combat, la rue Montcalm et les quartiers environnants sont une destination stratégique régionale. D'une part, le projet s'inscrit au sein du pôle d'affaire et administratif du gouvernement fédéral avec les Terrasses de la Chaudière et le complexe de la Place du Portage, et d'autre part en tant que porte d'entrée en provenance d'Ottawa et de la rive ontarienne avec le pont du Portage et des Chaudières ainsi que l'aboutissement de l'autoroute (50) de l'Outaouais. À l'horizon de 2013, ce dernier point d'entrée devient la station Montcalm du *Rapibus*, un système rapide par autobus, qui s'inscrit dans une stratégie de transport collectif favorisant la décongestion du centre-ville et de la rue Montcalm. Le cadre d'intervention du PPU favorise un programme de subvention pour la construction résidentielle, mais également pour la rénovation du cadre bâti avec l'aménagement d'espaces publics et de lieux de rassemblement dont les berges du ruisseau de la Brasserie et la Place de la Fonderie avec l'ancienne gare de train et le bâtiment de la *Hull Iron and Steel Foundry*. En parallèle à ces interventions liées à la mise en œuvre du processus transversal de planification du centre-ville et sectoriel du *Rapibus* et du réaménagement de la rue Montcalm, le projet de requalification sur secteur la fonderie projette la construction d'un nouveau

² Voir les cartes de l'annexe 4 du centre-ville, du grand Gatineau et de la Région de la Capitale National du Canada.

quartier. Ce projet démontre comment l'articulation entre la planification du centre-ville et les projets d'édifice et d'infrastructure qui s'insèrent dans celle-ci peuvent faire l'objet d'une incohérence. Les processus de participation et concertation concernant les projets d'édifices publics et d'infrastructures demeurent variables dans un contexte où les projets immobiliers d'immeubles de bureaux servent les besoins du principal employeur de la région, soit le gouvernement fédéral.

Dans les chapitres 4 et 5, l'objectif de description historique du parcours de la planification et de la participation des acteurs des deux premiers chapitres monographiques sert à appuyer l'analyse rhétorique des deux chapitres suivants. Cette présentation monographique s'appuie sur nos entretiens, mais également sur les sources documentaires associées à l'urbanisme que nous avons recueillies lors de nos enquêtes de terrains. Ainsi, nos regards portent sur une aire vaste de planification puisque nous traitons des répercussions des schémas d'aménagement sur la requalification des vieux quartiers du centre-ville. Cet effort de description tente de rejoindre une certaine densité historique en relayant les anecdotes que nos interlocuteurs ont pu nous faire part et les choix des acteurs de la décision concernant l'aménagement et la gestion urbaine. Nous reviendrons dans la conclusion de cette deuxième partie sur les intérêts d'une telle description et sur le sens que nous pouvons attribuer au parcours emprunté par chacun. Dans les chapitres 6 et 7 sur l'analyse rhétorique, notre tâche s'applique à illustrer comment les acteurs de l'urbanisme parlent de leur ville en recourant à la figure de style qui appuie leur argumentaire. Leur parole favorise l'usage d'image pour expliquer leur vision et leur compréhension des relations avec les autres acteurs. Cet exercice de catégorisation des tactiques rhétoriques et des stratégies d'influence des discours nous amène à mobiliser les parcours respectifs de la planification à Grenoble et à Gatineau au prisme de la participation des acteurs à la fabrique des conditions favorables à un développement cohérent de la ville.

Chapitre 4. Grenoble. De l'émergence d'une articulation entre urbanisme et transport

Depuis l'adoption de la *Charte urbanisme et transport* en juillet 2006, le contrat d'axe entériné pour l'implantation de la ligne E du tramway grenoblois applique le principe de cohérence programmatique et opérationnelle entre les politiques de transport de la métropole menée par le SMTC et les pratiques d'urbanisme réglementaire des différentes communes traversées par le tramway. Ce contrat d'axe tente de programmer avec les villes concernées le fuseau d'intensification des activités commerciales, résidentielles et institutionnelles aux abords de la nouvelle ligne de tramway. En tant que signataire du contrat d'axe en 2010, les quatre communes de Fontanil-Cornillon, Saint-Égrève, Saint-Martin-le-Vinoux et de Grenoble s'engagent à réaliser le réaménagement des espaces publics, de planifier et urbaniser les « micropolarités » identifiées selon une intensification des nouvelles constructions aux alentours des stations du tramway.

Cet objectif d'intensification urbaine fait l'objet d'une mésentente entre les collectifs d'habitants et les autorités publiques qui veulent rentabiliser l'opération de développement immobilier en partenariat avec l'entreprise privée. L'articulation entre les transports en commun et les règlements d'urbanisme propres à chaque commune constitue le principe directeur d'un développement harmonieux du foncier mutable. Les quartiers traversés par la ligne E du tramway comme l'Esplanade de Grenoble disposent d'immeubles et de terrains susceptibles de faire l'objet d'une requalification. En favorisant la diversification des fonctions urbaines et la densification du cadre bâti près des stations du tramway, ces quartiers sont parmi les polarités à conforter à l'aide de règlements d'urbanisme qui prescrivent la mixité fonctionnelle et sociale. Au-delà de l'objectif d'articulation entre la mobilité et l'immobilier, le partenariat conclu dans le cadre du contrat d'axe entre les élus et les techniciens confie aux communes les

démarches de participation des citoyens et de concertation avec les associations. Le contrat d'axe et la *Charte urbanisme et transport* s'appliquent à sensibiliser les riverains et les habitants concernés par le projet de tramway plutôt que de déployer une démarche participative de concertation avec la population et les associations. Elle laisse le soin aux communes de mettre en œuvre des démarches participatives et d'organiser des réunions publiques avec les habitants et les associations des quartiers impactés.

Pour refonder les pratiques d'urbanisme avec celles des transports, la programmation d'aménagement d'ensemble et la définition d'un périmètre de constructions avec la création de ZAC permettent de financer les réaménagements des espaces et des équipements publics. Le contrat d'axe incite les communes à s'engager dans les pratiques d'urbanisme qui permettent de manière conjointe de « déterminer les secteurs d'intervention foncière et mettre en œuvre les actions de négociation, de préemption et d'acquisition¹⁸⁶. » Cette marche à suivre en ce qui a trait à des démarches de projet d'urbanisme préconise une densification immobilière et un aménagement des espaces publics pour les déplacements alternatifs à l'automobile comme les structures multimodales de stationnements. Ce type d'urbanisme offre la possibilité d'aménager des contre-allées munies d'une bande de végétation en retirant la majorité des places de stationnements sur la rue. Octroyer une densité plus grande aux terrains aux abords du tramway et aménager les espaces et les lieux publics provoquent une hausse des valeurs foncières et un déséquilibre en matière d'intégration des différents quartiers de la ville. Ainsi, la Ville de Grenoble déploie une stratégie de réaménagement et d'extension du centre-ville, *Cœur de ville*, *Cœur d'agglo*, afin de contrebalancer les effets de l'implantation du tramway sur les quartiers avoisinants et les rues commerçantes sur centre-ville¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Voir la Charte urbanisme et transport (2006), « Faire la ville par les transports », réalisé par AURG et SMTC, p. 17.

¹⁸⁷ Voir le plan guide du centre-ville de Grenoble avec en bleu les axes de réaménagement urbain et en rouge les espaces publics stratégiques du centre-ville.

Dans le cadre de cette coordination entre les pratiques d'urbanisme et les transports, la Ville de Grenoble déploie un instrument de participation citoyenne afin de répondre aux exigences de la *Charte de la démocratie locale*. Avec les Conseils consultatifs implantés dans les six secteurs administratifs de la Ville, la Mairie serait en mesure d'obtenir des avis sur les projets d'urbanisme préconisés par les services techniques et la municipalité Destot¹⁸⁸. Les nouvelles pratiques d'urbanisme qui émergent dans la Ville de Grenoble au cours de la seconde moitié du 20^e siècle et le début du 21^e siècle mènent à l'adoption d'une logique sociopolitique du développement et de l'aménagement respectant les gens qui habitent la ville et les milieux naturels qui abordent le territoire grenoblois. Ainsi, les acteurs de la décision, de l'expertise et de la contestation travaillent ensemble en tâchant de comprendre l'esprit critique qui conduit les habitants grenoblois à surveiller et à remettre en question les directions que peuvent prendre certains projets d'urbanisme et d'aménagement de la ville.

Nous verrons dans ce chapitre qu'à travers une série de documents de planification et d'aménagement, les acteurs de l'urbanisme sont amenés à collaborer entre eux et à se concerter afin d'arriver à un compromis d'intervention en matière de déplacement et d'espaces publics. La planification territoriale et le projet d'urbanisme s'accompagnent de dispositifs participatifs où chacun des groupes d'acteurs a recours à un registre rhétorique qui conditionne leur manière d'appréhender la mésentente. Dans un premier temps, les registres rhétoriques de l'urbanisme se construisent de manière progressive à travers l'histoire sociopolitique de la seconde moitié du 20^e siècle et le début du 21^e siècle. Nous présentons le système d'acteurs et leurs prises de position respectives suivant cette construction historique de la planification. Pour terminer, certains acteurs de l'urbanisme tentent de convaincre les élus d'élaborer et de mettre en œuvre de nouveaux dispositifs participatifs qui auront un impact sur la distribution des rôles entre citoyen et expert. Le partage des savoirs et l'échange de l'information

¹⁸⁸ Voir à l'annexe 4 la liste des élections et des administrations municipales de la Ville de Grenoble.

figurent parmi les mots d'ordre d'une nouvelle génération d'acteurs qui remettent en question les façons de faire de la municipalité Destot au cours des années 2000.

À travers l'histoire de la planification territoriale et des politiques de transport à Grenoble, les pratiques d'urbanisme vont s'adapter aux demandes des groupes citoyens et sociaux qui interpellent les pouvoirs publics. L'approche collaborative en urbanisme est mise à mal par des processus de planification qui n'arrivent pas toujours à bien saisir les démarches de projet, ou inversement, des projets qui se heurtent à la prescription du plan. Ainsi, les documents d'urbanisme règlementaire et de planification territoriale sont confrontés aux incitatifs des projets de transport et aux programmations d'aménagement promulgués par la puissance publique. Celle-ci représentée par les élus politiques et les services techniques municipaux doivent convenir des modifications à entrevoir avec les acteurs de l'urbanisme comme les unions de quartier, les collectifs d'habitants, les associations citoyennes et les promoteurs immobiliers. Afin d'articuler les projets aux plans, cette situation d'adaptation et de concordance est à l'origine de la mésentente entre les tenants écologistes d'une culture citoyenne de préservation du patrimoine (naturel, paysager et architectural) et les tenants technoscientifiques d'une culture socioéconomique des grands projets d'urbanisme.

4.1 Du Plan d'urbanisme directeur de l'agglomération grenobloise (1963) au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région grenobloise (2012)

Le premier document de planification à prendre en considération dans notre rétrospective du système de planification grenoblois est le *Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région grenobloise*. Ce document regroupe au moment de l'élaboration de sa première version un total de 273 communes réparties dans sept secteurs de planification, dont l'agglomération grenobloise. Ayant fait l'objet d'un compromis social et historique d'aménagement avec son adoption en décembre 2012, il émet de grandes orientations dans un *Projet d'aménagement et de développement*

durable (PADD) et un document d'orientation et d'objectif (DOO). L'arrimage entre ces deux composantes permettrait une action collective performante qui se traduit ensuite dans les documents des secteurs de planification et dans la Ville de Grenoble qui adopte un Plan local d'urbanisme (PLU) conforme aux orientations du SCoT. Ainsi, l'échelle privilégiée est l'échelle de la proximité et de l'économie d'espace, soit l'échelle du quartier et du pôle intermodal.

Selon le SCoT, l'agglomération grenobloise a comme objectif de « renforcer son offre d'habitat... et d'améliorer les qualités de son cadre urbain et naturel, de développer les modes doux et les transports en commun¹⁸⁹. » En plus d'économiser l'espace non bâti et de réduire l'étalement urbain vers les espaces naturels et de montagnes, l'objectif prioritaire est de construire pour « faire avec la ville », soit de faire avec l'espace disponible au centre-ville et dans les quartiers avoisinants afin d'intensifier l'offre d'habitat avec une mixité des fonctions, des générations et des ménages¹⁹⁰.

La question de l'intensification et de la densification urbaine constitue à l'intérieur des frontières comme à l'extérieur de la ville de Grenoble une problématique marquant le débat sur les pratiques d'urbanisme et les nouveaux développements immobiliers. La mise en œuvre de l'objectif d'économie d'espace à tout prix demeure critiquée. La densification par le développement immobilier constitue le point d'un litige entre les associations de préservation du patrimoine, les collectifs d'habitants et la Ville de Grenoble. La Ville propose, avec les services d'urbanisme et d'architecture, un projet d'urbanisme comme celui de la requalification de l'Esplanade à l'entrée de la ville. Selon l'association Vivre à Grenoble, ce projet ne respecte pas les orientations de préservation, de mise en valeur des espaces naturels et paysagers contenues dans le

¹⁸⁹ SCoT de la région grenobloise, PADD, p. 18.

¹⁹⁰ SCoT de la région grenobloise, DOO, p. 18.

SCoT et à une échelle microlocale de quartier de la *Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager* (ZPPAUP)¹⁹¹. Lors d'un entretien avec l'un des dirigeants de Vivre à Grenoble, nous apprenons comment les modifications demandées dans le cadre de la nouvelle réglementation de l'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP), viennent intégrer les orientations du projet de requalification du quartier de l'Esplanade qui ne sont pas permises dans le cadre de la ZPPAUP.

Précurseur du SCoT, le Schéma directeur de planification et d'urbanisme (SDAU) élaboré en 1972 remonte aux années 1960 dans le cadre d'un regroupement intercommunal, le Syndicat intercommunal pour l'étude des problèmes d'urbanisme de la région de Grenoble (SIEPURG), qui publie le *Livre blanc sur l'aménagement de la région grenobloise* en 1969¹⁹². Dans cette période d'explosion urbaine, les pouvoirs publics ont essayé d'organiser la ville avec des démarches en vigueur à l'époque datant du début des années 1960, soit une approche d'urbanisme de l'État pilotée par les techniciens de la Direction départementale de l'équipement et la Préfecture qui gouvernaient les pratiques d'aménagement des villes. C'est de cette manière qu'on a produit à Grenoble, dans cette première période des années 1960, un premier schéma d'urbanisme, produit par un monsieur qui était Grand Prix d'architecture de Rome, soit un architecte reconnu, Henri Bernard, avec le Plan Bernard. Ce Schéma prévoyait l'aménagement de la cuvette grenobloise à partir des grands axes de circulation. Ces choix d'aménagement de l'agglomération sont établis dans ce document rédigé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) nouvellement créée en 1966¹⁹³.

¹⁹¹ La ZPPAUP fait l'objet d'une révision en Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).

¹⁹² Freschi, Louis (1982), « La nouvelle organisation de l'espace urbain grenoblois », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 57, no 2, p. 117-130.

¹⁹³ À l'époque, l'agence municipale d'urbanisme (AMU) devient ce qui est connu sous le nom Agence d'urbanisme de l'Agglomération grenobloise (AUAG) et dépasse de loin l'agglomération puisqu'elle regroupe plus d'une centaine de communes avec les groupements d'urbanisme du Grésivaudan, de l'avant-pays de la Chartreuse, de la moyenne Isère, de Basse Gresse et du plateau de Champagnier. Voir : Parent, Jean-Jacques (2002), *30 ans d'intercommunalité. Histoire de la coopération intercommunale dans l'agglomération grenobloise*, Grenoble, La pensée sauvage. p. 68.

En faisant référence au *Plan d'urbanisme directeur de l'agglomération de Grenoble*, soit le Plan Bernard de 1963, ce document privilégie la mise en œuvre d'une opération de rénovation et de curetage du centre historique, la construction d'un réseau de grands boulevards au cœur de la ville et divers essaimage sous la forme de nouveaux quartiers vers le Sud avec les Zones à urbaniser en priorité (ZUP) de la Villeneuve et d'Échirolles. Ces nouveaux projets d'urbanisme avec des quartiers multifonctionnels d'avant-garde avec la voie du renouveau urbain avec la Villeneuve semblent en contradiction avec la requalification des vieux quartiers. Dans les années 1970 avec la création de l'AURG, il s'agit de sortir d'un urbanisme qui met en œuvre une approche jacobine avec la mainmise de l'État vers un urbanisme lié aux réalités des collectivités associées à leurs projets et leurs visions politiques.

Dans le cadre des opérations de planification de la résorption de l'habitat insalubre (RHI) dans les années 1970 sous l'impulsion de la *Loi Vivien*, les quartiers Très-Cloître et Saint Laurent Rive Droite situés au cœur du centre historique devaient alors être en partie démolis et réhabilités pour offrir de l'espace pour la construction de nouveaux logements sociaux¹⁹⁴. La Ville de Grenoble devient le maître d'œuvre d'une politique sociale qui tente de concilier la réhabilitation du patrimoine bâti et la construction de nouveaux logements. À l'époque du Maire Hubert Dubedout (1965-1983), la Ville de Grenoble dispose d'un service technique « Équipe Vieux Quartiers » et d'une Régie foncière et immobilière afin de maîtriser les processus de réhabilitation et de revitalisation des quartiers du centre-ville¹⁹⁵. Ainsi, le quartier de la Mutualité et de l'Île-Verte de Grenoble est l'exemple emblématique de cette époque d'un urbanisme de la rénovation où de grands ensembles immobiliers ont été construits pour remplacer un habitat vétuste. Le déplacement du centre-ville vers le sud de la Ville de Grenoble s'inscrit dans le discours fonctionnel de l'urbanisme, dominant à l'époque, où le cœur

¹⁹⁴ Entretien GEEA01, 23 mai 2013.

¹⁹⁵ Société d'économie mixte détenue par la Ville de Grenoble à 65%.

historique de l'agglomération devenait le lieu de la réhabilitation urbaine, et le sud, l'espace du renouveau urbain avec la Projet de la Villeneuve, soit une Zone à urbaniser en priorité (ZUP). Jean Verlhac, Adjoint à l'urbanisme du Maire Hubert Dubedout, élu pour trois mandats en 1965, 1971 et 1977, déploie un urbanisme des besoins sociaux pour tous les habitants de la ville dans une perspective de lutte contre la ségrégation urbaine à l'œuvre dans les quartiers anciens de Grenoble¹⁹⁶. Les années 1970 marquent le changement de l'approche de la « rénovation-déportation » des populations des quartiers anciens, c'est-à-dire que les rénovations provoquaient l'éviction des populations des quartiers rénovés par la démolition de leurs habitations. Ainsi, les nouvelles pratiques d'urbanisme de l'époque soutenaient une approche de la mixité des quartiers anciens et de la Villeneuve en remplacement de la ZUP comme vision de la nouvelle ville-dortoir. Les tenants du projet de la Villeneuve insistent sur le principe de la « ville complète », soit un ensemble complet qui allie la mixité des fonctions urbaines et des populations avec des équipements, des écoles et une diversité de l'habitant ainsi que des activités économiques.

Pour la municipalité de l'union de la gauche, l'urbanisme constitue une pratique globale toujours en interaction avec les autres champs d'intervention et secteurs d'activité de l'action collective urbaine mise en œuvre par l'appareil municipal et ses intervenants au quotidien. La Ville de Grenoble réalise des opérations tiroirs en relogant les habitants dans des logements temporaires pour le temps de la réhabilitation des immeubles afin d'éviter l'éviction des locataires et l'embourgeoisement des quartiers populaires¹⁹⁷. Selon Jean-Philippe Motte, il s'agit pour la municipalité Dubedout d'articuler et d'intégrer les politiques d'aménagement urbain et l'action sociale afin de voir l'intervention publique de manière globale et non

¹⁹⁶ Joly, Jacques (1982), « Aspects de la politique urbaine à Grenoble », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 70, p. 7-30.

¹⁹⁷ ----- (1995), *Formes urbaines et pouvoir local. Le cas de Grenoble dans les années 60 et 70*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail.

sectorielle¹⁹⁸. Il nous rappelle qu'en 1982, le Maire Dubedout présente un rapport intitulé *Ensemble, faire la ville* qui propose une procédure d'action collection locale pour le développement social des quartier (DSQ). Le Maire y propose des démarches d'embellissement et de confortement des espaces publics jumelées au processus d'actions sociales spécifiques aux quartiers de grands ensembles. Dans la période de passage des années 1960 aux années 1970, la politique des quartiers anciens est centrée sur la fonction de l'habitat avec l'idée de faire attention de réhabiliter l'habitat indigne et insalubre sans chasser les gens qui y habitent.

Ce volontarisme politique laissera la place dans les années 1980 aux mécontentements et aux soulèvements de certains habitants qui désirent préserver le patrimoine du centre ancien et des quartiers historiques de Grenoble. Le manque de logements abordables et la croissance du chômage viennent assaillir la rhétorique de plan dirigée par la municipalité d'union de la gauche. Celle-ci laisse la place à des pratiques d'urbanisme où l'on prône l'autogestion de la réhabilitation de l'habitat, la construction immobilière privée et la dynamisation du commerce avec la création 1985 de la Chambre de Commerce et de l'industrie (CCI de Grenoble). L'élection du Rassemblement pour la République (RPR) avec le maire Alain Carignon en 1983 marque une période qui se caractérise par un retour du libéralisme avec, entre autres, la privatisation de la Régie municipale des Eaux et la concession à la Lyonnaise des Eaux des services municipaux d'épuration des eaux¹⁹⁹.

L'argumentaire principal d'Alain Carignon vise la critique de la lourdeur de la fiscalité locale sur les entreprises et les impôts locaux. L'arrivée au pouvoir d'Alain Carignon se traduit par le passage d'une rhétorique de planification de la réhabilitation

¹⁹⁸ Entretien avec Jean-Philippe Motte le 21 avril 2013. Voir également : Motte, Jean-Philippe (1984), *Politique et action sociales municipales : Grenoble 1965-1983*, Grenoble, JPhM.

¹⁹⁹ Entretien GEEA04, 17 avril 2013. Cette concession des services municipaux à la Lyonnaise des Eaux est une opération pour laquelle il est condamné et incarcéré pour corruption.

des quartiers anciens affirmée, publicisée et volontariste à une rhétorique de projet qui vise la concession des services publics et la réduction de la taille de l'administration municipale. Caractérisé par un manque de transparence, ce tournant dans les pratiques d'urbanisme correspond à un retour de l'entreprise privée dans la construction de logements et le retrait de la Ville de Grenoble dans le domaine de l'immobilier et du foncier²⁰⁰. Ce passage à une rhétorique de projet est concomitant à l'adoption du projet de tramway et d'un schéma de voies urbaines rapides dans le cadre du Plan de déplacement urbain de 1987. Ce sera l'occasion d'une revitalisation du centre-ville avec l'implantation d'une ligne de tramway avec des traitements paysagers, le ravalement de façades et la piétonnisation de certaines rues et places²⁰¹. La période de passage d'un discours fonctionnel vers un discours stratégique soulève la question de la complémentarité des voiries rapides avec les transports autres que la voiture individuelle. Les tenants de l'urbanisme fonctionnel (élu, technicien et architecte) procèdent à une autocritique des principes de la rénovation et une autoréférence de leur représentation de la ville en prétendant un renouvellement des pratiques d'urbanisme²⁰².

Dans un tel contexte, nous comprenons que tant les politiques de réhabilitation des vieux quartiers de Grenoble que les politiques de voiries et de transports en commun rendent complexe la production d'une représentation de la ville partagée par l'ensemble des parties prenantes aux pratiques d'urbanisme. La prise de parole des unions de quartier dans le cadre de la RHI dans les années 1970 exprime l'insatisfaction envers la municipalité Dubedout. Les unions de quartier du centre historique sont en faveur de la prise de pouvoir par l'union de la droite de Carignon dans les années 1980

²⁰⁰ Chalas, Yves (1991), « De quelques aspects nouveaux de la réhabilitation des vieux quartiers à Grenoble (1983-1988) », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 79, no 2, p. 85-98.

²⁰¹ La Place Grenette est le premier lieu public à être piétonnisé à partir 1968 avant d'être presque complètement piétonnisé avec la Grande Rue et la rue Lafayette.

²⁰² Mercier, Guy (2003), « The Rhetoric of Contemporary Urbanism: a Deconstructive Analysis of Central City Neighbourhood Redevelopment », *Canadian Journal Urban Research*, vol. 12, no 1, p. 71-98.

autour de la justification et de la légitimité du processus de planification des vieux quartiers et de l'implantation du tramway. Les démolitions prévues dans le cadre de la RHI sonnent le glas pour une mobilisation des unions de quartier contre les pratiques d'urbanisme et la politique de l'habitat de la municipalité de l'union de la gauche. Ainsi, il en résulte une abstention aux élections municipales de 1983 par plusieurs associations, dont les membres du Comité de liaison des Unions de quartier de Grenoble (CLUQ). Cette critique citoyenne des pratiques d'urbanisme de l'union de la gauche se répète à l'occasion, entre autres, de la promotion du projet de requalification du quartier de l'Esplanade par la municipalité Destot.

4.2 Du schéma de voirie (1973) au Plan de déplacements urbains (2000)

Dans le cadre du SDAU grenoblois, les moyens privilégiés dans les années 1970 par la municipalité d'union de la gauche concernent entre autres l'établissement d'un réseau de voirie et les infrastructures routières qui permet à l'agglomération grenobloise de consolider les déplacements urbains vers le sud et l'entrée au centre-ville. En janvier 1973, le SIEPURG se transforme en établissement public de coopération intercommunale (EPCI), un syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM), soit le SIEPARG (Syndicat Intercommunal d'Étude et de Programmation pour l'Aménagement de la Région Grenobloise). Celui-ci propose un premier Plan de déplacement urbain (PDU) en 1987 qui consiste à répondre à la demande des voitures avec une politique de développement des voies urbaines rapides, dont la rocade. Ainsi, la contestation par les unions de quartier de la rénovation urbaine favorise l'option du projet d'une voie urbaine souterraine sous le centre-ville afin d'éviter la démolition de plusieurs immeubles patrimoniaux. L'argumentation en faveur d'un réseau de transport en commun non polluant et paisible comme le tramway électrique devient alors un enjeu majeur lors de la campagne électorale de 1983.

Le projet de ligne de tramway sert de justification pour le problème du transport par autobus qui gêne les habitants des copropriétés haussmanniennes le long des grands boulevards comme le Cour Jean-Jaurès et l'Avenue Alsace-Lorraine. Cette dernière sera ainsi visée en particulier par la première ligne de tramway. En parallèle, l'argumentaire du groupe politique de l'opposition municipale d'union de la droite menée par Jean-Charles Pariaud et Alain Carignon soutient que le tramway est l'une des solutions à la dégradation du cadre et de la qualité de vie le long du tronc commun pour les autobus et trolleybus au centre-ville. Ainsi, les ambitions de développement du système de voiries prévu par le SDAU de 1973 se heurtent au changement social incarné par l'élection de nombreux écologistes à la Ville de Grenoble en 1995 et les associations de protection de l'environnement qui militent pour la promotion du transport en commun²⁰³. Association d'usager créée en 1974, l'ADTC de Grenoble est l'une de ces associations dont la mission est de sensibiliser les gens aux déplacements urbains collectifs et alternatifs à la voiture individuelle. Elle fut créée en opposition à la proposition du projet de *POMA 2000*, soit un système de rail suspendu disqualifié par les élus grenoblois en 1974 après avoir fait l'objet d'un intérêt soutenu par la municipalité Dubedout. L'ADTC soutenait alors l'implantation du tramway comme solution au tronc commun au centre-ville²⁰⁴. Ainsi, la prise de position claire d'Alain Carignon en faveur du nouveau tramway au cours de la séquence électorale de 1983 et de sa promesse de tenir un référendum sur la question d'implantation du tramway est responsable d'une part de sa victoire à la Mairie de Grenoble. D'après Gilles Novarina, l'implantation du tramway servira à embellir la ville et relier les grands équipements collectifs pour la municipalité Carignon tout en ayant une part de responsabilité dans le déséquilibre entre le centre-ville et la périphérie non desservie²⁰⁵.

²⁰³ Novarina, Gilles (2001), *art. cit.*, p. 56.

²⁰⁴ Entretien GEEA07, 11 avril 2013.

²⁰⁵ Novarina, Gilles (1997), « Du quartier à la ville. Trente années d'urbanisme dans l'agglomération grenobloise », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, no 2, p. 131-141. p. 136.

En 1994, la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes-Métropoles (La Métro) remplace le SIEPARG. Elle constitue l'échelle métropolitaine où se produit une autre gamme de documents de planification liés entre autres aux déplacements urbains. D'après notre enquête, la question des déplacements urbains figure au cœur du débat public sur les pratiques d'urbanisme de la région grenobloise. Le SDAU adopté en 1973 inscrit les grandes voiries à être construites dans les décennies à venir dans un schéma de voirie. Ainsi, l'autoroute urbaine périphérique avec le projet de la rocade nord sous Bastille est un litige important qui amène les élus et les associations écologistes à promouvoir le transport en commun et l'implantation du tramway complémentaire aux autres modes déplacements urbains. Le *Plan de déplacements urbains* (PDU) grenoblois élaboré à la fin des années 1990 constitue le document de planification qui sert à organiser les déplacements à moyen terme dans le cadre d'une politique de développement du transport en commun imposé par la *Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie* (LAURE) de 1996. Ainsi, le PDU de l'agglomération grenobloise a été invalidé par des associations écologistes, dont l'ADES à deux reprises (2000 et 2008) puisqu'il intégrait le projet de la rocade nord²⁰⁶. Ainsi, lors de l'adoption du SCoT en 2012, le SMTC se devait d'élaborer un nouveau PDU qui exclura le projet de la rocade nord afin de satisfaire les contestations venues des associations, de certaines unions de quartier et d'habitants ainsi que les orientations de la nouvelle planification territoriale²⁰⁷. L'approche adoptée par les détracteurs de la rocade nord privilégie ainsi une rhétorique de proposition alternative puisqu'elle soutient les revendications soutenues par les groupes écologistes et les associations de protection de l'environnement depuis les années 1970. Par la contestation judiciaire et le recours au vice de forme de la procédure de concertation, les groupes écologistes contestataires du projet de la rocade nord ont déployé une stratégie de remise en question de la

²⁰⁶ Voir le chapitre 2, *Le Plan de déplacements urbains grenoblois* à la page 35-73 dans : Combe, Lila, Michel Gariépy, Mario Gauthier, Florence Paulhiac Scherrer et Frank Scherrer (2012), *op. cit.*

²⁰⁷ Entretien GEEA04, 17 avril 2013.

rhétorique de la planification soutenue par le SMTC et La Métro. Ainsi, la planification des déplacements urbains préconise une articulation entre les pratiques d'urbanisme et les projets de transport dans le sens où le tramway favorise le réaménagement des voiries afin d'améliorer le cadre de vie des riverains et des habitants de la ville. Les acteurs de la décision associés à la rhétorique de plan que sont de manière hégémonique les élus et les techniciens participent à ce que l'on appelle un urbanisme participatif dans lequel se construit un espace de communication entre les représentants politiques et la population en général. L'inacceptation du projet de rocade sous la Bastille pour le Collectif pour des alternatives innovantes contre la rocade nord de Grenoble (CAIRN) favorise un argumentaire selon lequel l'autoroute aurait créé plus de congestion automobile due à l'effet d'entraînement. De plus, la rivalité entre les services techniques du Conseil général de l'Isère et de la Métro constitue un obstacle pour le développement de propositions alternatives à des projets d'aménagement qui concernent les deux territoires. L'articulation entre les intérêts et les compétences des collectivités territoriales se heurte au niveau des découpages territoriaux qui amènent les différentes parties prenantes à agir sur leur territoire en faisant fi de celui du voisin.

Au moment de la remise en question des orientations de la planification par les associations et les acteurs de la contestation, la municipalité et les instances de l'agglomération ont recours à une tactique générale de l'évitement suivant le sophisme de l'ajournement du débat. Les habitants et les associations sont alors reconduits à une réunion publique à être fixée à un moment ultérieur lorsque vient le temps de répondre à une question précise concernant l'élaboration, la modification, la révision et l'application de la règle sous-jacente aux planifications urbaines et métropolitaine. Par exemple, l'ADTC a été écartée des négociations concernant l'élaboration du PDU 2014-2030. L'association est exclue de manière systématique des comités d'expertise de la Métro et du SMTC. Malgré qu'ils tentent de répondre aux demandes des associations

au meilleur de leurs compétences, les élus se reportent aux techniciens des services municipaux pour éviter les propos et les sources de la mésentente.

4.3 De l'implantation du tramway à la densification de l'habitat

Le projet d'implantation de la cinquième ligne de tramway de l'agglomération grenobloise représente l'aboutissement du schéma de tramway dans le cadre d'une série d'implantation précédente réalisée lors trois derniers mandats du Maire Michel Destot (1995, 2001, 2008). Avec cette ligne, le réseau de tramway serait complet à part quelques prolongements, avec entre autres, sur la ligne A au sud jusqu'à Pont-de-Claix et la ligne B sur la Presqu'île scientifique²⁰⁸. Lors de nos entretiens, les acteurs politiques s'entendent pour dire que ce projet constitue la fin du développement du tramway pour les décennies à venir. Il s'agit pour l'agglomération de développer d'autres avenues pour le transport en commun comme celui du transport collectif par câble²⁰⁹. Plus qu'un simple projet de tramway où le SMTC réalise l'implantation et les aménagements de façades à façades, le projet de la ligne E du tramway s'articule à une vision de l'urbanisme au sein de la *Charte Urbanisme et Transport* intégrée au PDU de 2008. Cette charte tente d'arrimer les pratiques d'urbanisme des municipalités concernées par la nouvelle ligne de tramway en matière de densification de l'habitat le long du tracé avec les objectifs de transports publics²¹⁰. Ce document d'urbanisme se concrétise dans le cadre d'une coproduction des choix d'aménagement entre les élus, les chercheurs et les techniciens. Notons que les habitants et les associations ont été peu présents lors des concertations entre les parties prenantes. Comme le souligne le douzième (12^e) grand principe de la *Charte Urbanisme et Transport* « Informer et communiquer », la

²⁰⁸ Entretien GEEP04, 6 mai 2013.

²⁰⁹ Entretien GEEI08, 29 mai 2013. Pour la polarité Nord-Ouest de l'agglomération représentant le tracé de la nouvelle ligne de tramway E, le transport en commun par câble constitue une avenue pour rejoindre les habitants du Vercors et traverser l'Isère sans nouveau pont.

²¹⁰ Entretien GEEA10, 12 avril 2013.

consultation de l'Association des habitants du Grand Grenoble (LAHGGLO) et des unions de quartiers poursuit un objectif de sensibiliser les habitants aux orientations stratégiques définies par les professionnels du SMTC et de l'AURG, plutôt que de participation à la production des orientations et la conception des aménagements. Lors d'un entretien sur la question, un ancien élu déplore que la démarche urbanisme et transport du Contrat d'axe n'ait pas favorisé la participation des habitants et des associations. La démarche se concentre sur la concertation entre les élus et les techniciens des communes afin de distribuer les compétences de chacun dont l'aménagement urbain des rues, contre-allées et des places publiques. Les enveloppes budgétaires pour le réaménagement des espaces publics distribuées par le SMTC sont conditionnelles à l'atteinte des objectifs de programmations des nouveaux logements inclus dans le PLH.

Puisque la *Charte Urbanisme et Transport* débouche sur l'adoption d'un contrat d'axe, elle précise les orientations privilégiées par acteurs politiques et techniques pour requalifier et réhabiliter les quartiers limitrophes au tramway ainsi que de développer un cadre de vie multifonctionnel qui combine les activités commerciales, l'habitat et les modes de déplacement. Dans l'optique de « faire la ville avec les transports », il s'agit pour cette cinquième (5^e) ligne avec la *Charte Urbanisme et Transports* de contrôler le développement immobilier ainsi que de favoriser la revitalisation des quartiers avoisinants. Dans la mesure du possible, l'opération du nouveau tramway tente de concentrer l'habitat et les activités autour du tracé de la ligne de tramway. Le maillage entre les nouveaux aménagements des espaces publics et les autres modes de déplacements constitue le point focal de ce contrat d'axe sous l'angle de la densification et du renouvellement urbain le long du tracé. Le *Contrat d'axe* de la ligne E signé en juin 2011 par les partenaires du tramway représente la conclusion d'une entente politique qui provoque, par ses objectifs d'intensification urbaine, une mésentente avec les habitants et l'Association Vivre à Grenoble. Ce contrat concerne les opérations

d'aménagement des espaces publics, mais en particulier les orientations en matière de construction de nouveaux logements comme en témoigne le cas de l'Esplanade. Dans le cadre du nouveau Plan local d'urbanisme de la Ville de Grenoble adopté en 2005, l'Association *Vivre à Grenoble* réitère que la réglementation profite aux aménageurs et aux promoteurs immobiliers puisqu'il élimine le coefficient d'occupation du sol (COS) au nom de l'objectif d'intensification et de densification urbaine du cœur de l'agglomération dicté par le SCoT et le *Programme local de l'habitat* (PLH) mit en œuvre par la Communauté d'agglomération La Métro²¹¹. La nouvelle logique d'aménagement s'inscrit dans une recherche d'intégration architecturale des gabarits des nouvelles constructions avec les immeubles existants plutôt que dans l'exigence d'une règle fixe et invariable²¹².

Ainsi, l'implantation de la ligne E du tramway fixe des objectifs de densification urbaine le long du tracé et incite les municipalités à développer un parc immobilier résidentiel selon une approche de partenariat avec le secteur privé. De plus, l'objectif lié à la réduction de la part modale de l'automobile s'inscrit dans une politique de mutualisation des stationnements avec les relais incitatifs aux stations et de réduction des places de stationnements sur les rues du centre-ville. Avec le réaménagement des espaces publics et des contres-allés du Cours Jean-Jaurès, la Ville de Grenoble réduit de moitié les places de stationnement sur la rue et mutualise ces espaces dans ces structures multimodales de stationnements toujours propriété municipale, mais de gestion privée. Les unions de quartiers soulèvent le problème de l'affluence des véhicules vers les quartiers avoisinants au centre-ville. Ainsi, l'argument des services techniques de la ville est de mettre en payant les stationnements disponibles dans les autres quartiers afin de favoriser la rotation et la disponibilité des places de stationnements. Cet argument de la mutualisation des stationnements est sous-jacent à une politique qui

²¹¹ Entretien GEEA06, 8 mai 2013.

²¹² Entretien GEEI07, 28 mai 2017.

favorise, selon les tenants du stationnement public sur rue, le transfert au secteur privé de la gestion et l'offre du stationnement. Ainsi, cette approche justifie des projets de construction de logement où les stationnements sont mutualisés dans des structures indépendantes de l'habitat afin de favoriser les espaces publics et les aires paysagers.

L'argument écologiste sert de justification d'une pratique d'urbanisme qui incite les promoteurs immobiliers à construire des logements sans être obligé de fournir des cases de stationnements comme convenu dans le PLU. Cette pratique de densification urbaine permet aux promoteurs privés de construire plus de logements sur un même terrain afin d'atteindre une rentabilité accrue. Cette situation provoque une spéculation foncière sur les terrains et une augmentation de la valeur foncière des immeubles limitrophes au tracé de la nouvelle ligne. La rhétorique de projet associée à la *Charte Urbanisme et Transports* favorise la densification urbaine pour des fins stratégiques et de performance de la nouvelle ligne, mais elle provoque une mécontente sur la manière de contrôler les effets pervers d'une politique urbaine qui ne réussit pas à s'approprier la plus-value foncière associée à l'implantation du tramway.

Cette situation de mécontente se distingue des années 1960 et 1970 où les efforts de maintien des habitants d'un quartier à la suite d'une opération de réhabilitation constituaient une ligne rhétorique claire de la part des autorités municipales. L'exemple du projet de requalification de l'Esplanade constitue aux fins de l'analyse un espace public physique qui vient consolider la mécontente sur le choix de l'implantation de la ligne de tramway le long de l'autoroute entre le futur parc et les nouveaux immeubles à être construits. La route de Lyon constituait une option valable socialement, mais non viable économiquement ce qui incite le SMTC à choisir un lieu qui profite au projet urbain de l'Esplanade. Par le fait même, cette décision publique de tracé de la nouvelle ligne de tramway permet d'inclure les logements du projet de l'Esplanade et du Clot des Fleurs. Selon nos interlocuteurs, ce dernier projet de construction d'habitat réalisé

par Grenoble Habitat²¹³ exprime la méthode de gestion publique de la troisième municipalité Destot pour mettre en œuvre un plan d'urbanisme qui offre une priorité au promoteur immobilier dans le cadre de partenaires public et privé pour la construction des logements sociaux et « abordables »²¹⁴.

4.4 Du développement social local à la concession des services municipaux

Les trois mandats de la municipalité Dubedout (1965-1983 ; réélu en 1971 et 1977) sont marqués par une planification et un urbanisme dont les ambitions s'inscrivent dans la mainmise de la réhabilitation des quartiers anciens et le développement de nouveaux quartiers en association avec les unions de quartiers. La période de la municipalité Carignon (1983-1995) s'applique à mettre en œuvre des projets avec l'implantation d'une première ligne de tramway en 1987 et une revitalisation des quartiers centraux avec les associations des commerçants. Ainsi, les années 1980 et 1990 s'inscrivent dans un retour à des pratiques d'urbanisme moins dirigistes où les processus de planification de la ville sont mis de côté. La municipalité Carignon donne la maîtrise du développement urbain et immobilier aux entreprises et aux secteurs privés, mais surtout elle privatise des services municipaux comme l'assainissement et l'eau²¹⁵. D'un urbanisme volontariste à un urbanisme de projet de la période Carignon, la période de Dubedout se caractérise par un urbanisme qui répondre aux besoins essentiels de la population, avec la politique de « l'eau à tous les étages ». L'objectif était de contenir l'urbanisme privé pour le maintenir dans un urbanisme public avec une planification encadrée par la puissance publique au nom de l'intérêt général. La période de Dubedout, élu pour la première fois en 1965, s'inscrit dans une période de remise en question des choix d'aménagement et de la vision de la

²¹³ Société d'économie mixte (SEM) appartenant en majorité par la Ville de Grenoble.

²¹⁴ Entretien GEEA06, le 8 mai 2013.

²¹⁵ Avriller, Raymond, et Philippe Deschamps (1995), *Le système Carignon*, Paris, La Découverte.

planification de l'époque du Maire de Grenoble Albert Michallon²¹⁶ héritier des 10^e Jeux olympiques d'hiver 1968. Avec l'appui des unions de quartiers, l'union de la gauche avec le Groupe d'action municipale (GAM) d'Hubert Dubedout propose une vision différente de l'urbanisme par divers projets comme la Villeneuve et la réhabilitation des vieux quartiers. Cette période diffère de celle de Carignon dans la mesure où elle porte une attention particulière à l'urbanisme comme instrument de changement social en s'appuyant sur un dirigisme municipal convaincu.

Certains diront que l'époque Dubedout représente une remise en question de planification réalisée au début des années 1960 au sein du *Plan Bernard* par une prise de position ferme au profit d'un urbanisme qui passe par la réalisation de plusieurs projets. Pour notre part, nous remarquons que les années 1960 et 1970 constituent une période où la logique de mise en œuvre et de maîtrise d'œuvre des projets d'urbanisme suit une rhétorique de plan où l'arsenal argumentatif, les politiques et les actions publiques de la municipalité s'appuient sur une solide planification en amont de la réhabilitation des vieux quartiers et le développement du sud de la ville. Avec sa politique foncière, la municipalité traduit sa vision de la « ville planifiée » afin d'éviter la spéculation dans les quartiers en pleine réhabilitation et favoriser le maintien des habitants dans leurs quartiers d'origine²¹⁷.

Ce qui distingue les années 1980 avec l'arrivée au pouvoir du groupe politique de l'union de la droite est une rhétorique de projet dont les objectifs s'appliquent au secteur économique et un domaine des affaires. Par exemple, le projet d'Europole au début des années 1990 se caractérise par un secteur commercial avec des immeubles à bureaux dédiés au secteur tertiaire. À l'époque aucun logement n'était prévu sauf les hôtels, le Maire Carignon veut développer un quartier des affaires pour la tenue

²¹⁶ Maire de Grenoble de 1952 à 1965 de l'Union pour la nouvelle République (UNR), parti politique lié au Président français Charles de Gaulle.

²¹⁷ Joly, Jacques (1983), *art. cit.*.

d'événements d'envergure internationale. Cette rhétorique de projet s'exprime également selon une logique d'action stratégique sur des moments historiques comme les Halles Sainte-Claire dans le quartier Notre-Dame et Sainte-Claire au centre-ville de Grenoble. Ce bâtiment du 19^e siècle est occupé par un marché public et bénéficie de l'implantation du tramway pour être réhabilité. Le projet d'implantation de la première ligne de tramway a été l'occasion pour revitaliser les venelles, les places et lieux publics dans le secteur Notre-Dame, les rues Chenoise et Brocherie ainsi que la rue Lafayette menant à la Place aux herbes et la Place Saint-André. Ce ne fut pas sans contestation que la Ville décide de réaliser la piétonnisation d'une partie de la vieille ville avec la Grande Rue menant à la Place Grenette²¹⁸.

La période de la fin des années 1990 et le début des années 2000 s'inscrit dans une rupture engagée par la Ville par rapport à une approche du développement social urbain. La municipalité de l'union de la gauche et du centre ne se préoccupe plus autant de la question de la réponse des besoins identifiés sur des biens communs et des services communs comme avec l'expérience de la réhabilitation des vieux quartiers, mais plutôt dans une logique du marché et du développement immobilier. Les écologistes se retirent de l'équipe Destot lors des élections de 2008. Ils deviennent alors les derniers héritiers de la stratégie politique de Dubedout qui s'appuie sur une logique hors parti politique avec les groupes d'action municipale (GAM). Dans les années 1970, nous constatons une forte compatibilité entre la municipalité Dubebout, les unions de quartiers et la population de Grenoble durant une période qualifiée d'expansion politique, économique et scientifique de la ville. C'est grâce à l'existence de cette alliance de type anglo-saxonne avec un contrat entre une multiplicité d'acteurs d'intérêts divers. Ce contrat pluraliste a été très symbolique dans la mise en scène durant la période Dubedout avec les acteurs qui composent le GAM. Les composantes

²¹⁸ Bienvenu, Patrick (1982), « Évolution du paysage urbain dans le centre de Grenoble. Les rapports du cadre bâti et le végétal », *Revue de géographie alpine*, vol. 70, no 1-2, p. 31-56. ; Bienvenu, Patrick (1982), *art. cit.* p. 51.

du GAM font la politique et non le système partisan comme dans le cas du Parti socialiste. La rupture fondamentale dans le jeu politique grenoblois observé entre 2008 et aujourd'hui se présente comme un archaïsme politique bâti sur une alliance entre les partis selon la manière classique française de la coalition des partis par rapport à l'union anglo-saxonne des acteurs de la politique municipale. Cette rupture transforme l'esprit du travail politique à Grenoble et se manifeste de manière emblématique dans les pratiques d'urbanisme.

4.5 De la Charte de la démocratie locale à la remise en question des projets

Certaines demandes adressées aux élus municipaux par les unions de quartier, les associations d'habitants et les groupes écologistes de l'union de la gauche au cours des années 1970 et 1980 se concrétisent au sein d'un document sur la démocratie participative locale adopté par le Conseil municipal de la Ville de Grenoble le 26 janvier 2009. La *Charte de la démocratie locale* constitue la référence en matière de participation des habitants et des associations à la vie publique municipale grenobloise. Elle intègre les revendications menées par ces parties prenantes et place la démocratie participative au haut de la scène juste sous la représentation politique.

Selon un de nos interlocuteurs rencontrés, cette charte est le fruit d'une démarche de « co-élaboration » avec les habitants avec la tenue d'un atelier de propositions en août 2008 précédé par une réunion publique de lancement en juin²¹⁹. Ainsi, le Maire Destot nomme une conseillère et adjointe au maire à la vie démocratique pour soutenir les efforts de la *Charte de la démocratie locale* dans le cadre des projets d'aménagement comme les quais de l'Isère et l'Esplanade qui ont tous deux fait l'objet d'une démarche participative élaborée par les services de la ville dédiés à la démocratie locale. Pour leur part, les *Conseils Consultatifs de secteur (CCS)* relèvent de la mise en application par la

²¹⁹ Entretien GEEP07, 26 avril 2013.

Ville de Grenoble de la *Loi relative à la démocratie de proximité*, dite la Loi Vaillant, promulguée en février 2002. Elle propose la création de conseils de quartier pour les communes de plus de 20 000 habitants. Ainsi, la Ville de Grenoble institue les CCS dans les six secteurs administratifs de la ville qui viennent en quelque sorte faire concurrence à la structure historique des unions de quartier créées dans les années 1920 et consolidées dans les années 1960 au sein du Comité de liaisons des unions de quartier (CLUQ). Ces secteurs administratifs de la ville regroupent plusieurs unions de quartier qui sont regroupées à l'échelle de l'agglomération au sein de L'Association d'Habitants Grand Grenoble : Lien et Ouverture (LAHGGLO). Ces deux regroupements associatifs d'unions de quartier de l'agglomération visent à mettre en commun leurs ressources afin de contribuer à la vie démocratique et de déployer des concertations viables et performantes au sein de ces nouveaux outils de participation des habitants.

La rhétorique des propositions alternatives se déploie à la fin des années 2000 autour de ce document de référence et cette institution municipale consultative. Ce type de registre rhétorique est rendu possible grâce à des arrangements institutionnels voués à rendre accessible au plus grand nombre d'habitant et d'association l'information concernant la planification et les projets d'urbanisme. Les habitants ne vont pas sans dire que les Conseils Consultatifs de secteurs mis en place dans le cadre d'une politique nationale de participation de quartier restent un lieu de débat sur les projets et les préoccupations qui n'a qu'un faible degré d'influence sur les décisions prises par la Mairie. Ces instruments de l'action publique et des pratiques d'urbanisme font à leur tour l'objet d'une remise en question majeure quant à sa mise en œuvre par les habitants organisés dans les unions de quartier. Dans le cadre du projet de requalification de l'Esplanade à l'entrée de la ville sur la Rive droite de l'Isère, les services ont conçu une série d'activité de participation lors de l'été et de l'automne 2009. D'après un autre de nos interlocuteurs, la démarche participative s'est opérée de

manière précipitée afin de répondre exigence de la *Charte de la démocratie locale*²²⁰. Ainsi, lors de la première présentation du projet en janvier 2010, les habitants, l'Union de quartier Rive droite Saint-Laurent et les associations de dépenses des droits et du patrimoine sont montées aux barricades afin de contester avec vigueur le projet d'intensification et requalification urbaine de l'Esplanade proposé par la Ville de Grenoble²²¹. À l'origine, ce projet était conçu avec l'arrivée de la rocade nord qui reçoit en mars 2010 un avis défavorable de la part du Commissaire enquêteur. Cela pour dire que ce projet de développement urbain articulé au projet d'implantation de la cinquième (5^e) ligne E de tramway constitue un exemple important pour illustrer comment s'exprime la mésentente en urbanisme à Grenoble entre la préservation des espaces naturels patrimoniaux et la densification urbaine avec le développement de nouveaux logements au centre-ville le long des axes du tramway.

Avec le parti d'aménagement de la Ville de Grenoble qui consiste à construire mille deux cents (1 200) logements et un parc aux abords de l'Isère à la place de l'autoroute, la création de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) de l'Esplanade en janvier 2012 fait converger les trois projets d'aménagement urbain de la Ville de Grenoble. Le lieu de l'entrée de la ville où se trouve le site de l'Esplanade est à la jonction du réaménagement des quais de l'Isère avec la démarche de *Cœur de ville*, *Cœur d'agglo* et de l'implantation de ligne E du tramway²²². Ce projet est également remis en cause dans la mesure où il propose une densification urbaine élevée et un cadre bâti mal adapté au paysage du site de la Bastille et de l'entrée de ville. De plus, le projet rocade nord est abandonné par le Conseil Général de l'Isère ce qui implique que le pont à l'extrémité nord-ouest de l'Esplanade en lien avec la voie Corato sur les berges de la rive gauche de l'Isère, le Quai de la Graille et la rue Durand-Savoyat servant à dévier la

²²⁰ Entretien GEET03, 30 mai 2013.

²²¹ Entretien GEEA03, 30 mai 2013.

²²² Cf. <http://www.lautrecote.fr/> | dernière visite le 5 février 2014.

circulation automobile de l'entrée de ville ne trouve plus preneur. Le projet controversé insiste sur l'aménagement d'un parc urbain à l'endroit actuel de l'autoroute A48 menant au Pont de la Porte de France. Ainsi, la Ville de Grenoble explique son raisonnement et son argumentation dans une lettre en réponse à l'avis émis par le *Conseil Consultatif du Secteur 2 (CCS2)* au Conseil municipal. Cette réponse énonce les arguments en faveur de ce projet d'intensification urbaine et illustre la tactique de la mise en scène propre à la rhétorique de projet.

En se référant à la *Charte de la démocratie locale*, l'association *Vivre à Grenoble* déploie un édifice tactique pour rassembler les forces du contre-discours. Le projet remis en cause par les associations de protection du patrimoine, l'union de quartier Rive Droite Saint-Laurent et les groupes écologistes comme l'ADES fait l'objet une pétition qui réunit plus de vingt mille (20 000) signatures dont dix mille (10 000) grenobloises. Cette pétition s'appuie entre autres sur un article de la charte pour demander à la Mairie l'annulation de la ZAC de l'Esplanade et au Conseil municipal une allocution publique afin de présenter une proposition alternative au projet de l'Esplanade soutenu par la Mairie. De prime abord, le refus de la Mairie d'octroyer à l'association *Vivre à Grenoble* une prise de parole au conseil municipal est significatif d'une attitude d'évitement dans le cadre d'un projet où les parties prenantes négocient les modalités de la construction de ce nouveau milieu de vie. Selon les tenants de la proposition alternative, ce projet de requalification de l'Esplanade s'insère dans le quartier existant et le paysage patrimonial de l'entrée de ville en contre-plan de la Bastille et des quais de l'Isère. La Mairie de Grenoble explique sans prévenir les associations qui dénoncent le projet dans la revue municipale *Les nouvelles de Grenoble* édition du mois de juin 2013 que le projet de requalification fera l'objet d'une réunion publique avec l'architecte Christian de Portzamparc²²³ et le Maire Destot afin de

²²³ Cf. <http://www.portzamparc.com/fr/projects/grenoble-esplanade/>

présenter une fois de plus en détail le contenu et les compromis réalisés à la suite des demandes citoyennes. Ainsi, la Ville de Grenoble soutient devoir réexpliquer le projet afin de bien faire comprendre aux Grenoblois les tenants et aboutissants du projet.

L'argument de la « nécessité utile » vient soutenir les propos de l'adjoint à l'urbanisme et de l'architecte qui répondent que le projet de requalification de l'Esplanade s'inscrit dans le respect des objectifs du *Programme local de l'habitat* et du *Contrat d'axe* signé avec le SMTC dans le cadre de l'implantation de la cinquième ligne E de tramway. En plus de soutenir que les associations et les habitants en désaccord avec le projet n'ont pas bien compris les ambitions du projet, la Mairie de Grenoble convoque les habitants à une réunion publique en présence de l'architecte pour réexpliquer et répondre aux questions. Ce projet sert l'ambition de contenir l'étalement de la ville en construisant un quartier tout près de la gare et du centre-ville. Cet épisode de contestation et de dénonciation du projet de l'Esplanade se traduit par l'examen du projet par le CCS2 et d'un avis émis avec des recommandations associées aux revendications de l'Union de quartier rive droite Saint Laurent et de Vivre à Grenoble. Il faut noter que certains membres de ces deux associations ne voient pas dans les CCS la crédibilité et le pouvoir d'influence que peut avoir des actions directes comme les manifestations et le recueil de milliers de signatures auprès des habitants concernés. Dans sa réponse à l'avis émis par le CCS2, le Maire Destot réplique que le projet urbain de l'Esplanade comme présenté répond de manière cohérente aux objectifs de favoriser les déplacements écologiques, de formes urbaines denses et l'aménagement des espaces publics ainsi que les équipements nécessaires pour le nouveau milieu de vie²²⁴.

²²⁴ Destot, Michel, *Lettre aux membres du CCS2 en réponse à l'avis sur le projet urbain de l'Esplanade*, 19 septembre 2011, 5 pages.

4.6 De la remise en question des choix d'aménagement et de déplacement

À partir du milieu des années 1990, la contestation judiciaire par les associations écologistes et les dérives du Maire Carignon concernant la concession des services municipaux des eaux et de l'assainissement annoncent un moment de renouvellement de l'intervention et de l'action publique. Associée à l'arrivée au pouvoir des socialistes en 1995 avec la liste de Michel Destot en lien avec les groupes écologistes, cette période (1995-2013) se caractérise par la mise en œuvre des propositions alternatives en matière d'urbanisme. Elle signifie l'intention ferme de déployer l'arsenal sociopolitique et politico-administratif investi par les groupes écologistes qui deviennent alliés du nouveau conseil municipal jusqu'en 2008. À l'occasion de l'élection de 2008, le Parti socialiste mené par le Maire Destot se présente en coalition avec le Modem, Parti centriste associé à François Bayrou et représenté à Grenoble par l'adjoint à l'urbanisme Philippe de Longevialle. Cette nouvelle coalition vise à mettre fin à l'union avec les écologistes qui demandent plusieurs compromis au niveau des pratiques d'urbanisme et de développement immobilier. L'envers du décor se concrétise avec la mise en œuvre du PLU de 2005 qui devait s'accompagner d'une maîtrise et d'un contrôle de la puissance publique du développement urbain et immobilier, mais qui se caractérise par une rhétorique de projet associé aux promoteurs immobiliers et d'une politique de construction des logements sociaux en partenaire avec le secteur privé²²⁵. Selon l'un de nos interlocuteurs, la période d'élaboration et de mise en œuvre du nouveau PLU devait équilibrer le passage à une rhétorique de projet avec un retour d'une planification volontariste où la puissance publique joue un rôle de dirigeant des pratiques d'urbanisme. D'après celui-ci, les visions néo-libérales et individualistes soutenus par certaines unions de quartier et la nouvelle équipe municipale élue en 2008 placent le

²²⁵ Entretien GEET06, 7 mai 2013.

bien commun à l'arrière-scène de la préoccupation personnelle des individus concernés en tant que riverains par un projet d'urbanisme.

À l'époque du Maire Dubedout, le dirigisme municipal en matière de pratique d'urbanisme faisait converger les projets d'aménagement avec les processus de planification dans le cadre d'une politique transversale d'intervention sociale où l'ensemble des secteurs se voulaient intégré au sein de l'action publique. Cette volonté d'intégration s'est heurtée aux aspirations des habitants et de certaines unions de quartier qui dénonçaient ce type d'intervention aux visées globales de la municipalité au détriment de leurs aspirations sectorielles de préservation du patrimoine bâti au centre-ville. D'autre part, la politique de piétonnisation de la ville s'harmonise à une politique de réinsertion de la nature en ville et d'aménagement des espaces publics qui tente de maîtriser la place de la voiture en réduisant les places de stationnements disponibles. Ainsi, l'articulation et la cohérence entre le secteur des transports et les projets d'urbanisme constituent une autre finalité de la planification et des actions collectives urbaines afin de réduire les nuisances associées aux transports en commun par bus le long du tronç commun au centre-ville ayant cours dans les années 1970.

L'arrivée du tramway, d'une part, et le PDU en 1987, d'autre part, est révélatrice de cette mésentente persistante entre les tenants des voiries urbaines avec les Grands Boulevards et les militants d'un système diversifié des modes de déplacement urbain qui réduit la place de la voiture individuelle. Les attaques et les recours judiciaires contre le PDU de 2007 et 2010 sont éloquentes dans ce sens puisqu'ils illustrent comment les associations de défenses des modes alternatifs à la voiture déploient l'argument de la cohérence et la tactique du contre-discours pour soutenir l'articulation entre l'implantation du tramway, le réaménagement des espaces publics et la construction de nouveaux logements. En discréditant le projet de rocade, l'ADTC et les autres associations écologistes dont la FRAPNA regroupées au sein du Collectif POUR

des alternatives innovantes à la rocade nord de Grenoble (CAIRN) proposent une coalition avec les habitants et les services techniques municipaux afin de définir des projets qui permettent d'éviter le prolongement de la rocade²²⁶. Ils énoncent les principales contradictions inhérentes aux projets de la rocade nord soutenus par le Conseil Général. D'abord, il faut noter que le prolongement de la rocade sous la Bastille ne réduit pas les embouteillages à l'entrée de la ville. Ensuite, le projet a reçu un avis défavorable de la part du commissaire enquêteur. Enfin, les coûts liés aux travaux de réalisation du projet sont irréalistes et sous-estimés. Les arguments avancés par les habitants et les associations mettent en évidence les paradoxes du projet toujours selon une tactique de contre-discours au discours soutenu par le Conseil Général et certains gens d'affaires, dont la CCI de Grenoble. Selon ces derniers, l'implantation d'une cinquième ligne de tramway ne serait pas incompatible avec le prolongement de la rocade nord.

Le réaménagement des quais de l'Isère et des contre-allées du Cour Jean-Jaurès laisse présager que les conséquences de l'abandon du prolongement de la rocade nord impliquent une intervention urbanistique plus faible au niveau de l'espace réservé à la voiture. Nous remarquons ainsi l'absence d'un objet commun pour le projet de réaménagement des quais de l'Isère entre les tenants de la voirie urbaine et la piétonnisation de cette route départementale (D590) sur les quais de France et Perrière. Litige à l'origine de la mésentente puisque le retrait de la moitié des cases de stationnement sur les quais et le Cour Jean-Jaurès provoque, selon les unions de quartier en périphérie du centre-ville, un débordement du trafic automobile et un usage du stationnement payant au détriment de la gratuité du stationnement sur rue pour les habitants et les visiteurs. Ainsi, la municipalité a dû abandonner l'idée émise par le paysagiste Alain Marguerite de poser des blocs de granite le long de la rue Saint-Laurent

²²⁶ <http://www.rocade-nord.org/>

puisque les habitants et les commerçants alliés avec l'Union de quartier Rive Droite Saint-Laurent ont arrêté les « Caterpillar » chargés de mettre les pièces de pierre sur la rue. Ainsi, le front commun des uns unis sous l'égide de l'union de quartier et des commerçants porte préjudice aux choix d'aménagement commandés par les services municipaux à la suite de la définition du projet avec le paysagiste et les habitants dans le cadre des réunions publiques et des ajustements réciproques en cours d'élaboration des devis. La démarche participative qui tentait de mobiliser le plus de citoyens possibles a échoué à réunir l'ensemble des personnes concernées par le projet de réaménagements des quais de l'Isère.

4.7 De la parole d'acteurs entre citoyens et experts

Avec la rétrospective des processus de planification territoriale et des démarches de projet depuis les années 1960 et le survol du déploiement des tactiques rhétoriques des acteurs de l'urbanisme, nous amenons en terminant la question des relations entre les élus, les experts et les citoyens dans le cadre de la concertation et la participation en urbanisme. Les dispositifs participatifs et de suivi des pratiques qui prennent la forme des Conseils consultatifs de secteur (CCS) dans la Ville de Grenoble n'ont pas l'effet escompté comme l'espéraient certaines unions de quartier ou association comme *Vivre à Grenoble*. Selon un de nos interlocuteurs, le problème en ce qui concerne la portée de la participation des habitants et des associations aux affaires municipales dépend des élus locaux qui ne confèrent pas une légitimité suffisante aux dispositifs de participation de la ville comme les CCS et les comités de suivi²²⁷. Celui-ci souligne que ce problème décrédibilise tous les efforts associés à la mise en œuvre d'une politique municipale de démocratie participative. D'après nos observations, les unions de quartier sont des structures qui regroupent le plus souvent des citoyens propriétaires

²²⁷ Entretien GEET03, 30 mai 2013.

ayant comme préoccupation leur bien-être individuel. Ainsi, les gens qui participent aux dispositifs de concertation ont d'abord leur intérêt individualiste avant de monter en généralité vers des préoccupations collectives de biens communs. Notre interlocuteur note que ce sont souvent les mêmes personnes qui participent aux réunions publiques et dispositifs participatifs rendant la tâche de la crédibilité de l'exercice participatif encore plus difficile. Nous pouvons ainsi conclure que les gens ayant une capacité à s'exprimer et à émettre des énoncés capables de susciter la discussion avec les techniciens et les experts sur les projets d'aménagement font ombrage aux autres participants sans voix qui désirent participer à l'arène publique.

En tâchant d'atteindre les objectifs de participation fixés par la *Charte de la démocratie locale*, les acteurs de l'urbanisme remarquent que les temps, les agendas et les horaires des élus, des services et des citoyens ne sont pas les mêmes, rendant difficile, la possibilité d'accroître l'influence et la diversité des parties prenantes qui sont présentes dans les dispositifs participatifs. Ainsi, le directeur du service d'urbanisme, dans le cadre de la démarche de projet de la requalification de l'Esplanade, demande au service de la démocratie locale de faire une concertation « éclair » afin de produire une restitution aux élus. Les comités de pilotage des projets d'urbanisme qui regroupent des élus et des techniciens ont de la difficulté à intégrer les apports des comités de suivi et d'évaluation de la concertation dans leur démarche de conception des projets. Prévu dans le cadre de la *Charte de la démocratie locale*, les comités de suivi et d'évaluation des concertations sont des dispositifs regroupent des habitants, des associations et des techniciens afin de restituer ce que les gens ont dit, quelles ont été les réponses en séances et quelles sont les prises de position des élus. Lors de notre entretien, un autre interlocuteur affirme :

« ce qui est insupportable pour les techniciens, c'est que certains élus sont aussi qualifiés que leur chef de service. Cela provoque un renversement des

compétences et réduit la frontière du rapport entre la technique et la politique. »
(GEEI09, 29 mai 2013)

Dans le cas de la concertation du réaménagement des contre-allées du Cour Jean-Jaurès, nous relevons comment les informations entre les modalités et les suivis des chantiers sont partagées entre les services SMTC et les services de la ville pour le projet de l'implantation de la ligne E du tramway. Les opposants aux projets d'urbanisme se situent contre les orientations de la Ville et du SMTC. Dans une telle situation, nous pouvons interroger si les participants à la concertation défendent des intérêts particuliers ou le bien commun. Nous constatons qu'ils s'objectent à la suppression des stationnements et propose des places de stationnement en épi. Notre interlocuteur poursuit en soulevant l'argumentaire des acteurs de la contestation :

« qu'ils n'ont pas tort de dire que les politiques de l'agglomération et de la Ville de Grenoble ne sont pas coordonnées entre elles. Ce manque de coordination et de collaboration entre les services des deux échelles de planification rend pertinent un glissement des compétences d'urbanisme vers la Métropole ce qui éviterait une concurrence entre les services. Outre le manque de coordination à l'interne de la métropole, il s'avère que la Ville de Grenoble retient les services d'agence de communication afin de rendre les démarches participatives concernant les projets d'aménagement et d'urbanisme. » (*idem*)

Alors, pour préciser comment prend forme le déficit de participation dans les pratiques d'urbanisme, nous avons constaté que le projet de requalification de l'Esplanade provoque une procédure de modification du PLU qui fait l'objet d'un recours contentieux de la part des acteurs de la contestation. Ceux-ci soutiennent que l'institutionnalisation de la règle variable avec le PLU de 2005 dépend du domaine public à classer ou à déclasser. Autrement dit, tout et n'importe quoi peuvent faire l'objet d'un projet de requalification. Selon un autre interlocuteur rencontré, il s'agit d'avoir des règles simples et claires :

« à partir de ce moment, il n'y a pas de passe-droits, tout est discutable, enfin, tout est opposable normalement, c'est-à-dire qu'on ne commence pas à faire des sous-

cas. Le droit n'est valable que quand tout le monde peut l'assimiler. » (GEEA06, 8 mai 2013)

Il poursuit en suivant l'argumentaire des adversaires des pratiques d'urbanisme de la municipalité Destot que l'urbanisme ne peut pas devenir qu'une affaire technique pour des spécialistes puisque cela impliquerait que les décisions sont prises par favoritisme. Il rappelle que :

« la règle claire, qui existait avant le PLU de 2005 avec les POS, soutient que la hauteur d'immeuble égale largeur de rue, point barre. Avec des dérogations possibles dans des contextes justifiés, les modifications du cadre légal doivent être écrites de manière claire afin que tout le monde puisse les lire et les comprendre. » (*idem*)

De plus, il note que :

« une argumentation claire sans verbiage d'architecte à trois balles de sorte que modénature, la volumétrie générale, le rythme de la modénature sont des termes qui veulent dire tout et n'importe quoi. » (*idem*)

Suivant cet usage de l'ironie pour illustrer les démarches participatives dans le cadre du projet de l'Esplanade et des contre-allées du Cour Jean-Jaurès, il maintient que la procédure du système de l'enquête publique permet pour sa part d'avoir une réponse écrite de la part du commissaire-enquêteur afin d'offrir un échange que tout le monde peut consulter. Ainsi, les demandes formulées par toutes les participants sont vérifiables et opposables. La procédure simple de demande de permis n'inclut pas les échanges intermédiaires qui mènent à la modification du projet et aux compromis entre le promoteur et la Ville. Ainsi, il sera impossible de retracer le fil d'une négociation concernant un projet afin de voir s'il y aurait des incohérences en ce qui a trait à la modification d'un projet.

Au moment de l'entretien, il souligne que la Ville de Grenoble réalise un portrait de la démocratie participative et des pratiques participatives mises en œuvre par la Ville

intitulée « photographie de la démocratie participative²²⁸ ». Notre interlocuteur soutient que les initiatives citoyennes comme les collectifs d'habitant et l'association *Vivre à Grenoble* ne font pas partie des procédures de la démocratie participative de la Ville de Grenoble :

« nous ne sommes pas en train de participer, nous sommes en opposition, contre la Ville dans des dossiers et des pratiques d'urbanisme. » (*idem*)

De plus, il mentionne que les démarches participatives mises en œuvre par la Ville sont des moments de construction contre-argumentative pour mieux répondre aux propositions, aux oppositions et aux revendications des habitants et des associations en désaccord avec leurs pratiques d'urbanisme. Il réitère qu' :

« il traite de l'évaluation [des pratiques participatives] de la même manière dont il traite la concertation sur les projets... »

Dans leur rapport sur l'évaluation des démarches de démocratie participative, notre interlocuteur rapporte que les consultants chargés de l'évaluation mentionnent que le format de l'information serait en cause lorsqu'un projet est contesté. Par contre, notre interlocuteur réitère que lorsqu'une information est fautive, mais elle reste fautive peu importe la forme dans laquelle elle est présentée. Le problème de l'information n'est pas la forme, puisque le contenu constitue l'essentiel de la contestation. La première fois que la Ville de Grenoble parle du tramway et du stationnement est lors d'une réunion publique avec un élu municipal. Notre interlocuteur l'a pris à partie afin de proposer des options alternatives pour le réaménagement des contre-allées.

« Quelque chose construit sur la circonstance, mais quelque chose de construit, pas n'importe quoi, quoi... Ce n'était pas pour l'invectiver, mais plutôt pour dire que vous proposez comme si et comme ça, mais on devrait plutôt faire comme si ou comme ça... Il n'y a de concertation que s'il y a des scénarios, s'il n'a pas de scénarios,

²²⁸ FORS, Recherche social et RESPUBLICA, *Évaluation des démarches participatives à Grenoble*, Rapport final, juillet 2013.

il n'y a pas de concertation, alors il n'y a pas de concertation que s'il y a d'information, s'il n'y a pas d'information, il n'y a pas de concertation. » (*Idem*)

Selon notre interlocuteur, l'élue défile un diaporama expliquant de manière théorique pourquoi la ville veut retirer les places de stationnement sur le Cour Jean-Jaurès et mettre en payant les places sur la rue dans les quartiers avoisinants comme Berriat et Championnet. Voici le syllogisme effectuée par la Ville :

« Puisqu'on supprime la moitié des places [sur le Cour Jean-Jaurès], vous allez avoir des problèmes de stationnement dans votre quartier qui est limitrophe, alors on va le rendre payant, et comme il est payant, cela augmente le taux d'occupation et de rotation des véhicules, et donc, vous allez être très bien, alors acceptez-le payant... Maintenant Vinci²²⁹ gagne sur toute la ligne, puisqu'on remplit ces parkings et met tout en payant. » (*Idem*)

Notre interlocuteur soutient que la réunion publique servant de prélude à la concertation permet de récupérer les arguments et les revendications des participants. Ainsi, les élus et les services de la Ville développeraient par la suite leur argumentaire pour répondre aux objections concernant le réaménagement et la requalification. Nous concluons que la portée de la participation et la possibilité d'influence de la décision publique s'apprécient selon la volonté des acteurs de la décision à introduire des arrangements institutionnels qui favorisent l'intégration des avis et des scénarios complémentaires proposés par les acteurs de la contestation. Au final, nous remarquons que les élus et les techniciens des services municipaux accompagnés par les consultants experts externes semblent prendre en charge de manière hégémonique la maîtrise d'ouvrage des projets d'urbanisme et d'implantation des transports collectifs sans déployer une démarche participation innovatrice réunissant de manière constructive et collaborative l'ensemble des acteurs concernées.

²²⁹ Entreprise transnationale du stationnement devenu Indigo en 2015, <http://www.parkindigo.com/fr/>

Chapitre 5. Gatineau. De l'intégration d'une planification régionale au transport urbain

Avec l'adoption du *Programme particulier d'urbanisme du centre-ville* par la Ville de Gatineau en 2009, la région urbaine de l'Outaouais semble entrer dans une nouvelle ère de pratiques d'urbanisme. Les ambitions et objectifs visent la consolidation et l'animation des vieux quartiers de l'Île de Hull. Avec l'implantation d'un nouveau transport en commun en site propre (TCSP) partant du boulevard Alexandre-Taché à l'intersection du boulevard Saint-Joseph et de la nouvelle entrée principale de l'Université du Québec en Outaouais, le *Rapibus* longe l'emprise ferroviaire historique entre Ottawa et Gatineau.

Cet urbanisme axé sur les transports se concrétise avec la révision du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de Ville de Gatineau entre 2011 et 2015. Celui-ci s'accompagne d'un *Plan de déplacements durables* qui prévoit un urbanisme de développement des pôles d'activités intégrés aux mobilités favorisant le piéton et le transport durable. Dans la foulée de la réforme territoriale municipale de 2002, la Ville de Gatineau mènera un processus de planification stratégique qui établit de manière claire un *Cadre de référence en matière de participation des citoyens aux affaires municipales*. Les nouvelles politiques urbaines misent sur le couple mobilité et urbanisme afin de promouvoir l'engagement et l'apprentissage collectif ainsi que la sensibilisation aux enjeux de la vie politique municipale.

Dès les années 1970, l'adoption d'un programme de réhabilitation et de requalification pour le centre-ville de Gatineau renforce l'idée d'un repeuplement au profit d'une intensification urbaine. Comme conséquence à la rénovation urbaine impulsée par le gouvernement fédéral, un développement des terrains vagues mené par les promoteurs immobiliers en partenariat avec le gouvernement fédéral s'impose depuis lors. Selon les documents de planification, ce type d'urbanisme encouragerait le

développement de milieux de vie et d'espaces publics privilégiant la sécurité des personnes à pieds et des déplacements cyclistes. Avec l'exemple de la rue Aubry qui en témoigne, la réduction des places de stationnements sur rue, la réduction des emprises de la rue et l'aménagement des places publiques piétonnes afin d'animer et intégrer les différents réseaux de mobilités sont des composantes d'un urbanisme axé sur les transports actifs et collectifs, soit par une multiplication des déplacements écologiques. L'idée des « Places du Portage » semble vouloir appliquer cet esprit urbanistique.

Au début des années 1990, la Ville de Hull adopte son nouveau plan d'urbanisme avec l'arrivée au pouvoir en 1992 du Maire Ducharme (1992-2001). Ce seront des années de réaménagement des rues commerciales comme la rue Eddy et la promenade du Portage. En janvier 2002, la Ville de Hull est regroupée au sein de la grande Ville de Gatineau et elle devient un simple secteur administratif d'après la *Loi portant réforme à l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, Québec et de l'Outaouais* adopté par le Gouvernement du Québec en décembre 2000. La réforme Harel, du nom de la ministre, transforme non seulement le système métropolitain de l'Outaouais, mais elle favorise l'élaboration de multiple politique publique locale dont une planification stratégique et un nouveau plan d'urbanisme adopté par la nouvelle grande métropole en 2005.

La multiplication des politiques municipales fait pression sur l'administration pour concevoir de nouveaux instruments de participation citoyenne dont les contours ne sont pas clairement définis au cours des années 2000. Cependant, les exercices d'élaboration de politiques et de planification qui mettent en place une procédure systématique de consultation de la population n'institutionnalisent aucune structure formelle de participation publique. Entre 2002 et 2009, la Ville de Gatineau compte une liste exhaustive de politiques municipales, mais tarde à mettre en place une culture de la participation et une pratique collaborative de discussion avec les citoyens et les

associations. La mise en œuvre des politiques municipales reste une tâche avec laquelle, nous le verrons, l'administration s'accommode de manière conflictuelle dû à la diversité des cultures municipales entre les cinq secteurs des anciennes villes de Aylmer, Hull, Gatineau, Masson-Anger et Buckingham.

Comme le soulève Marc Bachand dans un article sur l'Île de Hull, elle était encore dans les années 1960 une ville industrielle et ouvrière et elle devenu dans les années 1980 et 1990 une ville culturelle et fonctionnaire. Il écrit que la « redéfinition aussi radicale du centre-ville nécessita un réaménagement complet du réseau routier de même qu'une nouvelle utilisation de l'espace urbain²³⁰. » Même les planifications les plus ambitieuses n'ont pas réussi à surmonter les obstacles et la barrière physique à la revitalisation urbaine créés avec la construction des édifices à bureau de la promenade du Portage. Le volontarisme politique avec l'implantation du Rapibus, le réaménagement de la rue Montcalm et la réhabilitation de la rue Laval sont parmi les actions d'urbanisme entrepris dans les années 2010 pour consolider et développer des liens entre la mobilité des gens et l'aménagement des lieux.

D'après notre lecture, un urbanisme axé sur les transports se juxtapose au déploiement d'une stratégie de développement de l'habitat et des activités commerciales de proximité. L'intégration multifonctionnelles et multimodales du développement reste d'autant plus difficile à mettre en œuvre dans un contexte urbain où les artères commerciales et les pôles secondaires d'activités commerciales ont remplacé tous les petits commerces de proximité de l'Île de Hull. C'est ainsi que nous aborderons la jonction historique entre des registres rhétoriques de l'urbanisme. La montée progressive des démarches de projet dans les années 1980 laisse la place à une manière plus flexible de développer et de planifier la ville. Nous verrons que les acteurs de l'urbanisme qui déploient une rhétorique du plan viennent se heurter aux

²³⁰ Bachand, *art. cit.*, p. 148.

convictions des acteurs qui adoptent une rhétorique de projet. Les divers acteurs de l'urbanisme s'associent à travers les différentes décennies de débat public sous les auspices d'une rhétorique de la proposition alternative pour revendiquer une remise en question des décisions publiques en matière d'aménagement.

Dans ce chapitre, nous abordons, comment, depuis les premières expériences de planification territoriale et de politiques publiques de la communauté régionale l'Outaouais dans les années 1970, les pratiques d'urbanisme vont intégrer de manière progressive l'impératif urbanistique de la cohérence et de la concordance entre le réseau de transport et le développement de la ville. Comme mentionnée plus haut, l'approche collaborative est mise à mal par des processus de planification qui n'arrivent pas toujours à bien saisir les démarches de projet, ou inversement, des projets qui se heurtent à la prescription du plan.

Les conflits et les luttes urbaines font surgir de la dynamique d'acteurs de l'urbanisme des inquiétudes en ce qui a trait au renforcement du rôle des polarités urbaines et du centre-ville au sein de la région. Ainsi, les documents d'urbanisme réglementaire et de planification territoriale sont confrontés aux mesures incitatives des projets de transport et aux programmes particuliers promulgués par la puissance publique. Les élus politiques et les services techniques municipaux doivent convenir avec les acteurs concernés par l'urbanisme. C'est avec les associations de quartier, les collectifs d'habitants et les promoteurs immobiliers que les élus et les techniciens municipaux débattent des modifications à entrevoir afin d'articuler les plans élaborés et les projets émergents.

5.1 Du Plan de la capitale nationale (1949) au Schéma d'aménagement et de développement révisé (2015)

Avec l'adoption en décembre 2015 d'un Schéma d'aménagement et de développement révisé (SAD 2015), la Ville de Gatineau présente un document de planification territoriale qui constitue l'aboutissement historique de plus de cinq décennies (1969-2015). Avant d'obtenir le statut de ville-MRC, l'agglomération de Gatineau regroupait cinq municipalités dont la Ville de Hull, Gatineau, Aylmer, Buckingham et Masson-Anger disposant chacune la responsabilité de l'urbanisme. Ces villes étaient regroupées sous la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO) de 1991-2001. Celle-ci avait adopté en 2000 le document de révision du SAD élaboré à l'origine en 1996. Dans sa révision de 2009, celui-ci réitère l'importance d'une consolidation des centres anciens et soulève que « le poids économique du centre-ville a peu progressé et sa revitalisation, amorcée au tournant des années 1990 n'a pas permis de stimuler suffisamment l'activité immobilière et de compter sur la croissance du nombre de résidents sur l'île de Hull²³¹. »

La CUO était constituée par décret en 1991 à la suite de l'échec du référendum sur la constitution d'une ville unique (Hull, Gatineau et Aylmer) et de l'abolition de la Communauté régionale l'Outaouais (CRO) créée en 1969. L'adoption du SAD 2015 fait référence à ce compromis historique entre les villes centres de l'Outaouais et les municipalités périphérique comprises dans la CRO. Les auteurs de ce compromis avaient la conviction de créer un palier de gouverne régionale qui permettrait une planification, un aménagement et un développement cohérent par rapport à la Ville d'Ottawa qui jouissait d'efforts urbanistiques soutenus de la part du gouvernement fédéral et de l'Ontario²³². La dissolution de la CRO en 1991 est sous-jacente à un

²³¹ SAD 2000, article 3 modifié en 2009 par la révision du schéma, R-700-18-2009.

²³² Paré, Jean, et Marc Sarra-Bournet (1984), *Commission d'étude sur la région de l'Outaouais. Problématique de l'Outaouais*, Montréal, Drouin, Paquin & Associés. p. 50-51.

différend entre la Ville de Hull et les autres municipalités qui désiraient développer leurs propres équipements sociaux et culturels et ainsi obtenir une autonomie à part entière par rapport au centre historique de la métropole d'Ottawa-Gatineau²³³. C'est dans un contexte concurrentiel d'une région métropolitaine frontalière avec l'Ontario qu'un compromis sociopolitique est défini dans la vision de développement, soit la question de l'interdépendance économique par rapport à la Ville d'Ottawa et des problématiques des liaisons entre les deux rives. Cette situation soulève également la question de l'identité culturelle de la seule région urbaine québécoise à l'ouest de Montréal sur la rive nord de la rivière des Outaouais. Étant incluse dans la région métropolitaine de recensement (RMR) d'Ottawa-Gatineau, elle fait partie intégrante de la région de la capitale nationale (RCN) du Canada avec les municipalités d'Ottawa-Carleton (MROC) en Ontario, fusionnée elle aussi, en une seule grande Ville d'Ottawa.

La principale ligne stratégique adoptée par le nouveau schéma et inscrite dans son plan stratégique est le principe de concordance entre le développement des milieux de vie et les activités complémentaires (économiques, sociales et culturelles). Cette concordance des actions et des interventions territoriales insiste sur une complémentarité entre les milieux naturel et patrimonial dans un contexte de développement effréné et d'extension des municipalités périphériques au détriment des vieux quartiers du centre-ville. Le registre rhétorique de la planification s'opère par un maintien du potentiel de développement d'édifice à bureau au centre-ville et de l'incapacité à stimuler un développement immobilier résidentiel dans un contexte de transformation majeure et requalification urbaine au cours des années 1970. D'après cette logique de planification régionale, l'intensification des activités aux abords du service de transport en commun rapide et la compacité des quartiers existants afin de conforter les commerces de proximité sont parmi les objectifs d'orientation du

²³³ Bissonnette, Rita, (1987) *Document de réflexion sur la CRO : pour une véritable stratégie urbaine dans l'Outaouais*, Hull, Ville de Hull.

SAD 2015. La localisation du développement par rapport aux pôles d'emploi devient un enjeu d'aménagement où il serait convenu de favoriser « la densification du cadre bâti et une plus grande mixité des fonctions urbaines autour des axes de transport en commun rapide²³⁴. » En plus de consolider le centre-ville historique, il s'agit de diversifier des activités dans le secteur ouest de la ville, soit le Plateau et Aylmer afin de développer des milieux de vie complet où la mixité des fonctions permettre une complémentarité entre le lieu de résidence et de travail.

En ce qui a trait à la requalification et à l'aménagement du centre-ville de Gatineau, le SAD 2015 soutient en tous points le PPU 2009 qui s'applique à encadrer le développement du centre-ville dont l'Île de Hull et les quartiers voisins. Comme cité plus haut, l'Île de Hull n'a pas, depuis les années 1970, avec la construction de la Place du Portage et du Palais des Congrès, connu un développement significatif. En tant que pôle d'emploi régional où plus de 20 000 personnes viennent y travailler chaque jour, le centre-ville constitue un lieu de travail qui a peine à consolider sa fonction résidentielle malgré une diversité non négligeable de l'offre commerciale et d'activité culturelle. Dans le cadre de la restructuration métropolitaine des années 2000, la Ville de Gatineau révisé le schéma d'aménagement de la CUO, mais celui-ci n'arrive pas à contenir le développement de logement dans les nouveaux secteurs à l'ouest au Plateau de la Capitale, déjà planifié, et l'extrême nord-ouest du territoire dans le secteur Aylmer.

Avec la création de la nouvelle grande Ville de Gatineau en 2002, l'ancien maire de la Ville de Hull de 1992 à 2001, Yves Ducharme, est élu pour faire du développement du centre-ville une priorité d'avant plan. Nous remarquons une attention particulière portée sur les vieux quartiers du centre-ville. Les efforts déployés font plus que jamais l'objet d'une mécontente à l'origine des tensions sur la consolidation d'un « centre

²³⁴ SAD 2015, p. 4-42.

urbain régional » entre la ville de Hull et les autres villes de la communauté urbaine. Notons que les documents de planification élaborés tant par la Commission de la Capitale Nationale (CCN), la CRO et la Ville de Hull définissent tous l'Île de Hull et le centre-ville d'Ottawa comme le cœur de la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau. Cependant, ces documents ne s'articulent pas toujours de manière cohérente et les objectifs peuvent se contredire à plusieurs égards, ne serait-ce que sur le plan des infrastructures et des équipements. À la suite des plans de rénovation et d'expropriation du gouvernement fédéral pour la construction des immeubles de bureaux, le territoire de Hull subit la redondance d'actions publiques et d'opérations urbanistiques de plusieurs intervenants gouvernementaux, dont la Société d'aménagement de l'Outaouais (SAO). Cet organisme de développement opérationnel de la CRO jouit de 1969-1976 de pouvoirs considérables dont celui-ci d'expropriation²³⁵. En 1976, date à laquelle où le gouvernement du Parti Québécois (1976-1985) interviendra de manière plus directe par expropriation en vue d'un centre administratif et le Palais de Justice, la mise en œuvre des interventions publiques semblables au gouvernement fédéral se multiplie afin de protéger l'intégrité du territoire québécois. La Commission d'étude sur l'intégrité du territoire du Québec (1966-1972) offre au gouvernement une justification pour intervenir sur le territoire de l'ancienne Cité de Hull afin d'installer les ministères et directions régionales de l'Outaouais, dont la construction de l'édifice du Palais de Justice.

Les années 1990 constituent une période de renouvellement des pratiques d'urbanisme puisqu'elles ont vu naître des initiatives inédites de requalification et de revitalisation du centre-ville. Les nouveaux aménagements axés sur les transports en commun et la qualité de vie des espaces publics sont à l'ordre du jour. Déjà avec la municipalité Légère (1981-1991), Hull fait figure emblématique d'un volontarisme

²³⁵ Entretien GAET03, 3 novembre 2015.

politique qui concentre les efforts de requalification des artères commerciales du centre-ville, même si c'est à cette époque où l'on est témoin de la fermeture de la quasi-totalité des commerces de débits de boisson de la promenade du Portage. Avec l'adoption d'un deuxième plan d'urbanisme de son histoire au début des années 1990, Hull convient de traduire les orientations du PPU 1986 afin d'imposer un nouveau programme d'aménagement du « centre urbain régional ».

Cette dénomination fait l'objet depuis les années 1960 et 1970 au sein même de CRO d'un litige en ce qui a trait à la prétention de la Ville de Hull comme unique ville centrale de la métropole de l'Outaouais québécois. En tant que porte d'entrée principale de l'Ouest du Québec et faisant partie de la capitale du Canada avec la plupart des autres municipalités de la CRO, elle soutient depuis l'adoption de son premier plan directeur d'urbanisme la vision de développement d'un centre-ville à vocation régionale dont les composantes culturelles et institutionnelles peuvent représenter l'ensemble de la région de l'Outaouais et du territoire de la CCN. Cependant, c'est en tant que centre administratif et prestataire de services publics que les autres villes de CRO voient la Ville de Hull. Elles soutiennent plutôt une vision multipolaire où chaque pôle urbain et villageois dispose d'un noyau central offrant des services de proximité. Pour l'urbaniste Jean Cimon, cette incompatibilité des orientations du développement vient empêcher la rénovation de l'Île de Hull²³⁶.

Pour revenir au déploiement d'une stratégie d'aménagement des espaces publics dont les démarches de réaménagement urbain des artères commerciales du centre-ville dans les années 1990, la municipalité Ducharme (1992-2001) soutient un urbanisme qui se distingue de la municipalité Légère. Le recours aux sociétés d'expert-conseil pour des études sur la revitalisation commerciale des axes Saint-Joseph, Portage et Wellington ainsi que la rue Eddy permettent de développer une culture de la

²³⁶ Cimon, Jean (1979), *Le dossier de l'Outaouais. Réflexions d'un urbaniste*, Québec, Pélican.

participation auprès des associations, des professionnels et des citoyens²³⁷. L'arrivée à la Marie de Yves Ducharme en 1992 coïncide avec l'adoption du second plan d'urbanisme de la municipalité. En tentant de faire de Hull le véritable centre de la région urbaine de l'Outaouais, cette orientation insiste sur un énoncé d'urbanisme de « renforcer le rôle régional du centre-ville » notamment avec l'amélioration des espaces publics dont le réaménagement de la rue Eddy²³⁸.

Les années 1980 sont celles du Maire Michel Légère (1981-1991) qui met en œuvre le Plan d'aménagement et de développement de 1979 par l'adoption d'un premier programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le centre-ville de Hull en 1986. Ce PPU 1986 se distingue par un urbanisme stratégique de la revitalisation des vieux quartiers et d'aménagement des espaces publics par rapport à un urbanisme fonctionnel de la rénovation des années 1970. Par exemple, cette planification pilote le programme « Revicentre » du gouvernement du Québec dont les pratiques de revitalisation et requalification des espaces publics du centre-ville constituent une prise en charge par la municipalité de son développement et une stratégie d'orientation des interventions extérieures produites dans les années 1970 par des organismes parapublics comme CCN et SAO. En devenant le maître d'œuvre d'une stratégie d'influence de l'urbanisme, la municipalité Légère avec son service d'urbanisme impose une rhétorique de projet qui porte l'attention sur des programmes particuliers d'urbanisme. Ceux-ci tentent de surmonter les problèmes de collaboration entre la planification territoriale de la CCN, la CRO et la Ville de Hull.

²³⁷ Les documents consultés sont les suivants : *Programme de revitalisation du boulevard Saint-Joseph*, Ville de Hull, Service de développement économique et touristique, mai 1996, et *Programme de revitalisation commerciale et urbaine du secteur Portage/ Wellington*, Ville de Hull, Service de développement économique et touristique, septembre 1997, produit par la Société Biancomano, Bolduc, Boisvert, Mizoguchi & Associés ainsi que Resscoplan.

²³⁸ Plan d'urbanisme de la Ville de Hull, 1990, p. 68-70.

Le document de réflexion présenté par la Ville de Hull sur la stratégie urbaine de l'Outaouais souligne des tensions récurrentes entre les municipalités de la CRO²³⁹. Après la création des nouvelles villes de Gatineau et d'Aylmer en 1975, un référendum sur le regroupement des municipalités de Gatineau, Hull et Aylmer en 1990 permettra de mettre au rancard la question d'une grande ville-centre pour les dix prochaines années. Ainsi, les regroupements municipaux promulgués par le gouvernement du Québec en 1975, les municipalités de la CRO passent de 32 à seulement 8 entités juridiques dont la Ville de Hull. Avec une population de 186 000 habitants sur une superficie de 2 400 kilomètres carrés, cette aire vaste régionale fait l'objet dès la création de la CRO en 1970 d'une planification territoriale avec un premier schéma intérimaire en 1973 qui établit les zones d'aménagement à privilégier ainsi que d'un réseau de transport, d'égouts et de parcs industriels.

Afin de consolider l'armature urbaine régionale, ce schéma constituait un cadre de référence général afin d'établir les limites d'un pôle urbain central, des zones agricoles à conserver et des parcs naturels non fédéraux dans un contexte régional qui regroupe 32 municipalités. Avec la réforme de 1975, le processus de planification territoriale mène à l'adoption d'un schéma d'aménagement en 1977 dont la démarche participative sera conduite avec quatre-vingts assemblés publiques de travail de modification et de consultation des citoyens. C'est dans cette perspective d'ajustement par rapport aux acteurs concernés par l'aménagement et l'urbanisme que la Ville de Hull procède à la mise en œuvre des orientations du PDU de 1972 avec l'élaboration d'un plan d'aménagement et de développement du centre-ville de Hull. Ainsi, les acteurs de l'urbanisme peuvent entamer une discussion en matière de développement de la région urbaine en raffinant les problématiques et les orientations du Schéma

²³⁹ Bissonnette, *Op. cit.* Ce document rédigé par la consultante en politique locale et régionale Rita Bissonnette, *Document de réflexion sur la CRO : Pour une véritable stratégie urbaine dans l'Outaouais*, en 1987 propose de mettre le citoyen au cœur du débat afin d'équilibrer les tensions et les querelles entre les élus et les techniciens de la Ville et de CRO.

régional de développement et d'aménagement de l'Outaouais élaborés par l'Office de planification et de développement du Québec (OPDQ).

Avec la recherche d'un équilibre du développement, la Cité de Hull adopte en 1972 par l'entremise de son service d'urbanisme, créé en 1970 et dirigé par Gilles Beaudry, un premier Plan directeur d'urbanisme. Ce document fait figure de pionnier en matière d'orientation de l'aménagement et du développement. Il vient préciser la vision de la municipalité D'Amours (1964-1972) à un moment de l'histoire où les gouvernements fédéral et provincial ont procédé à des expropriations massives au cœur du centre-ville. À ce moment précis où l'Île de Hull est aux prises avec une pénurie de logement et une mobilisation de comités de citoyens locataires et propriétaires. C'est avec la volonté politique de concilier le bien commun et l'intérêt individuel des citoyens que l'on peut y lire comment ce plan est « un instrument au service de la population pour planifier le développement... l'affaire de la population, il faut donc qu'elle le comprenne pour établir les priorités qui lui conviennent dans l'aménagement de la ville et de son quartier, et pour en surveiller la mise en œuvre²⁴⁰. »

Cet énoncé d'inclusion des citoyens dans la planification et le développement cadre avec le contexte d'une rénovation urbaine. Les batailles citoyennes pour la préservation de certains quartiers et contre les interventions du gouvernement fédéral sont source de préoccupation et de contestation majeures²⁴¹. Avec son programme de construction d'édifices à bureaux sur l'Île de Hull impliquant l'expropriation et l'implantation l'élargissement de la rue Maisonneuve avec la construction du pont du Portage, la Cité de Hull devient avec ce plan d'urbanisme maître d'œuvre pour établir un règlement de contrôle du développement et de l'aménagement de son territoire. L'objectif est de guider l'intervention des autres organismes publics comme la CCN et

²⁴⁰ Plan directeur d'urbanisme, Cité de Hull, 1972, p. 2-3.

²⁴¹ Poirier, Roger (1986), *Qui a volé la rue principale?*, Montréal, Départ. p. 151.

CRO afin de répondre aux préoccupations et aux aspirations de la population. Les plans des divers organismes gouvernementaux (SAO, CCN, CRO) ne viendront pas à bout de la spéculation foncière engendrée par ce réaménagement radical de l'Île de Hull. Pour Roger Poirier, comprenons que « les batailles autour des expropriations ont été rudes et les victoires peu nombreuses²⁴². » On parle de destruction et d'anéantissement de l'Île de Hull par rapport au réaménagement améliorant la qualité de vie des citoyens.

Intégrée à une logique de l'embellissement de la ville et de contrôle du développement immobilier, l'Île de Hull fait l'objet du volontarisme politique du gouvernement fédéral, provincial et municipal dans l'aménagement d'un pôle régional d'emploi pour la fonction publique. Dans l'introduction de 1950 du *Plan de la capitale nationale : Projet d'aménagement de la capitale*, il est révélateur de lire comment la planification régionale du territoire devient après la seconde guerre mondiale un instrument de contrôle du développement des communautés locales et de gestion de l'urbanisation par des comités administratifs et réglementaires inspirés des régions métropolitaines comme Paris, New York et Philadelphie. On y lit :

« Several examples of regional planning and comprehensive by-laws on city development, in Europe and in America, show that this particular problem, even when it affects a large number of municipalities, may be *successfully studied and solved without deeply changing their respective administrations*, but by organizing, only for the purpose of their *better co-ordinated planning and common zoning and building legislation*, a *central Planning Board*, specially appointed to elaborate and to control the execution of the plans and the enforcement of the by-laws. »

Dans cet esprit des années 1960 où la puissance publique doit, par ses prérogatives, intervenir pour le bien commun avec une planification territoriale qui favorise le développement régional. C'est ainsi que la CCN après la publication des lignes d'orientation de l'aménagement de la Capitale Nationale devient l'un des acteurs

²⁴² *Ibid*, p. 152.

de l'urbanisme les plus actifs en matière d'intervention publique. La création des parcs urbains le long de la rivière des Outaouais et l'expropriation de l'industrie manufacturière aux abords du ruisseau de la Brasserie constituent parmi les réalisations qui donneront à l'Île de Hull le caractère de centre urbain et administratif intégré à Ottawa. Avec l'élimination des voies ferrées sur les artères principales, les grands boulevards Maisonneuve et Saint-Laurent tous deux reliés à Ottawa par un pont interprovincial sont aménagés selon les directives d'aménagement de la CCN qui s'inspire largement du Plan de la capitale nationale de 1949 élaboré par l'urbaniste français Jacques Gréber. Celui-ci aura façonné la région urbaine de Gatineau par une vision d'aménagement unissant la nature à la culture par des interventions en matière d'embellissement des îlots industriels de l'Île de Hull. La séparation des fonctions industrielles sera aussi l'une des tâches de la SAO qui pourra par ces pouvoirs d'expropriation créer les parcs industriels et d'affaires Richelieu et Gréber en périphérie des noyaux centraux²⁴³.

La mésentente en matière d'aménagement débute dès lors que la CCN fait l'expropriation de l'industrie manufacturière aux abords du ruisseau de la Brasserie. Le constat serait que la création de parcs industriels du côté ontarien pénalise le secteur manufacturier de Hull. Le quartier du ruisseau de la Brasserie fait à partir des années 1970 l'objet d'une requalification avec le réaménagement des berges du ruisseau et la construction du Pont de la tour Eiffel (pont de la Brasserie) dans les années 1980 par la municipalité Légère. Il s'inscrit à la jonction de ce qui devient l'entrée de ville par la nouvelle autoroute 50 se terminant à la rue Montcalm. Cette jonction constitue également un lien de transport ferroviaire opéré par le Canadien Pacifique avec la rive ontarienne par le pont Prince de Galles construit dans les années 1880 et fermé en 2005.

²⁴³ Le Rapport de la Commission d'étude sur la région de l'Outaouais présidé par Marcel Robidas fera état de la création de ses parcs industriels et du succès qu'ils ont connu à la suite de l'expropriation du secteur manufacturier et l'élimination des voies ferrées sur les rues de l'Île de Hull.

5.2 Du plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun (1994) au Plan de déplacements durables (2015)

Avec la création de la CRO en 1970, le gouvernement québécois impose la consolidation des réseaux routiers conformément à la planification du ministère des transports du Québec (MTQ). Cette conception des réseaux routiers de l'époque vient contraster avec le *Plan de déplacement durable* annexé au SAD 2015. La volonté de mettre le piéton au centre des déplacements constitue une tâche d'aménagement importante dans une région où les développements commerciaux et résidentiels ont été planifiés d'abord pour les automobiles selon une ségrégation des fonctions urbaines. Le déplacement des commerces sur le boulevard Saint-Joseph dans les années 1970 et 1980 annonce le déclin de la rue Principale sur l'Île de Hull avec leur diversité de commerces et de services. Trois ouvrages autoroutiers ont changé le visage du tissu urbain, soit l'échangeur des autoroutes 5 et 50, le boulevard Maisonneuve vers le pont du Portage et la rue Wellington à Ottawa ainsi que le boulevard Saint-Laurent rebaptisé des Allumettières vers le Pont interprovincial Alexandria et la rue Murray à Ottawa²⁴⁴. Contrairement à ce qui était planifié dans le Plan « Hull 1969-1995 » rédigé par M. John Frost, les grandes artères ne feront pas l'objet d'un développement immobilier d'envergure afin de compenser la démolition d'une partie des habitations sur l'Île de Hull. Ces boulevards bénéficieront de quelques constructions résidentielles denses dans les 1980. Elles laisseront la place au déplacement automobile par rapport au service rapide métropolitain envisagé par Frost dans son plan d'origine. La requalification de l'Île de Hull par le gouvernement du Canada n'aura pas l'effet d'entraînement sur le développement d'un « centre urbain régional » regroupant toutes les fonctions nécessaires à une qualité de vie citoyenne. C'est dans une optique d'intégrer les transports en commun et les réseaux routiers que la Société des transports

²⁴⁴ Voir la carte du réseau routier extrait du SAD 2015 à l'annexe 5.

de l'Outaouais (STO) déploie une planification régionale des déplacements afin d'arrimer le développement des nouvelles infrastructures routières à l'offre du transport en commun. Il s'agit maintenant de planifier les divers modes de déplacements ensemble de manière stratégique afin d'arriver à une complémentarité des mobilités urbaines.

Avec son SAD 1977, la CRO envisageait déjà des liens entre le transport en commun et le réseau routier, mais ce n'est qu'avec le *Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun* de la STO adopté par CUO en janvier 1995 qu'une véritable planification conjointe peut être observée dans la mise en œuvre des infrastructures. C'est dans le cadre de la révision du SAD au début des années 1990 avec la création de la CUO et de la STO que l'on envisage une démarche intégrée de planification des réseaux routiers et des transports en commun. Selon notre interlocuteur à la STO, Gatineau devient la première agglomération à réaliser un processus d'élaboration d'une planification des transports en amont de la planification territoriale incitant ainsi le Gouvernement du Québec à prendre l'exemple de l'Outaouais urbain comme cadre à imposer aux autres sociétés de transport du Québec²⁴⁵. Il poursuit en soulignant que c'est dans une optique de changement des habitudes de mobilité des gens que le travail de collaboration s'applique d'abord à faire l'inventaire des axes et des artères régionales à consolider et à concrétiser. Ainsi, les mesures proposées pour la mise en œuvre du plan de transports de la STO s'inscrivent dans une technique de la gestion de la demande (TGD) plutôt que dans un renforcement de l'offre du transport en commun. Cependant, nous pouvons noter que la STO ne se voit pas comme simple prestataire de service de transport en commun qui répond à la demande, mais également comme un organisme chargé de la complémentarité entre la planification des déplacements et le développement socioéconomique inscrit dans le SAD.

²⁴⁵ Entretien GAEI05, 20 novembre 2015.

En ce qui a trait aux recommandations de ce plan de déplacement, l'implantation d'un système de transport en commun rapide interprovincial et régional en site propre constitue l'une des principales directives stratégiques à moyen terme du plan d'action dans les années 1995 à 2005. Entre temps, nous assistons à l'instauration de plusieurs voies réservées pour les bus sur les grands boulevards, soit la première voie réservée au Québec en 1974 sur Gréber, jusqu'à l'Île de Hull en passant par Fournier, et ensuite, sur Maisonneuve ainsi que le chemin Aylmer en provenance de l'Ouest de la ville. L'autre intervention favorisant la fréquentation du transport en commun sera l'aménagement de stationnements incitatifs (Parc relais ou Parc-O-Bus). Ceux-ci permettent d'envisager les prochains pôles multimodaux qui imposent une concordance entre les réglementations d'urbanisme en matière de développement immobilier et l'offre de transport en commun. Ce plan que l'on dit « intégré » tente selon les ingénieurs des transports de la STO d'imposer le virage impératif de l'articulation entre l'aménagement du territoire et les dispositions de déplacement de la population. Dès lors, les autorités municipales et régionales tentent de mettre le transport collectif à l'avant-scène du développement et réduire la part modale de l'automobile individuelle.

Avec un horizon fixé à 2011, le plan d'action du plan de transport de 1995 fait les recommandations et les objectifs associés à l'aménagement du territoire à moyen terme, soit la consolidation des milieux résidentiels existants, la mixité des usages et la diversification de l'activité commerciale. L'objectif de distribution des emplois sur le territoire de la CUO s'avère laissé de côté par les politiques d'urbanisme dans la mesure où les nouveaux développements résidentiels ne se concentrent pas le long des corridors de transport collectif. À partir des postulats d'urbanisme de quartier néo-traditionnel, l'idée d'instaurer des seuils de densité de logements et d'emplois étaient une recommandation du Plan de transport de la STO de 1995 afin de « réduire les

distances et les temps de déplacement entre le domicile et les lieux d'activité²⁴⁶. » De plus, la STO fait ainsi la recommandation d'intégrer au sein du SAD de la CUO des normes de densité de l'habitat et de mixité des usages urbains.

Le corridor de déplacement et la forme urbaine deviennent les facettes d'un urbanisme qui s'applique à rendre efficace la mobilité quotidienne de milliers de travailleurs qui prennent leur voiture tous les matins pour aller travailler à Ottawa ou sur l'Île de Hull²⁴⁷. La collaboration entre les services de la STO et de la Ville de Gatineau, entre la CCN et le Ministère des Transports du Québec, la Société des transports d'Ottawa-Carleton (OC Transpo) vise la planification des réseaux routiers tant en matière d'aménagement des rues empruntées par les bus que dans la manière d'intégration et de coordination du réaménagement des artères faisant l'objet d'un pôle intermodal. Par exemple, l'implantation du service rapide par autobus en site propre du côté de Gatineau offre une opportunité de consolidation d'un îlot urbain aux abords du trajet. C'est sous la forme d'un réaménagement des espaces publics et des trajectoires de perméabilités du tissu urbain que la Ville de Gatineau peut revoir son réseau viaire afin de permettre une convergence des modes de déplacement vers les stations du Rapibus. La coordination et la collaboration ne se font pas sans querelles de compétences dans un contexte interprovincial où deux gouvernements, deux villes font face à un organisme fédéral qui planifie et gère l'aménagement de la Capitale du Canada. C'est ainsi qu'une entente entérinée en 1972 entre la CCN et le gouvernement du Québec fait office de collaboration pour la réalisation des grandes infrastructures routières de l'Outaouais. Devant une planification accomplie des réseaux routiers, la STO entretient avec son plan intégré la volonté de changement de la culture de mobilité afin de franchir le seuil de fréquentation du transport en commun lui permettant d'argumenter en faveur d'un TCSP. Malgré la planification dans le Plan de la capitale

²⁴⁶ DELUC (1994), *Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun*, STO, CUO, CCN et MTQ, p. 23.

²⁴⁷ MTQ (1996), *Plan de transport de l'Outaouais (1996-2011)*

ainsi que dans le SAD de 1977, ce n'est qu'en 2004 que le rapport de faisabilité faisant état de l'urgence de l'implantation de ce genre de service pour la population de Gatineau²⁴⁸. À partir de cette rhétorique de projet des techniciens de la STO et des autres ingénieurs impliqués dans la mise en œuvre de ce TCSP en Outaouais, nous assistons à un débat sur le choix technologique à adopter dans le cadre d'un projet qui ne sera pas mis en service avant la fin de 2013. Le choix d'un service rapide par bus devient à l'époque l'avenue d'un projet assurant le débit comparable à un train léger sur rail à des coûts respectant les budgets alloués par le gouvernement fédéral et le ministère des transports du Québec.

C'est dans le cadre d'une stratégie interprovinciale de transport collectif que la CCN amène les sociétés de transport d'Ottawa et de Gatineau à collaborer pour une plus grande cohérence en matière de planification des transports. Cette étude réalise une analyse sur les liens interprovinciaux à travers cinq piliers, soit des communautés orientées vers le transport en commun, la priorité à l'utilisateur, l'exploitation, les infrastructures et la gouvernance. Ce fut l'occasion de réfléchir en matière de créneaux d'échange qui permettraient à chacun d'opter pour un type de développement par rapport à l'autre. Cependant, il s'avère difficile de compléter les deux systèmes de transport en commun dans un contexte où les deux rives possèdent leur propre agenda de planification et sont en compétition en ce qui a trait à l'attractivité économique des entreprises²⁴⁹.

²⁴⁸ Blanchet, Marc, Marc Choinière, Nathalie Martel et Sylvain Chapdelaine (2004), *Rapibus. Un système rapide de transport en commun pour l'Outaouais. Une étude faisabilité détaillée*, Rapport final, Société des transports de l'Outaouais.

²⁴⁹ Voir le Rapport final de l'étude sur le transport collectif entre les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau en 2013. « La *Stratégie interprovinciale de transport collectif* est un projet de collaboration entre la Commission de la capitale nationale (CCN), la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais (STO), trois partenaires financiers qui comptent sur la participation directe de la Ville de Gatineau. La CCN a retenu les services des firmes McCormick Rankin Corporation, Tecsum AECOM et PACE Public Affairs & Community Engagement pour l'aider dans ce projet. » Extrait d'un courriel pour la consultation publique en août 2009.

5.3 De l'implantation d'un transport en commun en site propre (TCSP) à la consolidation des pôles de développement

Depuis les années 1970, la planification territoriale de la région urbaine de Gatineau se construit à partir d'une réflexion sur les infrastructures de transport et une vision des déplacements urbains. En tant que destination quotidienne de milliers de travailleurs dus à la construction de la Place du Portage, cette réflexion s'appuie sur l'affluence croissante des déplacements vers l'Île de Hull. La question de l'implantation d'un système rapide par bus et la construction des réseaux routiers s'est posée à un moment où le centre-ville de Gatineau traversait cette transformation majeure. L'arrivée des immeubles de bureau du gouvernement fédéral plongeait alors l'Île de Hull dans un état de pénurie de logements²⁵⁰. Un chantier routier et d'infrastructure qui s'en suivra permet aux vieux quartiers à Hull de devenir le principal pôle de développement de la région de l'Outaouais. Ainsi, la jonction des grands boulevards Maisonneuve et Saint-Laurent (des Allumettières aujourd'hui) avait été planifiée comme un pôle d'intensification des activités commerciales et résidentielles à la suite des expropriations liées à l'infrastructure routière. Les emprises ferroviaires de l'industrie du bois deviennent des cibles pour planifier les déplacements par des transports collectifs. Plusieurs de ces emprises seront démantelées et deviendront d'ailleurs des pistes cyclables qui traversent l'Île de Hull.

Au début des années 1990, lors de l'élaboration du plan intégré des transports, la STO avait prévu l'implantation d'un TCSP qui suivait l'emprise ferroviaire d'ouest en est à partir du boulevard Alexandre-Taché situé près du pont Prince-de-Galles²⁵¹. Ce dernier pourrait servir, selon les conclusions de la *Stratégie interprovinciale de transport collectif*, de lien entre les deux rives pour le passage d'un système léger sur

²⁵⁰ Andrew, Caroline, André Blais et Rachel Des Rosiers (1975), « Le logement public à Hull », *Revue canadienne de science politique*, vol. 8, no 3, p. 403-430.

²⁵¹ Voir également la carte du réseau routier extrait du SAD 2015 à l'annexe 5.

rail. Dans l'optique de provoquer un développement urbain autour des pôles multimodaux de déplacements, la STO énonce une rhétorique de projet d'urbanisme qui vise à militer en faveur des transports collectifs afin de réduire la part modale de l'automobile. Depuis, la création d'une commission des transports au début des années 1970, les transports en commun sont exploités selon la méthode de la gestion de la demande. Le service répond à la demande actuelle des usagers sans offrir plus qu'il en faut pour répondre à cette demande. Cette méthode s'affaire plutôt à cibler des mesures incitatives pour encourager l'usage des transports collectifs en implantant entre autres des voies réservées pour les véhicules à taux d'occupation élevé. De plus, on favorise l'introduction de programme de covoiturage ainsi que la construction de parcs de stationnement incitatifs aux abords des axes de transports en commun à haut niveau de service.

Ainsi, au cours des années 1990, nous assistons à un changement de perspective dans la planification des transports en commun et des réseaux routiers. Non seulement les réseaux routiers sont planifiés en tenant compte des transports en commun, mais la planification se fait dans une perspective d'offre d'un service rapide par bus. Cette rhétorique de projet s'énonce avec le Rapibus. Ce discours sur les déplacements est né de l'idée que l'offre du service rapide par bus incitera plus d'usagers de la route à prendre le bus pour ses déplacements quotidiens. Elle s'inscrit dans une orientation stratégique d'attractivité des activités aux abords de son parcours. Encore une fois, l'idée est d'accroître le développement social, culturel et économique le long de l'axe ferroviaire vers l'est afin de limiter les déplacements nord-sud vers Ottawa. Avec les stations Montcalm et Alexandre-Taché au centre-ville de Gatineau, le Rapibus sert d'outil de développement des activités puisqu'il consolide les environs des stations en pôle de développement pour les années à venir. Ainsi, la réglementation d'urbanisme est adaptée afin de soutenir une intensification des activités commerciales et résidentielles aux abords du TCSP.

L'article 503.2 du règlement d'urbanisme impose la continuité commerciale obligatoire au rez-de-chaussée des bâtiments situés sur les artères et rues principales à haut niveau de déplacement urbain. Une plus grande activité commerciale sur ces artères est susceptible selon cette avenue réglementaire pour favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. Dans le cas du centre-ville, l'implantation du Rapibus se traduit par une stratégie d'aménagement des espaces publics. Cependant, les interventions sont effectuées de manière séparée et décalée dans le temps ce qui rendent les perméabilités et les interconnexions entre les stations et les quartiers avoisinants moins évidentes. Avec le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Hull en 1990, l'objectif de l'implantation d'un système rapide par bus sur le corridor de l'emprise ferroviaire est confirmé ce qui entame une longue marche vers le projet d'implantation du Rapibus. D'abord, l'étude des « coûts et bénéfices » réalisée en 2006 démontre que l'option retenue d'un corridor accueillant exclusivement des autobus le long de l'emprise ferroviaire d'est en ouest laisse la place à l'évolution technologique vers un système léger sur rail comme le tramway européen. L'option d'un corridor dédié au bus ressort ainsi plus « performante et attrayant » et contribue ainsi à l'économie générale et locale. Surtout, cette option coûte la moitié moins chère que l'option du système léger sur rail. De plus, cette étude établit que les options du train de banlieue et l'intégration du système rapide par bus au réseau routier à l'aide de voies réservées non exclusives ne rencontrent pas les bénéfices escomptés par l'implantation d'un Rapibus.

En amont de cette étude, l'étude de faisabilité d'un système rapide de transport en commun pour l'Outaouais déposée en février 2004 traite en détail des modalités et moyens pour mettre en œuvre ce projet d'implantation en implique les acteurs de l'aménagement du territoire est deux rives de la Capitale Nationale du Canada. Cette étude déploie tous les arguments techniques et soutient la rhétorique selon laquelle le Rapibus est un « projet intégré dans son milieu. » Cependant, l'articulation du projet

avec le milieu constitue une orientation majeure et un argument de taille pour convaincre les autorités de financer le projet. Les liens et la desserte du centre-ville régional de l'Outaouais deviennent ainsi une priorité dans la mesure où l'ensemble des autobus passe par la Promenade du Portage ou le boulevard Maisonneuve pour ensuite emprunter le pont du Portage en direction du centre-ville d'Ottawa. L'étude remarque cette incohérence entre le projet d'implantation du Rapibus et l'aménagement des liens de la rue Montcalm avec la station du même nom. Avec le réaménagement de la rue Montcalm, plusieurs éléments laissent penser que le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville de Gatineau et l'implantation du Rapibus sont élaborés et mis en œuvre de manière distincte malgré qu'une voie réservée depuis le centre-ville vers la station était prévue lors des heures de pointe. Le concept préliminaire du projet de réaménagement de la première portion de la rue Montcalm entre le boulevard Alexandre-Taché et la rue Papineau jusqu'au pont de la Brasserie est certes élaboré avec la seconde portion regroupant la nouvelle station Montcalm, l'intersection de l'autoroute 50 et le secteur de la Fonderie. Cependant, le projet du Rapibus obtient sa propre démarche d'élaboration, mais pour autant s'articule aux démarches de la Ville de Gatineau qui doit s'occuper du réaménagement des espaces publics.

En tant que « pôle d'attractivité régional » comme le stipule le Plan de déplacement durable (PDD), le centre-ville, le secteur de la Fonderie et les quartiers environnants de la station Montcalm sont considérés comme une zone axée sur le transport en commun (ZATC). D'autant plus que cette station pourrait devenir, selon la planification du nouveau SAD 2015, le point pivot entre le lien du transport rapide par bus vers l'ouest empruntant du boulevard des Allumettières jusqu'au pôle mixte de développement du Plateau de la Capitale. L'articulation entre l'implantation du Rapibus et la mise en œuvre des cadres réglementaires d'urbanisme régissant les zones environnantes reste un objectif à préciser, même si plusieurs secteurs ont vu leur

nombre d'étages et leur constructibilité augmenter à la suite de l'implantation du Rapibus. Notons que ce projet d'urbanisme remonte aux années 1990 avec la création de la CUO et de la STO. Le processus d'élaboration d'une planification intégrée des transports et de l'aménagement territoriale remonte aux années 1970 où il avait au sein même du SAD cette volonté de planifier les réseaux routiers et les projets d'infrastructure des transports avec les divers partenaires régionaux du développement.

Avec la participation des citoyens et des autres acteurs de l'urbanisme, la collaboration des autorités publiques semble avoir un effet sur la qualité des réalisations et la planification des pôles de développement comme le secteur de la Fonderie et de la rue Montcalm. L'instauration de mesures incitatives pour favoriser la demande des transports en commun va de pair avec une stratégie d'aménagement de la ville qui prévoit dans le cas qui nous intéresse des développements d'activités aux abords des axes à haut niveau de service. Le centre historique de la Gatineau vient contredire les aspirations de la planification de la fin des années 1970 dans la mesure où l'on observe de manière évidente un développement dans les quartiers et les villages en couronnes du centre urbain régional. Le développement commercial est un autre élément qui vient contrebalancer les efforts de développement des zones axées sur le transport en commun dans la mesure où encore dans les années 2000, les pratiques d'urbanisme préconisent une ségrégation des fonctions de la ville avec en plus des centres commerciaux dédiés aux déplacements motorisés. Selon les dernières orientations du SAD 2015, la part modale du piéton et du cycliste reste sous la barre des 10 % et les efforts pour atteindre les 15 % sont, encore au moment de son adoption, un élément à être appliqué et démontré au sein des diverses démarches de projet de réaménagement des espaces publics et des artères régionales.

Dans les années 1990, les réaménagements du boulevard Saint-Joseph et de la rue Montcalm sont des exemples concrets d'une volonté des autorités publiques de rendre

plus accessibles les artères secondaires aux déplacements urbains non motorisés. Cependant, les efforts des comités de revitalisation dans les années 1980, *Revicentre* et la Corporation de revitalisation du centre-ville de Hull, ayant insistés sur un développement axé sur les familles dans l'Île de Hull avec comme mesures incitatives à un réaménagement des espaces publics et de réhabilitation du patrimoine bâti n'offrent pas les résultats d'un repeuplement et d'une reconquête du centre — historique par les habitants qui l'ont quitté dans les années 1970. Selon les données du PU 1990, l'Île de Hull compte 12 780 habitants tandis qu'en 2015 elle ne dépasse pas la barre des 15 000 habitants. À partir des orientations de la municipalité Bureau (2005-2013) à la suite d'un premier mandat de la municipalité Ducharme (2002-2005), voyons maintenant comment les services municipaux facilitent l'élaboration de politiques qui valorisent le rôle des déplacements durables et l'aménagement des espaces publics qui incitent le développement résidentiel du centre-ville.

5.4 Du réaménagement des espaces publics aux mesures incitatives à la construction résidentielle

Le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) du secteur de la Fonderie de 2013 semble le meilleur exemple d'initiative publique de promotion du développement résidentiel au centre-ville aux abords des infrastructures de transport en commun. Ce projet d'urbanisme axé sur les transports collectifs et actifs répond aux exigences de la Politique d'habitation de la Ville de Gatineau adopté en octobre 2006 et mise à jour en 2017. Créée et élaborée par la municipalité Ducharme (1992-2001), la Commission permanente de l'habitation démarre ses travaux en 2001 avec comme ambition et le mandat « d'assurer à tous les citoyens l'accès à un logement adéquat, à un prix abordable, dans un environnement favorable²⁵². » Cette politique ordonne les

²⁵² Message du Maire de Gatineau, Marc Bureau, en introduction de la Politique d'habitation de la Ville de Gatineau de 2006.

orientations du Plan stratégique 2003-2007 formalisées de manière réglementaire avec le Plan d'urbanisme 2005. Avec la notion de village urbain, elle insiste sur un développement responsable selon les principes de durabilité des interventions et actions en matière d'habitation. Pour favoriser des milieux de vie complets au sein d'une « collectivité viable », il s'agit pour cette politique d'habitation d'appuyer la rénovation résidentielle tout en offrant « une croissance urbaine favorisant la densification des activités » utilise aux générations futures.

Dans les années 1960 avec le Maire Marcel d'Amours (1964-1972), l'absence de politique de logement favorisant la rétention des habitants au centre-ville provoque le développement résidentiel des quartiers environnants et des villes voisines. Par surcroît, durant cette période de rénovation urbaine, le développement sur l'île de Hull se compose de tour d'habitation et de copropriétés dédiées aux professionnels et aux fonctionnaires de l'État. Avec l'arrivée à la Mairie de Jean-Marie Séguin (1972-1974), et ensuite, de Gilles Rocheleau (1974-1981), cette période historique est marquée par un contexte économique difficile des villes-centres du Québec qui témoigne d'un courant de transition industrielle. On assiste à une diminution des emplois du secteur manufacturier vers une augmentation des emplois du secteur tertiaire et des services professionnels²⁵³. Dès lors, le territoire de Gatineau connaît alors une réorganisation majeure en matière de distribution des habitants qui choisissent des milieux de vie plus éloignés du centre-ville. Par conséquent, on observe un déclin démographique du secteur de la ville de Hull par rapport aux autres municipalités de l'Outaouais métropolitain. Avec la nouvelle municipalité Séguin-Rochelleau, les orientations en matière de logement public et social seront complétées par un Office municipal de l'habitation (OMH). Celle-ci sera chargée de mettre en œuvre une politique de logement public dans les quartiers du centre-ville dont les quartiers Lambert et Jean-

²⁵³ Andrew, Caroline, Jacques Léveillé et Louise Quesnel (1985), « Le pouvoir local et les stratégies de réaligement dans les centres urbains du Québec », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 9, no 2, p. 117-149.

Dallaire sur la rive droite du Ruisseau de la Brasserie ainsi que les habitations Mance au cœur du quartier Frontenac à l'angle du boulevard Sacré-Cœur.

Dans les années 2000 à la suite du travail entamé par la municipalité Ducharme, la municipalité Bureau (2005-2013 ; réélu en 2009) a été responsable pour l'adoption de cette politique d'habitation. Elle sera surtout chargée de sa mise en œuvre. Les orientations en matière de logement s'appliquent d'une part à encadrer une intensification « responsable » de l'habitation dans des secteurs comme l'île de Hull. D'autre part, elle s'affaire à soutenir la réhabilitation du cadre bâti existant en vue de sa pérennisation. Cette politique municipale respecte l'objectif de valorisation d'une « gestion durable » du patrimoine inscrite comme première directrice stratégique du Plan stratégique de la Ville. Elle oriente les acteurs de l'urbanisme dans leur volonté d'obtenir de la municipalité un appui sans précédent en matière de logement social et communautaire.

Certains acteurs dont l'association Logemen'occupe privilégient la diversité du type de logement et d'habitation tout en soutenant la construction de logement abordable. Fondée dans les années 1970 en tant que Logement-va-pu ou « Là-j'm'en-va-pu », cet organisme dénonce la politique d'expropriation des citoyens et la raréfaction des logements sociaux, communautaires et abordables sur l'Île de Hull. Au cours des décennies suivantes en tant que membre participant au Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU), il appuie les démarches de la municipalité et du gouvernement du Québec pour la mise en place de programme de subvention aux logements sociaux et communautaires. À la suite de la rénovation urbaine de l'Île de Hull dans les années 1970, l'une des principales sources de mésentente dans le domaine l'urbanisme et l'habitation sera la question d'assurer le renouvellement « [d']une offre équilibrée et diversifiée d'habitation²⁵⁴ » afin de

²⁵⁴ Libellé de l'orientation 2 de la Politique d'habitation de la Ville de Gatineau mise à jour en 2017.

répondre aux besoins de logement abordables et accessibles pour les familles, les aînés et les personnes seules. Ceci dit, l'aide financière au logement social se voit octroyé par la municipalité Séguin-Rocheleau dans les années 1970 à des projets d'habitation qui se situent en marge du tissu urbain de l'île de Hull mise à part les Habitations Mance situées entre l'École primaire Saint-Rédempteur et l'École secondaire de l'île. Cette politique de logement social créa ainsi des quartiers homogènes qui ne se sont pas intégrés au tissu urbain du centre-ville. Il préconise en quelque sorte une ségrégation qui contrevient à la mixité sociale revendiquée par des organismes de défense collective des droits sociaux dont l'objectif est la promotion de l'accès au logement pour tous dans des milieux de vie de qualité.

Avec les dernières activités de consultation de la municipalité Bureau sur le réaménagement de la rue Montcalm et les espaces publics stratégiques du centre-ville à la fin des années 2000, les démarches de projet en matière de promotion du développement résidentiel sont à leur apogée depuis les événements de réaménagement de l'île de Hull dans les années 1970. Depuis les projets de la municipalité Ducharme des années 1990, les efforts de réaménagement des espaces publics n'avaient pas donné les résultats escomptés. Les réaménagements des boulevards Saint-Joseph, Saint-Raymond/du Casino et de la Promenade du Portage n'ont pas provoqué au centre-ville des réinvestissements importants en matière de développement immobilier ou commercial. Cette période correspondrait à une accélération des développements dans les districts périphériques au centre-ville comme le Plateau de la Capitale et le noyau commercial de la Cité. À un moment où la municipalité Légère dans les années 1980 et Ducharme dans les années 1990 investissent dans le réaménagement des infrastructures souterraines et de surface, les pôles urbains secondaires semblent continuer à se développer selon une logique de séparation des fonctions commerciales et résidentielles. Le réaménagement des grands boulevards Saint-Joseph et Saint-Raymond donne une place prioritaire à l'automobile qui devenait le mode de transport

privilegié pour faciliter les déplacements. À cette époque, la qualité du renouvellement et du réaménagement urbain des grands axes du centre-ville ne s'est pas accompagnée d'un programme formel d'incitatif de soutien à la construction résidentielle. La réhabilitation du patrimoine bâti ne s'ensuivait pas d'un processus de revitalisation social et culturel en soutenant les efforts de l'amélioration de la qualité de l'habitat et des espaces publics au centre-ville.

Avec la réorganisation municipale créant la grande Ville de Gatineau, on assiste à de nouvelles formes d'encadrement de l'intensification et du développement des activités résidentielles et commerciales. À partir des orientations du PPU 2009, la municipalité Bureau s'appuie sur des mesures incitatives fiscales au moyen de congé de taxes municipales. Selon un périmètre défini dans le *Programme de subvention pour la construction domiciliaire au centre-ville*, les promoteurs immobiliers obtiennent pour la construction d'habitation de 3 étages d'au moins 4 logements une subvention équivalente à 75 % des taxes municipales pour une durée allant jusqu'à 10 ans pour des bâtiments de plus de 7 étages. L'aide financière pour la rénovation du cadre bâti existant ou l'accès à la propriété constitue une autre forme de programme de soutien à l'habitation dont les effets d'entraînement sur l'activité commerciale de proximité demeurent à vérifier. D'une part, les promoteurs soutiennent qu'ils ne peuvent pas offrir des projets intégrant des espaces commerciaux puisque les commerces ne souhaitent pas s'installer dans un quartier où la masse critique de clients n'est pas au rendez-vous. D'autre part, la municipalité prévoit dans son *Plan de développement intégré 2015*, des investissements majeurs dans les infrastructures souterraines pour permettre d'accueillir plus de logements et des aménagements de surface pour améliorer les environnements et les paysages urbains de manière durable et viable. Le plan d'investissement cible des projets de développement urbain de manière à ce que ceux-ci incitent les promoteurs immobiliers vers la construction d'immeuble multifonctionnel qui engendrent des retombées en matière de développement

résidentiel. L'objectif étant de diversifier les activités du centre-ville en favorisant comme mentionnée plus haut la continuité commerciale au rez-de-chaussée des immeubles ayant le pignon sur les rues principales du centre-ville.

À la jonction des champs de l'habitation et du réaménagement des espaces publics se trouve la question du stationnement hors rue sur des terrains détenus par des promoteurs immobiliers. C'est un enjeu qui constitue pour les acteurs de l'urbanisme un élément central de la mésestante sur le développement du centre-ville. Les uns pensent que la préservation du patrimoine bâti et naturel dicte les lignes directrices d'urbanisme de mobilisation citoyenne. Les autres conçoivent le développement selon une logique de densification inhérente à la rentabilité financière qui se conjugue à la construction de bâtiment ayant un minimum de hauteur afin d'atteindre le bénéfice escompté pour un projet de construction domiciliaire.

5.5 Du cadre de participation des citoyens aux affaires municipales à la contestation des formes du débat public municipal

À la suite de l'adoption d'un premier *Plan stratégique* 2003-2007, la Commission sur les choix stratégiques de la Ville de Gatineau présentait un document encadrant les services municipaux dans le sens d'une « gouvernance participative » inscrite à la quatrième direction stratégique. Le document préparé par le Service de la planification stratégique de la Ville et adopté par le Conseil municipal le 8 février 2005 est nommé le *Cadre de référence en matière de la participation des citoyens aux affaires municipales*. Dans les faits, il constitue des recommandations formulées et des engagements des élus sur les visées des démarches participatives de la municipalité. La démarche de formulation du cadre de référence qui s'est effectuée au sein même d'une commission municipale regroupant élus, personnes-ressources et citoyens fait appel aux avis et suggestions de la population. Le 24 avril 2004, la municipalité Ducharme organise ainsi un *Colloque sur la démocratie municipale* en invitant des experts et tous les gens

susceptibles d'apporter une contribution à l'élaboration du document-cadre sur la participation des citoyens. À l'issue de cet exercice d'élaboration, la municipalité ne dispose pas de politique officielle en matière de démocratie locale. L'option de la gestion participative du processus décisionnel reste une tâche réalisée au sein du service de planification stratégique de la municipalité. Le choix de créer un dispositif interne à l'administration municipale par rapport à un conseil externe de consultation et de participation se voit contester par certaines associations. Celles-ci dénoncent certaines démarches participatives de la municipalité dans le sens où elles ne respectent pas le critère d'indépendance et d'autonomie. Par exemple, en 2007, lors de l'élaboration du PPU, certaines associations, dont Logemen'occupe, revendiquent le droit de parole indépendamment de ce que les experts-conseils chargés de la démarche de consultation publique présentent comme document encadrant la journée de réflexion.

La remise en question de la démarche de consultation force la municipalité à préparer une séance extraordinaire du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) portant sur l'avenir du centre-ville. Les divers participants ont pu présenter de manière aléatoire et sans encadrement préalable leur vision du développement du centre-ville dans un contexte où le service d'urbanisme table sur un PPU pour le centre-ville. C'est ainsi que les membres de l'Association des résidents et résidentes de l'Île de Hull (ARIH) ont présenté à leur tour dans leur mémoire la démarche de consultation populaire sur les questions d'urbanisme par l'entremise de leur comité interne d'urbanisme. Lors de la première phase de participation citoyenne, les contenus présentés dans le document de consultation préparé par la firme-conseil ont fait l'objet de vive discussion. Il envisageait un portrait complet et une lecture exhaustive du territoire et des milieux avant même d'avoir reçu et revu les visions des divers participants. Selon le calendrier présenté en avril 2007, les participants à la journée de réflexion avaient moins d'un mois pour présenter leur mémoire en vue d'un rapport de consultation à être déposé auprès du service d'urbanisme en mai 2007 en vue de

l'élaboration des lignes directrices pour l'aménagement du centre-ville. Cette très courte échéance fut contestée par plusieurs participants.

L'ensemble des participants à la démarche participative d'élaboration du PPU 2009 qui ont déposé un mémoire déploie un argumentaire soutenu sur la vision du centre-ville à laquelle elles adhèrent. Dans un contexte où cette rhétorique de la proposition alternative domine, on voit comment la mise en place d'un Comité des usagers regroupant une vingtaine d'associations du centre-ville est un élément central de justification dans l'argumentaire sous-jacent à la lecture du milieu présentée lors de la journée de réflexion. Notons que ce type d'arrangement institutionnel favorisant la participation du plus grand nombre d'acteurs de l'urbanisme se présente dans le cas de l'élaboration d'une politique municipale. Dans le cas d'un projet d'urbanisme privé, les démarches participatives semblent se préparer de manière variable selon les particularités et les impacts du projet sur les milieux de vie avoisinants.

Au cours des années 2000, on assiste à quelques consultations publiques sur des projets d'urbanisme entrepris par des promoteurs immobiliers. En 2015, le service d'urbanisme présente une démarche de requalification du Quartier du Musée qui fait l'objet d'un enthousiasme sans précédent de la part des acteurs de l'urbanisme. D'une part, la rhétorique du projet des promoteurs présente des arguments qui insistent sur la nécessité d'un projet d'envergure pour l'entrée de ville et le déploiement d'une intensification des activités d'affaires qui provoquerait une hausse de la demande domiciliaire. D'autre part, la rhétorique de proposition alternative des associations citoyennes se prononce plutôt en faveur d'un développement à échelle humaine du quartier situé entre les boulevards Laurier et Maisonneuve. Cette dernière défend le caractère patrimonial et revendique une protection accrue du quartier par le respect des règles inscrites au PPU 2009. À la lumière des lignes directrices émises par l'ARIH dans le passé sur la densification du centre-ville, les habitants des rues Champlain et

Notre-Dame-de-l'île se réunissent au sein d'un collectif citoyen pour la protection du quartier, *Protégeons le Quartier du Musée*.

Cette effervescence momentanée de la participation citoyenne démontre comment la municipalité déploie des efforts pour octroyer aux associations et aux habitants des quartiers du centre-ville une plus grande place dans la prise des décisions qui affectent l'avenir du centre-ville. Cependant, certaines associations de défenses collectives des droits dénoncent l'incapacité des services municipaux de rejoindre les habitants marginalisés et vulnérables du centre-ville pour leur permettre de s'exprimer sur leur préoccupation concernant les nouveaux projets de développement du centre-ville. Ces associations sont le siège de groupes qui participent à l'éducation populaire et à la lutte contre la pauvreté et leurs usagers seront les premiers concernés par des projets de rénovation qui profitent aux promoteurs immobiliers et accélèrent selon eux la « gentrification » de l'Île de Hull.

5.6 Du collectif de citoyen pour la protection des vieux quartiers au Regroupement des comités de citoyen de Hull

Certains diront que ce sera grâce à la mobilisation de plusieurs associations de défense des droits et de comités de citoyens engagés dans la lutte contre le réaménagement urbain entamé dans les années 1970 que l'on voit, au cours des années 2010, une recrudescence de la mobilisation citoyenne et associative contre des projets de développement du centre-ville. Parmi les projets d'urbanisme contesté, la requalification du quartier du Musée se voit interpellé par les citoyens dans la mesure où il ne respecte pas le PPU 2009 et les règles d'intégration architecturale du secteur. Le projet de requalification du secteur industriel des chutes des chaudières, nommé le quartier Zibi, est remis en question par les nations autochtones algonquines et les associations de protection du patrimoine. Ces dernières sont des observateurs de longues dates du secteur des Chaudières entre autres concernant les opérations de

démolition des édifices de la compagnie E. B. Eddy. Le dernier projet en lice est prévu sur les terrains industriels des papeteries de la E. B. Eddy vendus au promoteur immobilier Windmill pour la création d'un quartier des chutes des Chaudières sur les deux rives de la rivière des Outaouais.

À l'époque de la rénovation urbaine des années 1970, les échos d'une « révolution tranquille » pour l'Outaouais où la réappropriation du territoire par le gouvernement fédéral et des promoteurs immobiliers se vit par la transformation majeure de la forme urbaine de la ville de Hull²⁵⁵. Les mouvements populaires et sociaux sont à l'œuvre pour revendiquer le droit de conserver leur domicile et leurs milieux de vie²⁵⁶. C'est dans un tel contexte que les citoyens demandent à la municipalité D'Amour (1964-1972) d'établir un plan directeur d'urbanisme qui sera adopté en 1972, mais également, une politique de logements publics et sociaux afin venir en aide aux gens forcer à se reloger. Créée à l'été 1968 par l'appui de l'Église catholique de Hull, l'Assemblée générale de l'Île de Hull (AGIH) sera à l'origine d'une animation sociale qui vient appuyer les citoyens à organiser au sein de comités de citoyens. Ils feront plusieurs manifestations et des moyens de pression afin de recevoir des compensations pour leur expropriation par le gouvernement fédéral, provincial et la municipalité D'Amour²⁵⁷. L'une des revendications centrales de l'AGIH sera la participation des citoyens à la décision politique concernant l'avenir du centre-ville, soit l'élaboration d'une politique de logement, d'un plan directeur d'urbanisme et les programmes de réaménagement urbain qui concernant leurs habitations. En 1973, l'AGIH est rebaptisé le *Regroupement*

²⁵⁵ Andrew, Caroline, Serge Bordeleau et Alain Giomont (1981), *L'urbanisation : une affaire. L'appropriation du sol et l'État local dans l'Outaouais québécois*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa. Voir le dossier spécial dans la Revue des membres de l'Ordre des architectes du Québec sur *Hull 1970-1980 : la décennie prodigieuse ?* par Pierre Beaupré et Henri-Julien D'Amour, février 1984.

²⁵⁶ Andrew, Caroline (1994), « Les mouvements sociaux », dans *Histoire de l'Outaouais*, Gaffield, Chad (dir.), Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 583-639.

²⁵⁷ Voir le mémoire de maîtrise en science politique de Denyse Côté, *La participation des citoyens aux organismes communautaires de Hull : Une étude de l'Assemblée générale de l'île de Hull*, Université d'Ottawa, 1975 ainsi que celle de Serge Bilodeau et Alain Guimont, *Luttes urbaines à Hull*, Université Laval, 1976.

des comités de citoyens de Hull (RCCH) afin d'étendre son territoire à l'ensemble de la ville, mais également de regrouper d'autres mouvements citoyens liés à l'action sociale. L'année suivante en 1974, le comité du logement appelé à l'époque le *Regroupement populaire de l'Île* constitue son propre organisme « Là, j'm'en va pu » pour entreprendre des actions directes concernant la revendication de certains habitants de l'Île de Hull de demeurer dans leur quartier. C'est en 1974 que les comités de citoyens des quartiers Frontenac, Montcalm et Laurier sont créés pour développer des stratégies de mobilisation afin de contrer les effets des expropriations.

Plus récemment, les mobilisations citoyennes sont plutôt rares au centre-ville sauf en ce qui concerne les processus d'élaboration du PPU entre 2007 et 2009 où plusieurs associations sont venues exprimer leurs préoccupations auprès des services de la ville. La municipalité Ducharme d'abord, mais ensuite sous le Maire Marc Bureau, les processus d'élaboration faisant appel à la participation publique se multiplient dans un contexte propice au développement de nouveaux édifices de bureau au centre-ville. Avec l'adoption d'un programme de repeuplement de l'Île de Hull, nous assistons à un climat favorable à la construction de logement dont quelques tours d'habitation. Dans les années 2000, cette multiplication des projets de construction immobilière donne lieu à une mobilisation de l'Association des résidents et résidentes de l'Île de Hull (ARIH) qui organise des consultations populaires afin de discuter d'une vision commune de l'urbanisme. Selon les membres de l'ARIH, l'échelle et la densité d'un projet doivent respecter le milieu et les gens qui y habitent. D'un côté, ils revendiquent une intervention municipale auprès des propriétaires des terrains utilisés pour des stationnements comme argument à la promotion d'un développement urbain à l'échelle humaine, soit une densité moyenne dans des secteurs d'habitations de deux ou trois étages. L'intégration architecturale devient une référence dans l'argumentaire des associations citoyennes qui demandent le respect des gabarits des vieux quartiers dans l'approbation des nouveaux projets d'urbanisme.

La mobilisation citoyenne provoquée par des projets de construction de tours de plus de 20 étages dans le quartier du Musée et l'intensification du secteur des terrasses des Chaudières sera le déclenchement de proposition alternative à la planification mise en place par le PPU 2009. La remise en question du changement du nombre d'étages dans une aire dite patrimoniale constitue la principale mésentente concernant les modifications de la planification. La préservation du patrimoine du quartier du Musée sera la proposition qui mènera les citoyens à dénoncer le projet de requalification. Les orientations de la planification sont interpellées par les promoteurs de projets d'urbanisme soucieux de rentabiliser leur investissement par la densification des terrains et la recherche constructibilité maximale. La rhétorique de la proposition alternative des associations citoyennes s'énonce à partir des principes inscrits dans la planification et sur les valeurs de préservation du caractère historique et patrimonial du quartier du Musée. L'argumentaire des acteurs de l'urbanisme qui contestent les projets d'intensification urbaine rejoint les revendications des comités de citoyens des années 1970. On utilise le manque de cohérence des autorités publiques en matière d'urbanisme pour demander une large participation des citoyens aux décisions politiques. La transparence du processus d'approbation des projets un autre point de convergence entre des arguments portés contre la municipalité dans son intervention pour le réaménagement du centre-ville.

5.7 De la parole d'acteurs entre citoyens et experts

Le retour sur l'histoire des processus de la planification territoriale et démarches de projet d'aménagement du centre-ville depuis les années 1960 interpelle l'idée des adaptations des arrangements institutionnels de participation et de consultation publique. Ces adaptations renvoient à la transformation de la pratique de l'urbanisme qui intègre de manière progressive au cours des cinquante dernières années des dispositifs de participation citoyenne. En terminant ce chapitre, nous voulons faire un retour sur

les expériences contemporaines de pratiques d'urbanisme qui proposent un maillage des savoirs des acteurs de l'urbanisme à Gatineau. Ce maillage s'effectue par des dispositifs participatifs de consultation publique qui tentent d'accroître la parole citoyenne et associative dans la démarche de projet aux côtés des experts et d'élus afin de développer une relation privilégiée de confiance. Cette relation collaborative serait l'une des manières d'outrepasser les conflits sous-jacents à la mésentente qui caractérisent notre vision politique de l'urbanisme.

Depuis les années 2000, la Ville de Gatineau privilégie des dispositifs de participation citoyenne qui sont déployés à partir d'agents de la participation au sein de la section de la planification stratégique. Elle a choisi de ne pas recourir à des organes externes de participations citoyennes afin d'assurer l'articulation entre l'élaboration des politiques et projet avec les préoccupations citoyennes et associatives. Avec l'implantation du Rapibus, les expériences de collaboration entre la STO et la Ville de Gatineau démontrent un autre aspect de la concertation des experts qui souhaitent veiller à l'intégration des visions citoyennes dans leur état de situation. Les réunions publiques avec des séances de type « portes ouvertes » servent de moyens pour rendre les consultations citoyennes plus attrayantes. Elles tentent de surmonter l'épreuve de la contestation en rendant la prise de parole citoyenne plus accessible. La difficulté pour certains acteurs de l'urbanisme à prendre parole dans une arène publique qui privilégie des rhétoriques dominantes pose la question de la portée des arrangements des dispositifs de participation. Les temps alloués à la consultation de l'information sur les projets d'urbanisme constituent un élément de remise en question des modalités du débat. Selon les acteurs de la contestation, les consultations publiques organisées dans le cadre du quartier du Musée ont laissé peu de temps aux associations pour prendre connaissance de l'information fournie par les promoteurs et la municipalité. Les concertations préalables aux consultations publiques officielles pénalisent certains acteurs dans leur volonté d'émettre des propositions alternatives au projet. Un autre

exemple de rapport de force dans les relations entre les acteurs de l'urbanisme, les experts du projet de réaménagement de la rue Montcalm et Laval prennent la majorité du temps de parole pour présenter le projet même si les autres acteurs disposent d'un droit de parole qui influence le projet lui-même. Dans un entretien qui relate la démarche de consultation des acteurs du centre-ville pour réaménagement de la rue Kent-Aubry-Laval, notre interlocuteur soutient que :

« c'est à partir de la volonté des gens du milieu de faire de cet espace public un lieu à usage multiple qui a poussé la ville à investir pour réaménager la rue Laval avec un réaligement complet jusqu'à Laurier. Cette aberration de contournement qui été aménagé au coin de Laval et du Portage démontre une vision de gestion à la pièce de l'administration de la Ville entre autres dans le domaine de l'urbanisme. Lorsqu'on parle d'investissement, il faut aller au bout d'un projet par rapport à un autre. Avec les autres acteurs du développement du centre-ville dont la CCN, la conjoncture actuelle me laisse croire que nous sommes arrivés à un moment de l'histoire où nous pouvons maintenant tous ramer dans le même sens. » (GAEA03, 5 octobre 2015)

Dans le cas des consultations publiques sur la révision du SAD, la STO est une partenaire de la ville, mais c'est de la responsabilité de la Ville de Gatineau de planifier les réseaux routiers. Le Plan de déplacement durable avec la stratégie *Piéton avant tout* devient un outil qui fait un effort d'intégration avec une phrase obligatoire de concordance avec le plan d'urbanisme et règlements. Dans un autre entretien, un autre interlocuteur souligne qu' :

« il y a une sérieuse volonté que les principes de développement durable soient traités de manière transversale et non pas selon le schéma traditionnel où on fait l'habitation, l'environnement, le transport de manière sectorielle. Le plus grand enjeu a été d'amener les gens à penser autrement l'aménagement puisque les gens pensent de manière sectorielle. Il y a toujours des dossiers sectoriels, mais le schéma lui va au-delà de la « sectorialité » et fait un effort pour être transversal. » (GAEI03, 6 novembre 2015)

Ce changement dans la pratique de l'urbanisme répond en partie au déficit soulever par notre interlocuteur précédent qui dénonce le manque de coordination des acteurs dans le domaine de l'urbanisme. Les arrangements institutionnels de la

municipalité se déploient de manière sectorielle, mais les projets feraient appel une diversité d'acteurs et de services municipaux concernés par les démarches de projet d'aménagement.

Pour pallier le déficit de coordination soulevé par notre interlocuteur, la municipalité et la STO dans le cadre de l'implantation du Rapibus démontrent des efforts dans la participation des acteurs de l'urbanisme à la démarche du projet. Cependant, les choix techniques et technologiques sont arrêtés sur les analyses des experts. La parole citoyenne sur le projet n'aurait qu'une portée mineure sur l'implantation du Rapibus. Les acteurs citoyens et associatifs auront la chance d'influencer la cohérence du projet avec le réaménagement des espaces publics à proximité des stations. Selon notre interlocuteur précédent, la municipalité accorde une attention à la relation des acteurs de l'urbanisme pour établir une relation équitable entre les différentes visions de l'aménagement urbain. Il précise que :

« la démarche de cohérence était là par le fait qu'on avait prêté quelqu'un à la STO, et il y a eu des mécanismes de réconciliation tout le long de la démarche de projet, avec des échanges de terrains et un maillage entre la STO et la Ville. La rue Montcalm, à ma connaissance, n'a pas été planifiée indépendamment de la station Montcalm du Rapibus, mais elle a été planifiée en vue d'accueillir une station à cet endroit. Ce qui manque, c'est un chaînon entre les deux rives du ruisseau de la Brasserie puisque la rue Montcalm a été réaménagée jusqu'au pont de la Brasserie et de la tour Eiffel sans profiter de l'aménagement de la station pour faire l'arrimage physique entre la rue et la station. On n'a pas fait la connexion et c'est pour cette raison qu'on l'a inscrit au Plan de développement intégré (PDI). Le défi est de mailler avec le réaménagement de la rue Montcalm qui s'inscrivait dans la ligne du PPU et un axe avec un rôle culturel particulier. Au niveau du transport en commun et transport actif, la Ville a travaillé avec la STO et de façon étroite, soit avec l'intégration d'une voie cyclable sur rue, d'une voie réservée pour les autobus et le nombre de stationnements. Un certain nombre d'enjeux ont été traités avec tous les acteurs qui ont été impliqués. La même chose avec la rue Laval et la rue Morin, l'étude s'est opérée en deux temps, d'abord avec les acteurs institutionnels, et ensuite, avec les acteurs du milieu. Au début, on a fait ces consultations au moment du diagnostic et la vision d'aménagement, au milieu au moment des scénarios et à la fin au moment de l'option préférentielle. » (*idem*)

Dans un objectif de mettre en pratique les orientations de la planification stratégique, le *Cadre de référence en matière de participation des citoyens aux affaires municipales* tente de guider la municipalité dans la conduite de consultation publique qui évite de cibler les préoccupations citoyennes individualistes et de faire surgir une contestation systématique. Dans le portrait des dispositifs de la participation publique, la Commission sur l'implication du milieu du Bureau de l'ombudsman de la Ville de Gatineau conclut que « la construction d'une relation fondée sur la collaboration entre les citoyens et leur Ville exige des efforts constants. Il s'agit d'un défi démocratique en constante évolution et qui requiert une vision créative et très engagée. De nombreux modèles existent à travers le monde et la Ville de Gatineau pourra vouloir s'en inspirer²⁵⁸. »

Par contre, les résultats démontrent que plusieurs dispositifs participatifs comme celui mis en place pour le réaménagement de la rue Montcalm laissent peu de place aux propositions alternatives du projet. La municipalité est à la recherche de commentaires des associations et des citoyens sur un projet de réaménagement, même si les experts sont aux dernières étapes de son élaboration. Dans le cas du quartier du Musée, les acteurs de la contestation dénoncent le dispositif en matière de transparence et de crédibilité du service d'urbanisme qui aurait négocié à la pièce avec les promoteurs avant d'organiser la consultation publique. Dans le cas du quartier du Musée, la question du bien commun revient à l'avant-scène où la réalisation des objectifs du PPU de « revitaliser et de repeupler le centre-ville » sont appelés à prendre un virage de l'intensification d'un quartier patrimonial. Les riverains du projet dénoncent les visées des projets de requalification des promoteurs au nom des orientations de la planification. Leurs contestations font référence aux atteintes à leur qualité de vie et à un grand projet immobilier dans leur quartier ce qui interpelle leur intérêt individuel.

²⁵⁸ L'une des conclusions du Rapport de la Commission sur l'implication du milieu, *La participation citoyenne à Gatineau*, Bureau de l'ombudsman. Ville de Gatineau. p. 30.

Il s'agirait dans cette démarche de consultations, avec les volontés du conseil municipal, d'amener les gens à participation très en amont des consultations. Les acteurs de l'expertise demandent aux gens ce qu'ils pensent du projet.

Avec la nouvelle direction à l'urbanisme, la première année de la municipalité Pedneault-Jobin (2013) fait figure de bilan des nouvelles actions à mettre en place pour réformer le service d'urbanisme, soit la *Stratégie pour un changement culturel en urbanisme*. Le bilan de la première année est intéressant dans la mesure où il tente d'amener une refonte en profondeur du service d'urbanisme en matière de transparence, d'écoute du citoyen et de performance du service. Elle mentionne en référant aux démarches de participation publique que :

« l'exemple du projet de quartier des Chutes Chaudières ne suscite pas d'opposition puisqu'il n'a pas à proprement parler de voisin ce qui nous fait dire qu'un projet comme celui du quartier du Musée soulève des préoccupations des citoyens riverains du projet. En tant qu'urbanistes, nous sommes là pour leur donner des éclairages et pour expliquer aux gens les conséquences de leur choix d'aménagement. Il s'agit qu'ils prennent leur décision à partir de nos éclairages. On peut faire des recommandations et formuler les choses pour que les gens prennent des décisions avec lesquelles ils sont à l'aise, mais ultimement, ils doivent prendre les décisions pour aujourd'hui et pour demain. » (*idem*)

Les visées d'une « gouvernance participative » de la municipalité s'appliquent à rendre les arrangements institutionnels de la participation publique des lieux qui favorisent l'intégration des avis et des scénarios complémentaires. En prenant l'exemple des réunions publiques organisées dans le cadre du réaménagement et de la requalification de certains quartiers du centre-ville, les échanges confirment que les acteurs de l'urbanisme partagent une volonté claire de collaborer. Elles se révèlent cependant litigieuses par la manière de procéder. Les attaques envers la crédibilité du service d'urbanisme et de la Mairie sont les symptômes d'une démarche participative qui soulève les écueils d'un manque de transparence dans la remise en question de la planification par un projet d'urbanisme.

Chapitre 6. L'analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme à Grenoble

Dans les deux chapitres monographiques précédents, nous avons soulevé certaines distinctions entre les pratiques d'urbanisme contemporaines et les opérations de revitalisations depuis les années 1960. Dans ce chapitre, nous interrogeons la question de la compatibilité entre les prises de position des acteurs de l'urbanisme. Nous amenons avec l'inventaire des tactiques rhétorique une autre manière de voir la prise de parole des acteurs de l'urbanisme qui renvoie aux diverses représentations et interprétation de l'aménagement des lieux et de la mobilité des gens en ville. Les points de vue et les diverses interprétations concernant la mise en œuvre de la planification territoriale se traduisent par les démarches de projet d'urbanisme à Grenoble. Afin d'opérationnaliser notre cadre d'analyse rhétorique, nous abordons trois grandes pratiques d'urbanisme forgeant les représentations sur la transformation de la ville. Ces pratiques sont l'implantation des transports en commun, le réaménagement des espaces publics du centre-ville et le développement de l'habitat. Ces trois domaines de l'urbanisme nourrissent la mésentente dans deux villes à l'étude.

Les tactiques rhétoriques associées aux trois registres rhétoriques sont mises en évidence, soit par les acteurs de la décision que sont les élus, les acteurs de l'expertise que sont les architectes et les techniciens et les acteurs de la contestation que sont les associations et les habitants. Il s'agit aborder comment ces acteurs de l'urbanisme conçoivent et mettent en œuvre leur stratégie d'influence par l'entremise de tactiques argumentatives. Chaque acteur emploie des pratiques discursives servant à consolider sa position au sein d'un registre rhétorique. Tandis que les élus rappellent leur légitimité représentative, ils mettent en œuvre des démarches de démocratie participative qui offrent une tribune et une voix aux citoyens et aux associations sans pour autant leur donner certains pouvoirs dans la prise de décision.

À Grenoble, la discorde prend naissance d'abord par la faible participation des habitants et des associations dans l'élaboration de la *Charte urbanisme et transport*, la négociation du Contrat d'axe et le choix du tracé de la nouvelle ligne E du tramway grenoblois. Ensuite, elle se poursuit avec la réduction de la place de l'automobile au centre-ville en général, et en particulier, sur le Cour Jean-Jaurès, le Quai Perrière et la rue Saint-Laurent, où le réaménagement des espaces publics lors de l'implantation du tramway réduit à une voie de circulation automobile et de moitié des stationnements sur rue. Enfin, elle culmine avec l'objectif d'intensification où l'on prévoit l'augmentation des densités du cadre bâti aux abords du tracé de la nouvelle ligne E du tramway. Le cadre des CCS (2008-2013) constitue un exemple de conseil de quartier à l'échelle des secteurs de la Ville de Grenoble qui tente de mettre en œuvre les principes de démocratie participative contenus dans la *Charte de la démocratie locale*. Les agents de la participation et les membres des CCS sont plutôt dubitatifs sur les effets potentiels de leurs avis sur la décision des élus.

Nous référons également à la controverse entourant le projet de requalification de l'Esplanade modifiant le PLU. Les acteurs de la décision soutiennent l'avenue de la densification et de l'intensification du quartier. Ils déploient des stratégies de communication afin de convaincre la population du bien-fondé de leur démarche. Pour leur part, des unions de quartiers et des collectifs d'habitants se regroupent sous l'association Vivre à Grenoble. Celle-ci presse les acteurs de la contestation à dénoncer et à se mobiliser contre les dérives l'intensification urbaine. Dans ce nouveau quartier, les acteurs de l'expertise projettent un potentiel de construction de 1 200 logements et la création d'un parc de 6 hectares. Les acteurs de la contestation emploient leur stratégie de la proposition alternative. Ils se heurtent aux prérogatives de la représentation politique des élus. Ces derniers soutiennent à leur tour que la planification et les projets d'urbanisme sont cohérents et s'articulent avec la nouvelle ligne de tramway de manière à offrir une plus grande qualité de vie au citoyen. Les

registres rhétoriques de la planification et du projet se côtoient dans cette mésentente en matière d'urbanisme liant les divers champs d'intervention, soit le transport, les espaces publics et l'intervention sur le bâti (préservation et construction).

6.1 Les tactiques de l'évitement des acteurs de la décision

La pratique discursive des acteurs interroge la compatibilité des interprétations et des représentations de l'aménagement et de l'urbanisme. D'après le cadre opératoire structurant nos hypothèses de recherche, cette épreuve de mise en commun des savoirs suit une démarche participative de la planification et de l'urbanisme d'où émerge une mésentente entre ces acteurs. Dans les projets de requalification de l'Esplanade et de réaménagement des Quais de l'Isère à Grenoble, les méthodes de « mise en scène » des projets s'inscrivent dans une communication politique menée par l' élu, l'architecte et le technicien municipal qui tentent d'éviter les conflits. À partir de ces projets, il est possible de mieux comprendre, comment l'approche collaborative, telle que mise en œuvre par la Ville de Grenoble pour rassembler les points de vue, n'arrive pas à bonifier de manière adéquate les projets d'urbanisme. Selon les objections mobilisées et les préoccupations soulevées par les unions de quartier et les associations de surveillance des pratiques d'urbanisme et de l'action publique, la municipalité reste plutôt attentive aux citoyens sans pour autant changer les prémisses du projet.

La tactique de l'évitement employée par les élus au cours des réunions publiques sur les projets s'accompagne des techniques du design et du graphisme pour la conception d'exposition, de dessins, d'affiches et de cartographies qui illustrent le projet urbain abouti et peu négociable. Dans l'exposition de promotion des projets que

la municipalité Destot nomme « Grenoble Factory²⁵⁹ », il ne reste pas moins que les projets sont ouverts à la discussion et aux propositions quoique les grandes lignes directrices aient été négociées à huis clos entre les techniciens et les élus. La Ville de Grenoble a recours aux agences et aux experts de la communication politique dirigés par des architectes et gestionnaires des concertations. Cette sous-traitance témoigne d'un malaise des élus envers la mésentente concernant les modalités et les orientations des pratiques participatives et de concertation en urbanisme. La présentation lors des séances publiques des modifications successives de la forme urbaine du projet en fonction des demandes sociales n'altère en rien l'objectif décrié par les associations d'intensification et de densification du cadre bâti.

Dans le même ordre d'idée concernant les pratiques participatives et les dispositifs de démocratie locale comme les CCS et les unions de quartier, les temps de la concertation et les moments de la participation des divers acteurs sont mal conciliés et peu conciliables. Les horaires chargés de chacun des intervenants et les temps de concertation des acteurs de l'urbanisme donnent lieu à des temps de réunions publiques organisés par des associations qui ne correspondent pas avec les temps de réunions des élus. La concomitance entre les horaires de chacun et les temps communs semblent difficiles dans un contexte de multiplication des thématiques et des lieux de concertation. Cette situation concerne les tactiques de l'évitement dans la mesure où elle devient un moyen de maîtriser le calendrier des réunions publiques concernant les remises en question des projets d'urbanisme par les acteurs de la contestation.

²⁵⁹ Grenoble Factory est une exposition à la Plateforme de la Place Verdun mené par l'agence Hula Hoop de Lyon qui propose du matériel promotionnel afin de remettre en relation le citoyen avec les projets d'urbanisme avec une signature « la ville qui fabrique son histoire ». Voir le lien suivant : <http://www.hula-hoop.fr/book/grenoblefactory/> (dernière visite le 30 mars 2015).

6.1.1 De l'argument de la compréhension de la portée de la planification

La décision politique se prend au nom de l'intérêt général et du bien commun au-delà de la volonté des intérêts individuels des habitants et des associations qui veulent tous contribuer à la modification des projets d'aménagement. Les décisions prises ne répondent pas à toutes les demandes sociales et techniques, mais constituent la finalité du processus de la démocratie représentative et du système d'action publique. Dans un entretien avec un interlocuteur, il énonce la volonté politique de la Ville de Grenoble d'articuler la densification de l'urbanisation le long du tracé de la nouvelle ligne de tramway par les pouvoirs de réglementation octroyés à la puissance publique. Les travaux du tramway permettent toutes les restaurations réalisées sur le tracé de la ligne avec des projets de réaménagements de places publiques et des projets urbains comme l'Esplanade avec la création d'un parc aux abords de l'Isère. Plusieurs avenues sont sur les tables des négociations pour l'avenir des pratiques d'urbanisme à Grenoble notamment sur la question de l'objectif de densification du cadre bâti prescrit par le PLH. Cet objectif constitue la ligne d'aménagement et la politique d'urbanisme de l'adjoint à l'urbanisme en 2013 par rapport au maintien actuel des habitants couplés à la construction selon les besoins et à la demande des habitants ou nouveaux arrivants. L'argumentaire maintenu par une rhétorique de la planification s'inscrit dans la poursuite des objectifs de construction de nouveau logement du PLH de l'agglomération soutenu par la *Charte urbanisme et transport* à l'origine du Contrat d'axe pour l'implantation de ligne E du tramway.

Cet argumentaire conforte l'élus dans sa quête du consensus où il tente de convaincre les habitants des bienfaits en évoquant l'argument de la compréhension. Cet argument se présente sous la forme d'une litote employée par l'élus et le technicien concernant de la densité et la constructibilité immobilière pour sous-estimer les alertes lancées par les citoyens. La litote des acteurs de la décision sous-entend que les acteurs

contestataires n'ont pas bien compris l'envergure du projet et que les densités proposées par l'architecte n'ont pas l'ampleur que prétendent les acteurs de la contestation. Ainsi, la réponse aux objections s'applique à minimiser et à diluer les revendications des uns pour faire ressortir la qualité des interventions des autres. L'énoncé principal de notre interlocuteur consiste à dire :

« que nous n'avons pas l'expertise en la matière alors nous devons avoir recours à l'expertise externe et faire confiance aux techniciens municipaux dans leur travail de conception des projets, d'élaboration de la planification et maîtrise d'œuvre. »
(GEEP05, 15 avril 2013)

Cependant, il s'avère que le plus souvent qu'autrement les élus eux-mêmes sont très qualifiés dans leur domaine de fonction. Malgré leur avantage de connaissances avancées, nous remarquons dans le cas du projet de l'Esplanade à Grenoble que les élus font abstraction de la médiation des collectifs d'habitants et des associations de surveillance des pratiques d'urbanisme comme *Vivre à Grenoble* ou *Alliance citoyenne*. Ils tentent de contourner les porte-voix avérés et rejoindre les citoyens par la tenue de séance publique d'information sur les projets. En outrepassant les revendications de ces groupes de pression, l'élu « expert » soutient qu'il sera possible de renouer avec le consensus concernant un projet par la discussion directe avec le citoyen. Ils réitèrent que :

« nous allons tenir encore une fois une réunion publique pour expliquer en détail les tenants et les aboutissants du projet afin de bien faire comprendre que les objections aux projets sont sans fondements. » (*idem*)

Par le simple fait de courtiser les citoyens en les invitant à discuter en direct avec le Maire, l'adjoint à l'urbanisme et l'architecte-concepteur du projet de requalification de l'Esplanade lors d'une réunion le 24 mai 2013, les élus évitent dans toute leur légitimité de représentant élu de discuter avec les représentants des collectifs d'habitants qui n'ont pas l'avantage d'être les parties prenantes de la puissance publique garante des pratiques d'urbanisme. Ces groupes de pression associatifs ont par contre

obtenu un nombre de signatures suffisant pour évoquer l'article 14 de la *Charte de la démocratie locale* qui stipule que la « Ville de Grenoble s'engage à mettre en place la procédure d'alerte citoyenne qui donne accès à l'ouverture d'un débat en Conseil municipal à partir de 8 000 signatures d'habitants de Grenoble, recueillis sur un sujet donné. »

Par la litote, le procédé de l'édulcoration des appels à la contestation des associations par les élus laisse place à la mainmise d'une rhétorique de la planification sur la démarche de réaménagement des espaces publics du centre-ville et des quais de l'Isère. Cette rhétorique renvoie à l'usage de la métaphore de la « communauté perdue ». Elle s'avère efficace pour contourner la mésentente en ce qui concerne le réaménagement en particulier du Quai Perrière et la rue Saint-Laurent. Selon certains acteurs de l'urbanisme, les quais de l'Isère et la rue Saint-Laurent historiquement italiens font l'objet d'un ciblage par la Mairie de Grenoble afin de faire plaisir à la communauté italienne à la veille des élections. D'après un membre d'une association de surveillance des pratiques d'urbanisme, les quais de l'Isère sont un symbole fort pour la communauté italienne dont les immeubles et les commerçants sont italiens²⁶⁰. Avec le projet de réaménagement, notre interlocuteur soutient que les élus veulent montrer comment la Mairie défend la préservation patrimoniale d'un quartier historique.

En suivant l'argumentaire de notre interlocuteur associatif, la rhétorique de la planification dévoilerait une symbolique de la communauté perdue comme si le quartier Saint-Laurent Rive Droite devenait une manière de satisfaire la mémoire des habitants italiens. Selon notre interlocuteur associatif, cette vision idyllique et clientéliste qui évite de répondre aux préoccupations des commerçants n'aboutit pas à un plan d'aménagement d'ensemble qui intègre plusieurs dimensions de la revitalisation d'un quartier dont la plus-value pour le commerce et la restauration des

²⁶⁰ Entretien GEEA02, 16 avril 2013.

bâtiments anciens propriétés des habitants du quartier. Ces opérations d'urbanisme deviennent un moment privilégié pour regarder la situation des commerces qui disposent d'un rapport de force envers la Ville de Grenoble afin d'imposer leurs volontés sur les manières d'aménager les espaces publics, les rues et les trottoirs.

Ainsi, l'aménagement d'une ligne de tramway est l'occasion par excellence d'opérer cette stratégie de création de plus-values qui permet à la Ville d'obtenir des financements supplémentaires pour l'aménagement des espaces publics. Le retrait des places de stationnement sur rue et la piétonnisation partielle de la rue Saint-Laurent contreviennent aux volontés exprimées par les commerçants du quartier. Du point de vue de l'élus, les quais de l'Isère constituent une pratique de création d'un aménagement de qualité pour attirer les gens sur les quais et profiter aux commerces. Avec le réaménagement des espaces publics et des rues de l'hyper-centre de Grenoble, il s'agit pour la municipalité Destot de retrouver la même qualité en traversant vers les quais. Avec les réunions publiques sur le projet du tramway, les personnes présentes sont en majorité des opposants au projet ou des gens inquiets des effets sur leur vie personnelle ou leur commerce. Un autre interlocuteur rencontré soutient que :

« ceux qui veulent vous embêter, vous demandent d'abord où on va garer la voiture, comment va-t-on pouvoir passer en voiture? » (GEEP04, 6 mai 2013)

Selon notre interlocuteur, le stationnement, la circulation et l'achalandage du commerce sont les principales préoccupations individualistes des participants. Pour répondre à cette préoccupation, la question de la mutation des commerces est un effet bénéfique pour la santé commerciale du centre-ville. Il avance que « le commerce qui mute permet le renouvellement de l'offre commerciale et une dynamisation des commerces. De plus, les projets de tramway permettent aux logements qui ont perdu de la valeur à cause de l'augmentation du trafic automobile de reprendre de la valeur et d'amener des familles. Le réaménagement du Cour Jean-Jaurès avec la ligne E du

tramway permettra de refaire la ville sur la ville. Si on veut reconstruire la ville sur la ville, il s'agit de faire des réaménagements de qualité. » Avec les façades, les places publiques, les commerces et les contre-allées, le parcours du tramway permet une revalorisation de la qualité de vie des habitants. Les pratiques d'urbanisme qui complètent le projet de tramway rendent la qualité de vie dans les quartiers du centre-ville au niveau des quartiers périphériques non victimes des déplacements automobiles. La mutation du foncier est une autre problématique à l'implantation du tramway qui rend l'immobilier et le logement inaccessible pour une partie de la population dont certaines familles qui choisiront de prendre un logement en périphérie du centre-ville ou dans une commune voisine de Grenoble. Contrairement à la ligne C du tramway grenoblois, l'implantation de la ligne E n'a pas réaménagé l'ensemble de la rue de façade à façade puisqu'il s'agissait de conserver l'alignement des arbres centenaires de l'Isère à Pont-de-Claix. Ainsi, le SMTC et le Conseil général de l'Isère s'occupent de la rue entre les arbres et la Ville de Grenoble s'occupe de l'arbre à la façade. Ce sera la question du stationnement qui deviendra la mésentente centrale du projet de l'architecte Chemetoff qui vise le réaménagement des espaces publics stratégiques du centre-ville avec une forte tangente à la végétalisation des rues et des places publiques.

Toujours en suivant l'argumentaire de notre interlocuteur qui relève que :

« l'idée n'est pas simplement de faire des trottoirs, mais aussi de dynamiser les commerces et faire venir des activités artisanales et artistiques pour que les gens aillent envie de traverser, de passer de l'autre côté de l'Isère et aller sur les quais voire de monter à la Bastille. Ainsi conçue comme une ville fortifiée, la ville de Grenoble se retourne contre la rivière. Autrefois, elle tournait le dos aux quais. Elle se protégeait en érigeant des digues et des fortifications afin de se protéger de l'Isère. Cette rivière débordait de nombreuses fois en inondant la ville. La rivière Isère n'est pas une rivière comme le Rhône ou la Saône à Lyon. Elle provient des montagnes. Elle est torrentielle et elle charrie de la boue et des débris. L'eau est boueuse et transporte des arbres. Elle a été longtemps considérée comme un danger et non un atout. » (*idem*)

Cet autre usage de la métaphore constitue une balistique discursive efficace qui conforte la rhétorique de la planification de l'élus avec les éléments naturels comme la montagne. La ville est comme la montagne qui se protège de la rivière en érigeant des murs fortifiés et en construisant des immeubles pour s'affranchir des dangers de l'extérieur. Elle insiste sur la présence de la rivière et la montagne afin de convaincre les commerçants et les habitants que la réduction de la place d'automobile est un impératif au nom du transport collectif et des modes de déplacements doux comme la marche. La référence à la ville nature et à la végétalisation de la ville est révélatrice de cette image d'une ville contrainte par sa rivière et ses montagnes qui désirent troquer les espaces bétonnés pour les jardins urbains. L'élus tente de mater la controverse au sujet d'un urbanisme de l'intensification et de la densification urbaine par l'usage de la nature comme image pour insister sur le fait que la ville minérale doit faire l'objet d'une restauration végétale.

L'incursion discursive de l'usage de la métaphore comme outil de la tactique de l'évitement avec le raisonnement qui soutient que la rivière est l'élément fondateur de la ville de Grenoble. Un autre interlocuteur rencontré souligne que :

« la ville lui a tourné le dos... tout ce qui a été construit le long de la rive gauche est tourné vers le sud, vers la Place Saint-André et les grandes places de Grenoble et tourné complètement le dos à l'Isère, la rivière c'est quelque chose dont il fallait se protéger... » (GEEP05, *op. cit.*)

L'exercice actuel de réaménagement des quais consiste à faire l'inverse en tournant la ville vers le nord puisqu'aujourd'hui l'Isère n'est plus un danger dans la mesure où elle est canalisée et endiguée. Selon le discours de l'élus, l'Isère reste un danger parfaitement maîtrisé, donc on peut retourner la ville vers les quais afin de faire découvrir ce petit espace comme lieu dense et chargé d'histoire. Notre interlocuteur poursuit avec l'image que :

« la ville de Grenoble est une ville petite et dense coincée à l'intérieur des montagnes avec de courtes distances permettant de se déplacer à pied ou à vélo partout dans la ville. Cet atout lié au temps de déplacement constitue un des points forts dans la mesure où le centre-ville peut être traversé à pied entre quelques dixièmes de minutes à une demi-heure. Ainsi, les restaurants et les commerces sont fréquentés par les clients à la marche. » (*idem*)

En évitant ainsi d'aborder le cœur de la mésentente concernant la réduction de la place de la voiture et des places de stationnement, l'élu détourne l'attention sur les éléments paysagers et patrimoniaux du site des quais. Il présente ainsi le projet de réaménagement des quais et des contre-allées du cours Jean-Jaurès comme une opération sans possibilités de remise en cause dans la mesure où il possède toute la responsabilité en tant que représentant légitime élu. Par le fait même, les préoccupations quotidiennes des commerçants et des habitants en matière de stationnement et de circulation automobile sont relayées par la mise en valeur du patrimoine historique et paysager avec l'usage de la métaphore de la communauté perdue. L'exploitation du sophisme de la confusion par l'élu structure une tactique de l'évitement qui atténue l'ampleur des revendications des acteurs de la contestation du projet de réaménagement. Dans ce qui suit, les acteurs de l'expertise convoitent les appuis de la population. Ils tentent négocier les marches à suivre du projet de requalification de l'Esplanade et de l'implantation de la ligne E du tramway. Ils ciblent un arrimage entre les déplacements et la mobilité avec la préservation des patrimoines et le développement immobilier.

6.2 Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise

Les tactiques de l'évitement de certains acteurs de la décision se caractérisent par un appel à la communication du registre rhétorique de planification. Ils font l'usage entre autres de la métaphore comme figure discursive. Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise traversent les modalités de la négociation afin de dénouer les impasses de la mésentente concernant le projet qu'ils défendent. Le point de vue des aménageurs, promoteurs et des architectes-paysagistes par rapport aux objets de la transformation de la ville concerne d'abord l'esthétique, la convivialité et l'ambiance des lieux. Ils insistent sur la valeur architecturale du réaménagement des espaces publics. Ils tablent sur l'arrimage entre les politiques de déplacement (PDU) et la programmation du développement urbain (PLH et PLU). Dans cette section du chapitre, nous abordons le cœur de la problématique de l'articulation entre le plan et le projet où la planification réglementaire de la Ville de Grenoble se heurte au volontarisme du projet opérationnel d'implantation du tramway par le SMTC.

Afin d'outrepasser les prérogatives du PLU d'une commune en tentant de faire concorder les orientations du projet de tramway soutenu par les objectifs de la *Charte urbanisme et transport*, les acteurs de l'expertise déploient un urbanisme de la négociation. Ils font l'usage de la métonymie comme l'une des figures discursives privilégiées par les tactiques de la mise en scène. En prenant comme exemple le projet de l'Esplanade pour réifier cette pratique de requalification d'un quartier à l'ensemble de l'agglomération, le projet d'urbanisme d'un îlot ou d'un quartier devient celui de toute une agglomération avec l'impératif de la ville dense et durable. Selon eux, les transports deviennent le moyen pour faire la ville. Elle privilégie des pratiques compréhensives menées en collaboration entre les services municipaux et l'AURG.

Ainsi, les lieux d'information, d'échange et d'exposition visent la mise en commun des idées et visions d'aménagement véhiculées par les acteurs de l'expertise suivant une mise en scène des projets soutenus par les services municipaux et la Mairie. D'après les principes de la *Charte de la démocratie locale* et selon les termes employés par notre interlocuteur à la municipalité, les techniciens municipaux soutiennent le déploiement d'un « urbanisme participatif ». La création de la Plateforme grenobloise comme lieu d'exposition et d'échange sur les projets d'urbanisme vise à faciliter les tactiques de la mise en scène par la Ville de Grenoble. Les conférences et les tables rondes de la Plateforme s'avèrent un instrument de développement de la culture commune où les acteurs sont amenés à confronter leurs points de vue sur les orientations et les modalités des pratiques de développement urbain.

Avec le réaménagement des espaces publics dans le cadre de l'implantation de la ligne E du tramway, les négociations en matière de développement immobilier consistent à mettre de l'avant de nouvelles normes d'isolation thermique des bâtiments et de contrer les îlots de chaleur par des aménagements de parcs urbains qui favorisent des espaces publics végétalisés. L'embellissement des rues et des places publiques va de pair avec une pratique de ravalement des façades et réhabilitation écologique du cadre bâti sous la direction de l'architecte Alexandre Chemetoff dont le bureau de paysagiste est à l'origine du réaménagement du Parc Paul-Mistral. Le thème du retour de nature en ville est récurrent dans le discours de la ville durable des acteurs de l'expertise afin de trouver un juste équilibre écologique entre les déplacements, les espaces publics et les bâtiments.

6.2.1 L'argument de la « nécessité utile » des projets d'urbanisme

La dimension de la qualité des cadres et des modes de vie relève de trois types d'opérations menées au centre-ville par la Ville de Grenoble. Ils s'insèrent dans des pratiques d'urbanisme comme la végétalisation du réseau viaire et de la trame urbaine, la mise en valeur du réseau des parcs et leur interconnexion par le réaménagement des espaces publics stratégiques ainsi que la restauration des toits, des façades et des pieds d'immeubles. Dans le cadre d'une démarche comme *Cœur de ville*, *Cœur d'agglo*, ces pratiques d'urbanisme allaient de pair avec le projet de réaménagement des quais de l'Isère et des contre-allées du Cour Jean-Jaurès. Dans son travail de requalification et de réaménagement du centre-ville, la Ville a recours à des firmes d'architecte et des consultants spécialisés dans la concertation afin de déployer une stratégie de communication et d'organiser des occasions de dialogue sur les projets d'urbanisme. Les agences de communication conseillent la Ville de Grenoble et l'agglomération dans le cas de l'implantation de la ligne E du tramway afin de véhiculer une image cohérente et une représentation homogène des différentes pratiques d'urbanisme. Ceux-ci, experts de la concertation et de la participation citoyenne, tentent d'assurer une représentativité des acteurs de l'urbanisme afin d'obtenir un panorama le plus complet possible sur les controverses ou oppositions citoyennes.

Selon notre analyse des pratiques discursives des acteurs de l'expertise, la mise en scène des projets constitue une tactique rhétorique afin de convaincre les habitants et les associations au nom de l'impératif de densité inscrit dans la planification. Dans cette perspective, regardons dans quelle mesure les tactiques de la mise en scène qui prennent la forme d'une plateforme d'exposition et de réunions publiques servent d'appui à l'argument de la « nécessité utile » des projets d'urbanisme. Cette pratique discursive consisterait à prolonger l'argument de l'autorité par les acteurs de l'expertise qui soutient que leur projet suit toutes les orientations de la planification établie en

amont. Elle prend également la forme d'une présentation esthétique par le dessin et la cartographie du projet d'urbanisme.

La réunion publique du 24 mai 2013 présente à nouveau le projet de requalification de l'Esplanade aux habitants. Selon les services municipaux, cette réunion publique visait à démontrer comment la démarche de concertation et de modification du projet en cours d'élaboration répond aux demandes des citoyens. Elle mettait en scène les acteurs de l'expertise, soit l'architecte-urbaniste, et la Maire de Grenoble, promoteur du projet. L'argument de la nécessité utile du projet provient de l'intention première de la part de la Mairie qui insiste sur l'ampleur de l'intensification, soit 1 200 logements. L'architecte se doit de répondre à cette commande provenant de la Mairie en présentant un projet qui conserve le nombre de logements exigés et respecte les préoccupations des citoyens et habitants du quartier. C'est dans cette logique qu'il énonce son argumentaire pour la densité du quartier afin de préserver les espaces publics et une partie de l'esplanade existante.

Les demandes et injonctions provenant des citoyens organisés autour de l'association *Vivre à Grenoble* concernent surtout cette densité des nouvelles constructions, les vues et les perspectives paysagères affectées par les nouveaux bâtiments prévus ainsi que la préservation du patrimoine bâti et naturel. Ainsi, il est spécifié que conformément à la *Charte de la démocratie locale*, le 17 juin 2013, un conseil municipal consacré au projet de l'Esplanade afin de dénouer la contestation par la pétition d'opposition au projet déposée par l'association *Vivre à Grenoble*. Cette méésentente au sujet de la requalification du secteur nord-ouest du centre-ville de Grenoble se rapporte à la question de l'ampleur de l'intensification du quartier de l'Esplanade en ce qui a trait à la densité du tissu urbain projeté et au manque de préservation du patrimoine bâti et paysager. La réunion publique aura été surtout le moment pour l'architecte de présenter la mise en scène de son projet de requalification

de manière à ce qu'il réponde aux exigences d'une part de la planification territoriale et d'autre part des demandes sociales provenant des citoyens et des associations.

L'architecte du projet, Christian de Portzamparc, présente son projet en détail de manière à préciser comment il a intégré les demandes et les préoccupations provenant des habitants et des associations en ce qui a trait à l'intensification du quartier de l'Esplanade. De plus, il insiste sur le fait que le nouveau quartier se compose d'immeubles avec des rez-de-chaussée munis de commerces et de services. Un équipement multisport et un groupe scolaire seront implantés au sein du quartier avec un parc de six hectares au bord de l'Isère contenant des restaurants et des aires de repos. Il met l'accent sur l'évolution de la hauteur des immeubles à partir des commentaires des habitants afin de réduire les hauteurs au cœur du quartier afin de préserver les vues. Il prévoit plusieurs venelles, de petites rues traversant le quartier afin de valoriser le paysage naturel des montagnes et de l'Isère. La mise en scène de la requalification du quartier de l'Esplanade porte à penser la rhétorique de projet comme une négociation progressive qui s'accompagne en cours de route d'une itération des composantes du projet. Ainsi, l'usage de la figure de l'hyperbole comme moyen d'exagération des répercussions sur le milieu accentue les effets positifs d'abord sur l'attractivité et l'esthétique paysagère, pour ensuite, insister sur les effets négatifs, soit des dangers de passer à côté d'une occasion de développement urbain inégalé permettant d'atteindre les objectifs de la programmation du PLH et les exigences du contrat d'axe dans le cas de l'implantation de la ligne E du tramway.

À ce sujet, le Maire Destot soutient, lors de la réunion publique, que deux dessertes du tramway seront construites sur l'Esplanade et que le passage du tramway doit s'accompagner d'une pratique cohérente et d'une logique d'urbanisme par lesquelles la ville favorise la construction de logements et d'activités commerciales aux abords et alentour des nouvelles lignes de transport en commun. Lors de son allocution,

le Maire souligne que c'est plus qu'une pratique d'urbanisme, mais une vision d'aménagement en cohérence avec les prémisses de tous les documents de planification qui tentent de maîtriser l'étalement de la ville et de concentrer les efforts de développement urbain près des modes de déplacements autres que l'automobile.

6.2.2 De l'usage de l'hyperbole à la métonymie « urbanisme et transport »

En suivant les propos d'un de nos interlocuteurs qui abondent dans le même sens concernant l'arrimage des pratiques d'urbanisme et des projets de transport, nous pouvons comprendre comment s'opère l'identification des enjeux centraux de planification comme la densité associée aux projets d'urbanisme. Le registre rhétorique du projet se caractérise par la promotion d'une représentation de la ville et d'une image particulière de celle-ci par les acteurs de l'expertise. Dans son propos à l'occasion d'un entretien, notre interlocuteur souligne que les aménagements des espaces publics adjacents aux nouvelles lignes C (2006) et D (2007) du tramway qui s'étendent dans des communes à la périphérie de la ville centrale ne se sont pas accompagnés d'une densification de l'habitat et l'intensification de l'activité le long des lignes.

Malgré des investissements majeurs pour la requalification des espaces publics existants et des efforts du côté du développement des transports en commun, les techniciens du SMTC ont jugé qu'il n'y avait pas eu suffisamment d'efforts du côté des politiques et des pratiques d'urbanisme pour favoriser une intensification urbaine le long des axes de tramways. L'un des objectifs de la *Charte urbanisme et transport* est de définir un contrat d'axe qui engage les parties prenantes à la nouvelle ligne E de tramway à la densification, l'aménagement et la qualification de l'espace adjacent à l'axe de transport. Notre interlocuteur insiste sur le fait que cette contractualisation urbanisme et transport entre les différents partenaires est une démarche tout à fait nouvelle en France et que Grenoble est la première ville de France à avoir formalisé la démarche, même si cette pratique peut se retrouver de manière informelle dans d'autres

villes comme Toulouse. De plus, ce contrat permettrait d'avoir des engagements de tous les partenaires afin de lancer un projet de tramway accompagné avec une dynamique de projet urbain autour de la ligne. Au moment de l'entretien, notre interlocuteur rappelle également que les compétences de l'urbanisme appartiennent aux communes de l'agglomération ce qui implique que chaque commune soit partenaire du contrat d'axe puisque ce sont elles qui livrent les permis de construire sur leur territoire et qui peuvent favoriser l'intensification autour des axes de transport²⁶¹. Il ajoute que ce dispositif contractuel se situe entre le projet urbain et la planification territoriale dans un contexte d'une pratique de l'urbanisme négocié et concerté sur un territoire pluricommunal autour d'un projet commun de tramway.

Cette pratique pourrait être transposée au niveau des autres démarches de projets à une échelle régionale, soit pour le cadre d'un contrat de gare ou d'un projet le long d'une ligne ferrée qui peuvent se rapprocher des stations de tramways. Autour des stations du tramway, il s'agirait de valoriser des projets de développement foncier et immobilier favorisant des démarches de projet de type développement orienté par le transport²⁶² (DOT). Toujours en suivant les propos, le contrat d'axe ne représente pas seulement un dispositif contractuel de densification quantitative, mais également une manière d'aménager l'espace de façon qualitative en favorisant les déplacements des cyclistes et des piétons en direction des arrêts avec des équipements de stationnement vélos et des services sur les arrêts. L'objectif d'une telle pratique vise à établir une porosité du tissu urbain vers les stations de tramways. L'aménagement des voiries qui limite la place et la vitesse des véhicules à moteur fait la promotion d'interventions qui viennent s'intégrer au projet d'aménagement du tramway. De plus, le contrat d'axe adopté dans le cadre du projet de tramway intervient sur l'aménagement des espaces

²⁶¹ Avec la loi Grenelle II de 2010, les SCOT peuvent imposer des limites de densification sur abords des lignes de transports ce qui force les communes à adopter des PLU qui resserre l'intensification urbaine et l'économie de l'espace occupé par les nouveaux bâtiments.

²⁶² Transit oriented development (TOD) en anglais

publics, sur l'interconnexion avec les autres modes de déplacements et sur la programmation urbaine des documents de planification. Au final, notre interlocuteur soutient que cette pratique d'urbanisme se définit ainsi comme une planification opérationnelle qui n'est pas une planification au sens strict et traditionnel où on est simplement tournée vers l'avenir avec de grandes orientations, ni dans une démarche de dessin d'un projet comme dans les zones d'aménagement concerté (ZAC) où l'on connaît les interventions précises à réaliser et les partenaires avec lesquels nous allons travailler, mais on est sur un territoire plus large avec l'identification d'un foncier qui peut muter sur le long, moyen et court terme, sur une démarche de veille et d'observation sur les mutations foncières afin d'être en qualité de pouvoir intervenir au bon moment quand le foncier se libère.

L'usage de la métonymie caractérise cette rhétorique de projet dans la mesure où les acteurs de l'expertise « projettent » l'opération d'urbanisme à l'ensemble de la planification territoriale de la ville ou de l'agglomération. Non seulement l'hypothèse de la disjonction entre le plan et le projet est révélatrice d'une pratique d'urbanisme à la solde des habitants, mais le registre rhétorique du projet sert de lien métonymique pour la ville et la mobilité durable. Le projet procède par « altération » à la planification en justifiant les modifications successives à faire au nom de la cohérence urbanisme et transport et de la qualité d'aménagement des espaces publics. Selon notre exemple d'aménagement, les architectes et les techniciens de la Ville, le SMTC et la Métropole soutiennent le projet de requalification de l'Esplanade comme une nécessité à l'avancement vers la ville durable dans le cadre d'une ville faite par les transports. La ligne E du tramway devient la justification d'une pratique d'aménagement de la ville dans le sens où les transports sont le vecteur du développement immobilier urbain. Alors, il est de la responsabilité des élus, au-delà de la volonté des habitants, de promouvoir un développement immobilier intensif aux abords de la ligne de tramway.

Dans le cadre du projet de l'Esplanade, il s'agit plutôt de programmer un développement urbain qui comporte le taux de construction de logement pour l'ensemble de la Ville de Grenoble en un seul lieu. Pour les acteurs de la contestation du projet, le rapport entre l'intensification et le passage du tramway fait l'objet d'une exagération qui ne justifie pas la recherche d'une densité de 1 200 logements. La portée du projet s'appuie sur la figure de l'hyperbole afin de faire valoir le caractère significatif et attractif du projet pour toutes les communes de l'agglomération, l'entrée de ville, et surtout, le respect des prérogatives de la planification des transports et de la programmation de l'habitant.

6.3 Les tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation

En somme, dans les cas des tactiques de l'évitement, les acteurs de la décision utilisent la métaphore en tant que figure discursive de la communication. Ils font usage de la litote pour atténuer l'ampleur du projet contesté. Ils avancent l'argument de la compréhension auprès d'un public dont le manque d'expertise en matière d'urbanisme brouille les conclusions sur le projet. Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise comportent l'emploi de la métonymie en tant que figure discursive de la négociation. Ils soutiennent leur propos par hyperbole et emploient l'argument de la nécessité utile afin de justifier l'urgence de leur projet pour le développement urbain. Pour leur part, les tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation déploient le paradoxe en tant que figure discursive de remise en question des composantes du projet. Pour appuyer leur contestation, les parties prenantes au registre rhétorique de la proposition alternative font usage de l'argument de la cohérence par rapport aux orientations de la planification et la figure de l'ironie pour discréditer les modalités du débat sur le projet (voir tableau 5).

Les associations de surveillance et du droit à la ville, dans la foulée du mouvement des groupes *Vivre à/en ville*, de protection de la nature et de préservation du patrimoine bâti et culturel sont à l'origine des mobilisations contre les opérations de rénovation du centre-ville de Grenoble dans le cadre de la *Loi Vivien* et d'une politique publique nationale de résorption de l'habitat insalubre (RHI) dans les années 1970. Plus récemment, certains acteurs, dont le CLUQ, CAIRN, ADES et *Vivre à Grenoble* s'associent au sein d'une rhétorique de la proposition alternative pour tenter de remettre à l'agenda des élus le débat sur certains projets d'urbanisme dont l'exemple récent est le projet de requalification de l'Esplanade. Ces acteurs de la contestation insistent sur l'argument de la cohérence entre les prescriptions du plan et les composantes du projet qui façonne à ce jour la planification territoriale du SCoT et la politique des déplacements du PDU.

Pour les tenants de l'argument de la cohérence, les projets d'urbanisme soutenu par la municipalité Destot contreviennent aux orientations établies dans le PLU qui prétendaient remédier aux dérives de l'urbanisme de projet de l'époque de la municipalité Carignon. Ces acteurs de la contestation soutiennent que l'intensification urbaine et les densités des nouveaux projets de construction immobilière dans le cadre de la ZAC de la Presqu'île et de l'Esplanade provoquent un paradoxe dans la modification tous azimuts du PLU. Par exemple, ils soutiennent que la hauteur des immeubles et la densité sont négociées à la pièce au moment de la présentation du projet selon l'approche du gabarit par rapport à des normes fixes établies dans le règlement de zonage du PLU. Selon la rhétorique de proposition alternative, cette méthode de la conception des projets d'urbanisme encourage les dérives de la densité urbaine. Ils exhortent la municipalité Destot de revoir le projet de requalification de l'Esplanade afin qu'il corresponde aux volontés des habitants du quartier et à la vision de planification déterminée en concertation avec les associations et les habitants lors de l'élaboration du SCoT et du PLU de Grenoble.

Pour d'autres, le paradoxe se situe dans les orientations de la planification en matière de transport en commun dans la mesure où elles préconisent une réduction des places de stationnement afin de favoriser le transfert modal des automobilistes vers le tramway et l'autobus. Cependant, les services offerts au centre-ville vers la périphérie sont limités en matière de plage horaire et de récurrences du service les soirs. L'ironie comme figure discursive des tactiques du contre-discours se déploie pour ridiculiser le sort de la planification par rapport aux exigences des promoteurs immobiliers et des aménageurs qui demandent de plus en plus de modifications aux règlements d'urbanisme afin de faire concorder le PLU à leur devis de projet. En appuyant la démarche des acteurs de l'expertise, les acteurs de la décision déploient un effort de consultation publique afin de remédier à la contestation populaire qui critique le manque de transparence et de cohérence du projet de requalification de l'Esplanade.

6.3.1 De l'argument de la cohérence à la figure de l'ironie

Pour bien cerner comment les acteurs de la contestation renvoient à l'incohérence des pratiques d'urbanisme dans le cadre d'une mésentente sur un projet, nous insistons d'après notre analyse rhétorique des tactiques du contre-discours sur l'usage de l'ironie comme figure discursive. Dans leur propos, les acteurs de la contestation que nous avons rencontrés soulignent que les démarches de participation publique sont le lieu de la mise en scène du projet d'urbanisme par les promoteurs appuyés par les élus. Ces événements de consultation publique tentent de justifier la cohérence du projet par rapport aux politiques urbaines et à la planification territoriale. Ils ne favorisent pas l'expression des problématiques des autres parties prenantes. Selon eux, ils servent les intérêts des promoteurs du projet et à justifier le respect des prescriptions nationales en matière de concertation sur les projets selon les lois Besson de 1991 et Barnier de 1995. La démocratie participative s'opère dans une démarche de débat public où les acteurs de l'urbanisme sont conviés à mettre en commun leur vision

du projet afin d'arriver à une entente concernant une forme de projet qui respecte la qualité de vie des habitants et de l'intégrité de l'environnement naturel et paysager. L'ironie déployée par les acteurs de la contestation se situe dans la prétention que les élus peuvent avoir en réponse aux questions posées au sujet de l'ampleur de la densification d'un quartier ou de la suppression de places de stationnement sur la rue pour les consolider dans une structure multimodale. Ainsi, au nom de la cohérence, les élus soulignent l'importance de construire de nouveaux logements même au détriment de la protection du patrimoine bâti.

Selon les acteurs de la contestation, il s'agit pour les élus d'atteindre les objectifs de logements familiaux et sociaux fixés par la Loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) qui impose depuis 2000 un taux annuel de construction et de création par la réhabilitation de logements sociaux. Cependant, nous relevons que la Ville de Grenoble avait à elle seule construit plus soixante-dix pour cent (70 %) des logements sociaux de toute l'agglomération alors que la population de la municipalité ne compte que trente-six pour cent (36 %) ²⁶³. L'argument de la cohérence devient une source pour l'arsenal discursif de la proposition alternative. Les acteurs de la contestation se servent de l'incohérence pour démontrer les dérives des pratiques d'urbanisme de la municipalité Destot au profit d'une logique de développement qui profite en tout et partout aux promoteurs immobiliers et aux aménageurs. Ces derniers construisent les logements pour ensuite les revendre à la municipalité afin qu'elle puisse atteindre ses objectifs de logements sociaux. La maîtrise d'ouvrage est ainsi sous le contrôle du promoteur immobilier qui définit le projet pour en obtenir le rendement convenu avec la municipalité. Avec l'atteinte du taux de logements sociaux requis par la loi SRU, les acteurs de la contestation allèguent que la Ville de Grenoble préconise la densité au détriment de la qualité de vie des habitants en prenant en charge la majorité des

²⁶³ Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, *Le programme local de l'habitat, Bilan 2014*, décembre 2014, p. 13.

nouvelles habitations de l'agglomération. Ils tournent en dérision voire au ridicule les démarches de concertation qui prétendent vouloir intégrer les préoccupations des habitants au sein des composantes des projets d'urbanisme.

L'usage de l'ironie comme figure discursive paraît pour les acteurs de la contestation comme une manière simple de remettre en question une pratique complexe qui implique une multitude d'acteurs et qui provoque diverses conséquences sur le milieu dans lequel elles prennent forme. Selon un dirigeant d'association de surveillance des pratiques d'urbanisme, avec la « création » du Plan local d'urbanisme de 2005, qui est, d'après lui, un grand « deal » qui est fait avec la promotion immobilière privée, la Ville avait besoin d'atteindre les vingt pour cent (20 %) de logements sociaux. Dans les années 1980, il fait remarquer que la Ville de Grenoble a démantelé la « totalité » de son appareil productif, comme le service d'étude et le service d'urbanisme interne de la conception de l'habitat. Avant les années 1980, la Ville avait un service d'urbanisme qui menait la maîtrise d'ouvrage, la conception des projets et la gestion de la mise en œuvre. La Ville décide alors en 2005, de ne pas construire ni de maîtriser les projets de construction de logement, mais plutôt de faire construire et d'acheter ensuite. Il soutient que la Ville :

« dit aux promoteurs, vous faites notre boulot de gestion à notre place, on va vous imposer des prix. Le grand « deal » est, vous construisez à notre place et on vous achète ensuite. Alors, les promoteurs ont demandé à la ville d'étendre la constructibilité. » (GEEA06, *op. cit.*)

Mentionnons que cette adéquation n'est pas vraie pour toutes les zones de la ville. On avait, avant le PLU de 2005, dans les zones urbaines, un mètre carré construit pour un mètre carré de terrain. Donc, le passage du POS au PLU provoque un changement de la règle quantitative par une règle qualitative, soit des règles de formes plutôt que des règles qui contrôlent la densité. Notre interlocuteur souligne que la Ville de Grenoble a choisi d'éliminer les COS en implantant une logique de forme pure et de

gabarit. Alors, il soutient que nous sommes passés d'un COS de 1 vers un COS de 3 à 4. Il poursuit en soulevant qu' :

« on dit alors aux personnes qui achètent un terrain qu'elles peuvent se faire quatre fois plus d'argent (« blé ») puisque les terrains permettent de construire quatre fois plus dense. » (*idem*)

Dans cette perspective spéculative, les discussions entre les promoteurs immobiliers et les habitants seraient des discussions liées strictement à la valeur économique et à l'évaluation « coût et bénéfice » sans aucune autre considération que le profit. Notre interlocuteur souligne que la capacité pour les habitants d'influencer le projet de l'aménageur selon leurs préoccupations individuelles ou collectives reste mince :

« Quand on commence à discuter avec eux (promoteurs), c'est une discussion de marchands de tapis... » (*idem*)

Les réunions publiques organisées pour discuter les projets sont des moments pour les promoteurs de justifier leur projet. Un moment de rendre le projet appréciable aux yeux des habitants dans le cadre d'une valorisation de leur quartier. Les réunions publiques serviraient de prétexte pour appréhender les conflits potentiels afin de contenir la mécontentement. L'actuelle pratique participative lors d'une démarche de projet tente de reconforter les incertitudes des habitants, de relever les réfutations et de chercher à neutraliser les arguments du contre-discours. Dans sa quête vers l'atteinte des objectifs d'agglomération²⁶⁴, la municipalité Destot offre alors aux promoteurs immobiliers qu'ils construisent pour elle afin que vingt-cinq à trente pour cent des logements deviennent des logements sociaux vendus en dessus des valeurs marchandes. Ainsi, le promoteur se retrouve avec cinquante pour cent de plus de surface de plancher

²⁶⁴ L'objectif est de 45% de logement social dans les constructions neuves par rapport au 39% réel dans le bilan de 2014.

constructible pour revendre aux prix du marché puisqu'il possède dès départ, selon l'ancienne règle du POS, un mètre de surface de plancher pour chaque mètre de terrain.

« En plus de construire plus, et donc, de vendre plus, les taux de profit sur chaque vente ont augmenté de manière fulgurante depuis dix ans. » (*idem*)

6.3.1 De la cohérence au paradoxe des pratiques d'urbanisme

L'autre option aurait été, selon notre interlocuteur, la maîtrise publique complète afin de contrôler la spéculation. Par contre, toute l'histoire concerne l'adaptation du PLU en fonction de cette nouvelle pratique de développement immobilier. D'autant plus que cette logique de densification instaurée dans le nouveau PLU de 2005 s'appuie sur le discours écologique pour justifier sa démesure. Les tenants de cette nouvelle logique de densité soutiennent l'argument écologiste qui prétend que les gens se déplacent moins en ayant un logement près du centre-ville. Cet argument fallacieux n'explique pas pourquoi les gens continuent d'être mobiles même s'ils résident au centre-ville. Avec le raisonnement simpliste qui est de dire que :

« si on densifie alors emploi et résidence seront au même endroit, mais ce n'est pas vrai... sauf s'ils sont cyniques puisqu'ils le savent très bien que ce n'est pas vrai ce principe... » (*idem*)

Le discours sur la densification ne tient pas la route dans le cadre des principes écologistes soutenus par plusieurs élus. Avec le renouveau de la planification, l'élaboration et la mise en œuvre du PLU en 2005 est appuyée par le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui expose les orientations et les principes du développement urbain qui seront mis en œuvre par la réglementation du PLU. Les acteurs de la contestation réitèrent que la mise en place d'un PLU devrait permettre de pouvoir discuter avec les promoteurs afin de modifier leurs projets en fonction des demandes citoyennes. La puissance publique de la Ville de Grenoble se

dissipe dans la volonté des promoteurs immobiliers de construire ce qu'ils veulent, et comment ils veulent. Ils sont contraints que par une logique de la forme selon des gabarits établis dans le PLU. Comme figure discursive des tactiques du contre-discours, l'usage de l'ironie s'exprime dans cette remarque personnelle lancée par notre interlocuteur :

« je pense que ces gens-là (élus et militants soutenant un discours écologiste de densification) sont les idiots utiles des promoteurs. » (*idem*)

Suivant cette logique de développement, l'intensification du cadre bâti le long du parcours de la nouvelle ligne E du tramway suggère la construction de la majorité des nouveaux logements de l'agglomération au sein de la polarité nord-ouest vers le Fontanil-Cornillon. Notons la ligne E du tramway comprend l'implantation de 11 kilomètres d'infrastructure dont 3,8 kilomètres sur Grenoble ajoutant au réseau existant d'un peu plus de 30 kilomètres près du tiers de l'étendu actuel. À la sortie de Grenoble à la Porte de France et sur le quartier de l'Esplanade, le tracé choisi est dévié de la route principale pour emprunter le parc adjacent au projet de requalification du quartier. Les deux stations doivent être justifiées d'abord par l'interception du flot automobile à l'entrée de l'Esplanade sur la route de Lyon, et ensuite, par la construction d'une densité de 1 200 logements. L'ironie du sort de la planification locale et de la réglementation de la ZPPAUP consiste à dire que les promoteurs du projet de requalification de l'Esplanade peuvent modifier selon le projet destiné à répondre aux objectifs du contrat d'axe et de la programmation du PLH. La densité devient le prétexte pour soutenir l'argument écologique du développement soutenable dans un contexte de transformation de la ville. Cependant, ce que les acteurs de la contestation soulèvent avec l'absurdité de l'ampleur de projet de l'Esplanade, dans son ambition de construire autant de logements, concerne l'équilibre entre les quartiers de Grenoble, entre les polarités nord-ouest de l'agglomération ciblée par l'implantation de la ligne E du tramway et l'hyper-centre, victime de la dégradation du cadre bâti patrimonial.

Cet argumentaire insiste sur le caractère paradoxal de la pratique d'urbanisme d'intensification d'un quartier. Nous le retrouvons également dans le discours des élus opposés à cette forme d'urbanisme. Cette pratique paradoxale favorise dans la création de nouveaux quartiers ou d'îlots urbains denses au détriment des secteurs multifonctionnels existants de la ville comme la Villeneuve ou Mitral Eaux-Claires qui sont composés de bâtiments à haute densité. Dans cette optique, le projet du Clos des Fleurs dans la ZAC de la Presqu'île démontre comment la municipalité Destot organise la répartition des logements sociaux avec la construction d'un immeuble à part au lieu de les intégrer au sein de l'ensemble des bâtiments. Une autre pratique d'urbanisme problématique est la dotation en matière d'équipement public. Dans ce projet livré en 2013, la question de la hauteur est une question d'appréciation et de forme d'intégration avec le milieu existant où les gestes architecturaux réalisés dans le cadre des projets urbains provoquent une remise en question de la cohérence établie dans les processus de planification. Le Clos des Fleurs est une réalisation en soi et le projet ne s'intègre pas avec le quartier Jean-Macé adjacent. Selon un autre interlocuteur rencontré, ce projet devrait subir ce que l'on observe dans le quartier Vigny-Musset, soit le départ du tiers équilibrant des franges plus aisées des habitants. Il poursuit en soutenant que :

« la décohabitation implique une nouvelle demande de logement, mais il n'implique pas une intensification de la construction de nouveaux logements dans un secteur spécifique. Il s'agit plutôt de restaurer et d'entretenir le parc immobilier existant afin de remettre à niveau ce parc pour répondre à la nouvelle demande de logements. » (GEEP03, 3 juin 2013)

Notre interlocuteur souligne que certains élus ont voté pour un PLH qui renforce l'argument de la densification, même s'ils dénoncent d'autre part la bétonisation de la ville. Ainsi, ces efforts de construction mettent de côté plusieurs opérations de réaménagement des espaces publics au centre-ville avec la démarche de *Cœur de Ville*, *Cœur d'agglo*. D'après son analyse sur le long terme, la suppression de stationnement

sur rue est une erreur majeure dans la mesure où la nouvelle génération de véhicule électrique ne sera plus polluante ce qui provoquera une remise à niveau des capacités de stationnements au centre-ville. Il s'agirait de travailler sur des mesures incitatives à l'utilisation des transports collectifs plutôt que d'utiliser la contrainte pour forcer les gens à délaissé leur voiture.

Les contradictions paradoxales soulevées par la rhétorique de la proposition alternative démontrent comment chaque énonciation discursive est sujette à une remise en question. Le paradoxe survient à partir d'une vision différente de la transformation et du développement de la ville. Ainsi, nous remarquons que les tactiques du contre-discours s'avèrent efficaces pour rallier les acteurs de la contestation sous l'égide d'un seul registre rhétorique afin de déployer leurs arguments auprès d'un plus large public. Après coup, les arguments d'une rhétorique de la proposition alternative s'emparent de la rhétorique du plan afin de faire valoir le contre-discours comme étant le nouveau discours dominant. La stratégie d'influence d'un registre rhétorique s'inscrit dans cette tentative de s'attaquer aux arguments qui fondent le discours hégémonique des pratiques d'urbanisme. Afin de déstabiliser les énoncés d'une part des parties prenantes à la rhétorique du projet, nous avons constaté que les acteurs de la contestation du projet de l'Esplanade se sont associés afin de produire une pétition contre la réalisation du projet, et plus largement, contre une pratique d'intensification du tissu urbain. C'est dans cette volonté de contredire le discours de la municipalité Destot que les acteurs de la contestation ridiculisent l'ambition qui consiste à associer un développement immobilier suivant l'argumentaire écologiste avec l'approche de la promotion privée des projets de requalification. L'implantation de la ligne E du tramway s'avère une solution incontestable dans le cadre d'une vision globale du développement de la région urbaine grenobloise et selon les prérogatives du SCoT, mais cette solution devient également un argument justifiant les dérives des pratiques d'urbanisme qui intensifie le développement immobilier au

détriment des préoccupations de la qualité de vie des habitants riverains et des habitants des quartiers voisins concernés par les projets de requalification et de réaménagement des espaces publics.

Chapitre 7. L'analyse rhétorique des acteurs de l'urbanisme à Gatineau

À travers la rétrospective des exercices de planification et de l'adoption de multiples programmes de réaménagement urbain, nous constatons avec un peu de recul comment l'urbanisme contemporain tente de se distinguer des opérations de rénovations urbaines réalisées par la CCN et le gouvernement fédéral dans les années 1970. Avec le souci de la participation des citoyens et des associations du centre-ville, la municipalité Ducharme (2002-2005) et Bureau (2005-2013) adopte une pratique de l'urbanisme qui allie le réaménagement des espaces publics stratégiques avec les espaces naturels et l'implantation d'un service rapide par bus en site propre qui allie évolution technologique à l'intensification des zones d'activité axée sur le transport en commun. La rue Montcalm et le ruisseau de la Brasserie constitueront les éléments clés d'un secteur en rénovation tandis que le quartier du Musée servira de précédent pour le déploiement d'une mésentente sur les tenants et aboutissants de cette forme d'intensification urbaine. Certains acteurs de l'urbanisme reprocheront encore une fois une faible participation des citoyens pour l'élaboration des orientations en matière de choix technologique dans le cadre du Rapibus, même si plusieurs séances de consultation publique se sont déroulées pour offrir les différentes options techniques et économiques.

Certains soulèvent le manque de coordination entre l'implantation du Rapibus et les démarches de réaménagement des espaces publics dont la station et la rue Montcalm. La perméabilité du cœur du centre-ville de Gatineau constitue depuis la construction de la Place du Portage une problématique. L'hyper-centre se voit isolé de la berge formée par le ruisseau de la Brasserie et de la rivière des Outaouais ce qui rend les démarches de projets de réaménagement d'autant plus pertinent pour accroître la mobilité en direction des espaces publics stratégiques de la rue Laval et Aubry ayant fait

l'objet avec la promenade du Portage d'un réaménagement dans les années 1990. Avec la mise en service du Rapibus, la municipalité Pedneault-Jobin élue à la fin 2013 fait face au dilemme du stationnement. Il demeure toujours une source de discorde où la mésentente en matière de réaménagement se situe sur le plan de la piétonnisation saisonnière de la rue Laval et de la réduction du nombre de stationnements sur la rue Montcalm. Le rabattement de ce manque de stationnement sur les terrains vagues de stationnement hors rue relève d'une hausse des règles régissant l'offre de ces stationnements privés. Le quartier du Musée ayant fait lui aussi l'objet d'un réaménagement des rues et des espaces publics dans le cadre du PPU 2009 jouit d'un enthousiasme des promoteurs immobiliers pour la densification par des tours dépassant les normes établies par la réglementation.

Comme mentionné au chapitre précédent, les registres rhétoriques marquant les trois moments singuliers de l'urbanisme mettent en évidence des pratiques et des tactiques diverses. Quelques-unes de ces tactiques rhétoriques sont abordées pour comprendre comment leurs stratégies d'influence orientent l'aménagement et l'urbanisme à Gatineau. L'histoire de la planification de la région urbaine présentée au chapitre 5 permet de voir l'ampleur du bagage dont bénéficie le projet d'implantation du Rapibus. À travers la multiplication des réaménagements du centre-ville, les différentes municipalités ont essayé de recréer l'esprit de communauté qui présageait avant le volontarisme politique de la rénovation urbaine des années 1970.

L'exemple achevé de l'expropriation d'une partie de l'Île de Hull renforce l'idée de la mobilisation des associations des défenses des droits des habitants et de surveillance du patrimoine. La contestation des habitants des projets d'intensification du quartier du Musée prévue par les promoteurs immobiliers se traduit par une mobilisation plus large des habitants pour la sauvegarde des vieux quartiers et le respect des normes établies dans la planification. Selon cette rhétorique de la proposition

alternative, les dérives des années 1970 sont des souvenirs qui rappellent comment la participation citoyenne demeure l'avenue pour les services d'urbanisme à Gatineau de concilier les demandes de modification de la planification avec les volontés des citoyens de la préserver.

7.1 Les tactiques de l'évitement des acteurs de la décision

Les différences d'interprétation et de représentation des acteurs de l'urbanisme se posent comme la prémisse de l'aménagement et de l'urbanisme. La mésentente adviendrait d'une épreuve de mise en commun des savoirs entre les acteurs. À Gatineau, les acteurs s'entendent pour dire que le centre-ville doit faire l'objet d'une densification afin d'accroître son potentiel de développement résidentiel et commercial. En référence aux demandes répétées de modification des règlements de zonage par certains promoteurs de projet, nous interrogeons l'approche collaborative mise en place dans le cadre d'une planification stratégique élaborée dès la création du grand Gatineau. Selon notre perspective agonistique et une rationalité de la mésentente, les services et les élus de la Ville de Gatineau n'arrivent pas à concilier les prises de position de certains acteurs qui pensent pouvoir repousser les normes établies dans le PU 2005 et du PPU 2009.

L'ARIH est très attentive au déploiement d'une stratégie d'influence des représentations de la ville des citoyens afin de rendre plus acceptable le changement des normes de densité dans le quartier du Musée et des Chaudières. Le collectif de citoyen, *Protégeons le quartier du Musée*, rappelle les comités de citoyen des années 1970 qui contestaient l'appropriation du centre-ville par les promoteurs immobiliers au profit de la rentabilité financière des projets d'habitation. Le contexte ayant changé, les collectifs emploient des tactiques rhétoriques qui soulèvent les mêmes

préoccupations de préservation de l'existant. L'appel à un espace de communication pour véhiculer l'image d'un centre-ville en rénovation laisse croire que les acteurs de la décision délaissent les prises de position formelles sur la question de l'intensification déplorée par les citoyens.

L'exemple de la consultation sur la requalification du quartier du Musée démontre comment l'exercice de participation citoyenne emprunte les voies de la mésentente sur l'aménagement de la ville et la mobilité des gens. La place du piéton dans les rues du centre-ville de Gatineau reste un enjeu argumentaire qui polarise les positions sur le type de développement énoncées par les acteurs de l'urbanisme. Même si la planification stipule vouloir octroyer une plus grande place au déplacement durable au centre-ville, les acteurs de l'expertise engagent le dialogue en soutenant des principes d'aménagement qui place l'automobile au centre de la conception des déplacements en ville. En tant que pôle d'emploi et d'affaires, le centre-ville devient un lieu où les terrains vagues sont utilisés comme des stationnements de surfaces. Ainsi, ils deviennent des moyens pour les promoteurs immobiliers de demander aux services d'urbanisme de revoir la constructibilité à la hausse par rapport aux normes établies dans la planification.

7.1.1 De l'argument de la compréhension de la position de neutralité

Les services municipaux recommandent les projets d'urbanisme présentés par les acteurs de l'expertise auprès du conseil municipal qui prend la décision politique d'appuyer le projet. Ainsi, les recommandations des services d'urbanisme concernant un projet seraient faites dans l'intérêt général des citoyens au nom d'une planification commune à l'ensemble du territoire de Gatineau. Lors d'un entretien, l'un de nos interlocuteurs confirme la volonté de la Ville de Gatineau d'intégrer des principes d'aménagement qui guident une intensification des activités aux abords de la station du Rapibus. Il rappelle la collaboration entre la STO et le service d'urbanisme de la Ville

de Gatineau pour rendre plus transversale la coordination des démarches de projets de réaménagement des espaces publics autour de l'axe du transport en commun. La ligne d'aménagement dans le cas du SAD 2015 serait de dire que la construction de nouveau logement doit se faire près des zones axées sur le transport en commun. L'argumentaire maintenu dans cette rhétorique de plan s'appuie sur l'identification des lieux de jonction entre les déplacements et le développement urbain.

En évoquant l'argument de la compréhension, les services d'urbanisme au nom des élus tentent d'approcher les habitants pour leur demander leur position sur la question de la densification urbaine. Selon les prises de parole publique des acteurs de la contestation, les acteurs de la décision utilisent la consultation publique pour amenuiser les tensions concernant des projets immobiliers qui remettent en cause les normes d'urbanisme. En prenant la forme de la litote, la réduction de l'ampleur de la modification potentielle des règlements d'urbanisme laisse croire que les habitants n'ont pas bien compris les objectifs du projet. L'élue soutient que les propos des habitants font fausse route en prétendant que les retombées négatives sont plus grandes que les bénéfices obtenus par l'intensification urbaine. Par extension, l'élue renchérit avec l'atténuation du problème de la densification verticale qui permet selon certains d'obtenir plus d'espaces publics pour la marche et le vélo. Ainsi, selon notre interlocuteur, nous sommes en présence d'une polarité des visions du développement du centre-ville, soit celle des promoteurs qui stipule que la seule rentabilité se réalise quand on atteint un certain seuil de hauteur et celle des habitants qui s'oppose à la remise en question des lignes d'aménagement entérinées par le conseil municipal et inscrites dans la planification.

Cependant, certains élus et techniciens de l'urbanisme vont prendre la voie de la neutralité en tenant une consultation publique sur la requalification du quartier du Musée afin de voir quelles seront les prises de position. Ils tentent par la consultation

publique de rejoindre les habitants afin qu'ils énoncent leur propre position de manière indépendante aux associations et les collectifs de citoyen. Selon les acteurs de la décision, certaines associations véhiculent une mauvaise compréhension de la question de l'intensification. C'est ainsi que le service d'urbanisme organise une réunion préalable à la consultation publique avec les partenaires du développement du quartier afin d'échanger sur les avenues possibles du développement du quartier. L'atténuation de l'ampleur de la remise en question des orientations d'aménagement prévues par le PPU 2009 par les acteurs de la décision lors de la consultation publique sur le quartier du Musée pose la question de la neutralité.

Par la litote, l'un de nos interlocuteurs soutient une absence de connaissance des projets présentés par les promoteurs immobiliers, ni de leur densité ou de leur hauteur. Le 15 juin 2015 lors de la consultation publique sur requalification du quartier du Musée dédiée à la présentation des projets des promoteurs, les tableaux présentés démontrent clairement les volontés et l'ampleur des densités proposées. Selon notre interlocuteur :

« la fonction de pédagogie de l'urbaniste sert à recueillir les propos de chacun et d'en peser les conséquences sur l'aménagement. » (GAEI03, *op. cit.*)

Ainsi, nous sommes dans une situation où l'usage de la métaphore de l'équilibriste sert d'image pour soutenir l'argument de la compréhension. Dans son travail, l'urbaniste renseigne les gens sur les potentialités du développement urbain en fonction des projets présentés par les promoteurs qui répondent à des valeurs particulières d'aménagement. Toujours suivant notre entretien, notre interlocuteur ajoute qu' :

« un urbaniste s'est un peu comme un équilibriste (ou un funambule), on est au début du fil de fer et on sait que l'on doit se rendre de l'autre côté, alors notre rôle comme urbaniste est de garder la ligne, mais on sait aussi qu'on sera obligés de s'ajuster puisqu'il y aura peut-être un peu de vent et nous devons rectifier le tir

afin de poursuivre notre objectif de traverser de l'autre côté. Si on se rend compte que nous n'avons pas opté pour les bons choix, on doit également le dire et changer de direction. » (*idem*)

Donc, cette rhétorique de la planification évoquerait la symbolique du funambule comme si la pratique de l'urbanisme s'applique à satisfaire les valeurs d'une époque dans laquelle elle prend part. Situé dans une zone industrielle en friche, l'exemple du projet de requalification du quartier des Chutes des Chaudières ne suscite pas de forte opposition puisqu'il n'a pas d'habitant riverain. Cependant, les projets d'intensification dans le quartier du Musée soulèveraient des préoccupations des citoyens du projet dans la mesure où ils affectent la qualité de vie des habitants actuels. À partir de la métaphore du funambule, les urbanistes en tant qu'acteurs de l'expertise, seraient là pour donner des éclairages et pour expliquer aux gens les conséquences de leur choix d'aménagement. En fonction des renseignements obtenus, les habitants peuvent forger leur propre position sur l'avenir de leur quartier. Avec une position de neutralité, l'urbaniste serait le mieux placé pour faire des recommandations et formuler les orientations pour que les gens prennent des décisions avec lesquelles ils sont à l'aise. Selon cette rhétorique de l'urbaniste, les élus avec les habitants doivent prendre les décisions pour aujourd'hui et pour demain. Ainsi, pour répondre aux inquiétudes des habitants concernant la construction de tours sur la rue Laurier adjacente au quartier du Musée, notre interlocuteur réitère qu' :

« on essaie d'amener les gens très en amont avec des consultations qui demandent aux gens ce qu'ils pensent du projet. Le problème de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme consiste à une loi très procédurale qui amène les gens à être consultés à la fin de l'élaboration du projet, ce que les gens disent, que le projet est déjà canné d'avance. » (*idem*)

Ainsi, les propositions alternatives des citoyens et des associations de quartier pourront amener le projet du centre-ville à contribuer l'augmentation de la population sur l'Île de Hull tout en respectant les particularités des secteurs de planification qui présentent un haut taux de constructibilité. Dans un autre entretien avec un acteur de

la décision, nous discutons par rapport aux projets du quartier du Musée comment le réaménagement de la rue Montcalm illustre le problème d'arrimage de la planification et du projet. Il soutient l'argumentaire suivant en soulevant que pour :

« créer un centre-ville qui va être intéressant et plaisant à visiter, ça passe par la rue Montcalm. Lorsqu'on parlait de la bibliothèque centrale et de l'espace Dallaire, c'était l'endroit de mettre des éléments architecturaux nouveaux. Il s'agit d'amener les gens à pénétrer dans l'île de Hull à partir d'Ottawa. C'est la prétention des promoteurs immobiliers que des tours sur la rue Laurier va favoriser l'animation du cœur du centre-ville. Cependant, je pense que c'est l'effet contraire que cela aura sur le centre-ville en favorisant le Musée au détriment du cœur. Les projets doivent s'inscrire dans le cœur afin d'animer le cœur, c'est-à-dire de la rue Montcalm jusqu'à la rue Laval et de la promenade du Portage jusqu'aux Allumettières. Il faut trouver quelque chose d'intéressant pour que les gens aient envie d'y pénétrer, sinon il n'y en aura pas de centre-ville intéressant, ce sera un centre-ville administratif, qui sera vidé le soir et dessert le jour... »
(GAEP01, 14 octobre 2017)

La question du stationnement et des terrains vagues revient dans cette discussion de la requalification des îlots dont la constructibilité devra être revue par la municipalité. Les acteurs de la décision s'appuient sur les consultations publiques pour prétendre qu'ils ne veulent pas influencer le débat sur la requalification des terrains vagues. Les projets d'intérêts publics sur la rue Montcalm qui peuvent avoir un effet d'entraînement sur les autres projets d'habitation seraient l'une des avenues pour inciter les promoteurs immobiliers à développer les terrains vagues. L'idée de la nature en ville revient sur la table avec le débat sur la densification. L'argument soutenu par un élu est que la densification verticale permettrait d'économiser l'utilisation du sol pour l'aménagement des espaces publics adjacents aux nouvelles constructions¹. La chasse au terrain de stationnement serait l'occasion de faire bonne figure dans l'amélioration de l'image de la ville et de la qualité de ses aménagements urbaines. L'intégration des bandes de végétation aux abords des rues Champlain et Notre-de-Dame-de-l'Île constitue un précédent en matière de réaménagement des espaces

¹ Réponse à un citoyen du quartier du Musée au conseil municipal du 22 septembre 2015.

publics. Le problème de piètre qualité des espaces publics en particulier serait une pièce d'un symptôme plus large d'une déstructuration des liens sociaux provoqué par un :

« cœur de la ville éventré de tous ces éléments patrimoniaux intéressants. »
(*idem*)

Selon notre interlocuteur, depuis les années 1970-80, la recherche de la ville d'autrefois, comme métaphore d'une « communauté perdue », rencontre plusieurs difficultés dont la perte de plus du tiers de la population de l'Île de Hull, la perte des bâtiments à caractère patrimonial et la barrière créée par le Place du Portage et le Musée de l'Histoire qui empêche les gens de rejoindre le cœur du centre-ville. Il soutient qu' :

« avec les obstacles architecturaux importants comme les édifices de la Place du Portage qui créent un mur entre le cœur et la rivière, le problème est qu'au niveau touristique les gens qui visitent Ottawa viennent ici voir le Musée et repartent sans pénétrer dans le cœur. Il s'agit de briser cette barrière. Mon point de vue et mon point de vue que je défendais est qu'il faut tabler sur le secteur du ruisseau de la Brasserie qui offrent une caractéristique naturelle intéressante. » (*idem*)

Ainsi, avec ce point de vue sur les stratégies à entreprendre pour rendre plus perméable le cœur du centre-ville, notre interlocuteur s'engage dans la voie d'une réhabilitation des espaces publics naturels de la rue Montcalm où se trouvent plusieurs terrains en fiche. Il rejoint une autre métaphore employée par notre interlocuteur précédent pour désigner l'idée selon laquelle les promoteurs immobiliers ne voudront pas développer tant que la :

« vitrine de magasin [reste] dégueulasse. » (GAEI03, *op. cit.*)

Dans une perspective de neutralité axiologique, cet usage de la métaphore de la vitrine de magasin dégueulasse s'appuie sur le fait que les mesures incitatives déployées par la planification n'ont pas donné les résultats escomptés pour des constructions à l'échelle du quartier. Nous retrouvons parmi les projets subventionnés, des

constructions de plus de dix étages qui ne s'intègrent pas à l'architecture et à la forme urbaine actuelle. Selon les données avancées par notre interlocuteur :

« le programme de subvention sous forme de crédit de taxes [...] est valable pour une diversité de projet avec des petits projets de trois étages. Le programme a démontré qu'il a atteint l'objectif de diversité qui avait été fixé au départ. Une grande majorité des promoteurs nous ont dit qu'ils n'auraient pas construit dans l'absence du programme, soit pour les gros projets, « la vitrine » n'est pas attirante, et il faut vendre 70 % des unités avant de pouvoir obtenir du financement, et deuxièmement, à coût quasi égal entre les deux rives le taux de location est vraiment plus bas sur la rive québécoise soit 900 \$ à Hull pour 1700 \$ à Ottawa. La copropriété construite est ainsi louée afin de favoriser un abri de taxes pour permettre au promoteur de construire d'autres projets. Il existe une demande latente pour des logements de qualité au centre-ville puisque les gens veulent de la centralité et achètent la proximité à Ottawa, aux espaces naturels et aux emplois fédéraux. » (GAEI03, *op. cit.*)

Le refuge de la neutralité permet l'exploitation du sophisme de la confusion par les acteurs de la décision. Dans le sens où la réponse à la mobilisation citoyenne contre les projets de requalification des secteurs patrimoniaux et pour la densification à l'échelle du quartier reçoit des réponses vagues et imprécises de la part des techniciens et des élus. Elles font appel à des programmes d'aides à la construction et des crédits de taxes pour les promoteurs en évitant de répondre aux sources de la mécontente concernant l'aménagement des lieux. La concordance des règlements d'urbanisme constitue une norme essentielle à la confiance des citoyens envers le service d'urbanisme à Gatineau. Cette cohérence entre l'octroi de permis de construction en vertu du PPU 2009, l'implantation du Rapibus et le réaménagement des espaces publics de la rue Montcalm et Laval forme un triptyque dont les acteurs de l'urbanisme prennent appui pour favoriser la « revitalisation » du centre-ville. L'appel à la communication et le recours à l'échange caractérise la stratégie du registre rhétorique de planification. Cette rhétorique emploie la tactique de l'évitement par le recours à la métaphore et l'usage de la litote pour renforcer son argumentaire de la concordance des plans et des projets. La prochaine section aborde les tactiques de la mise en scène

que soutiennent les acteurs l'expertise dans leur quête de l'adhésion des habitants et des élus au projet de rénovation du quartier du Musée. Ceux-ci suggèrent le maillage des espaces publics vers le cœur du centre-ville et la préservation du caractère patrimonial du quartier.

7.2 Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise

Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise s'appuient sur la négociation afin de dénouer les impasses de la mésentente concernant le projet qu'ils défendent. Dans la promotion de leur projet d'urbanisme, le respect écologique, la mise en valeur du tourisme, la convivialité et l'ambiance urbaine des lieux forment les prémisses de l'argumentaire des architectes, aménageurs et promoteurs. Ils soutiennent que leurs projets bonifient la valeur architecturale d'un quartier en insistant sur le réaménagement des espaces publics concomitant à la construction immobilière. L'arrimage entre la volonté d'intensification urbaine et la desserte de leur projet par les transports en commun constitue un argument de mise en scène. La référence au respect des orientations de la planification territoriale sert leur volonté de déroger aux règlements d'urbanisme incompatibles avec leur projet. Les acteurs de l'expertise cherchent par les tactiques de la mise en scène l'adhésion du plus grand nombre d'habitants à la représentation qu'ils offrent de la ville afin d'ajuster les spécifications d'urbanisme d'une zone à leur projet. À partir d'un seul projet, ils projettent la ville durable et compacte tant privilégiée dans les partis d'aménagements des documents d'urbanisme. L'urbanisme de la négociation déployé par les acteurs de l'expertise est soutenu par les déplacements durables du SAD 2015. La ville du « Piéton avant tout » dans PDD 2015 désigne dans les faits une mobilité urbaine qui décline les

déplacements motorisés individuels au second rang après la marche, le vélo et les transports collectifs.

Afin d'atteindre les objectifs de dérogation aux prérogatives réglementaires du PPU, le projet de requalification du quartier du Musée interpelle l'ensemble des habitants de Gatineau en misant sur l'argument des retombées économiques bénéficiant à toute la région métropolitaine. Le projet devient un précédent pour tous et un impératif de densification satisfaisant les objectifs de revitalisation du centre-ville du PPU 2009. Cette tactique utilise une approche collaborative suivant une démarche « participation des partenaires du milieu » afin de dégager une vision par la mise en commun des positions de chacun. Selon une « gouvernance participative » et les principes énoncés dans le plan stratégique de la municipalité, le service d'urbanisme et les élus soutiennent les promoteurs immobiliers dans leur quête persuasive afin de rendre la négociation du projet plus efficiente. Ainsi, notre interlocuteur au service d'urbanisme souligne que :

« si on veut un dialogue, il faut que cela se passe à l'extérieur d'un projet spécifique, sinon tout ce dont on va avoir, c'est une opposition contre le projet. »
(GAEI03, *op. cit.*)

La consultation publique sur la requalification du quartier du Musée s'applique de manière générale à rejoindre le plus grand nombre d'habitants afin qu'ils confrontent leur point de vue sur les orientations et les modalités des pratiques de développement urbain. Ce projet d'urbanisme va à la rencontre de l'implantation du Rapibus. Les négociations des promoteurs immobiliers par l'entremise des acteurs de l'expertise souscrivent également à la labellisation de leur projet selon les normes du bâtiment durable (LEED). Les nouvelles normes thermiques d'isolation afin de contrer les îlots de chaleur avec l'aménagement de parcs et d'aires d'agrément végétalisés soutiennent l'argumentaire d'une construction verticale. Encore une fois, le thème de la nature en ville fait une apparition dans une rhétorique de projet qui réussit à faire

converger les principes écologiques de la végétalisation et d'un équilibre entre les déplacements, les espaces publics et les immeubles. L'argument de la « nécessité utile » des projets d'urbanisme revient à dire que les retombées positives sur la région dépassent les effets néfastes et pervers sur le quartier ou le milieu dans lequel ils s'insèrent. Dans le cadre de la « revitalisation du centre-ville », les pratiques d'urbanisme visent trois types d'interventions qui répondent aux orientations du PPU centre-ville. L'amélioration des déplacements des piétons et des cyclistes, le maillage des parcs et des réseaux naturels et le repeuplement du centre-ville structure la mise en œuvre d'un programme municipal qui met la négociation entre les acteurs de l'urbanisme à l'avant-plan. Le projet d'implantation du Rapibus vient structurer un secteur du centre-ville qui dispose d'un grand potentiel de développement urbain selon les orientations contenues dans le PDAD du secteur de la Fonderie et le concept de réaménagement de la rue Montcalm.

Ces documents d'urbanisme sont produits en partenariat avec des firmes d'ingénieurs et d'architecte-urbaniste dont les conclusions servent d'argument aux promoteurs pour justifier la nécessité de modification des règlements de zonage pour accroître la rentabilité des projets immobiliers. D'autres experts de l'urbanisme sont intervenus afin de conforter les services municipaux dans leur démarche de consultation publique dans le cadre du PPU. À la suite de l'adoption du plan d'urbanisme en 2005, des urbanistes sont mandatés par la municipalité pour organiser une journée de réflexion pour l'élaboration des lignes directrices pour l'aménagement du centre-ville. Elles seront contestées par des associations dont Logemen'occupe.

Une décennie plus tard, la réunion publique sur le quartier du Musée secteur identifié dans le PPU comme étant partie intégrante du cœur du centre-ville mettra le feu aux poudres. Le PPU spécifie la création d'un site patrimoniale dont la densification est prévue le long des grands boulevards Maisonneuve et des Allumettières. Lors de

cette réunion publique organisée par la Ville de Gatineau, les acteurs de l'urbanisme étaient conviés à émettre leur point de vue sur le redéveloppement d'un secteur en mutation foncière offrant des potentialités d'intensification des activités résidentielles et commerciales. L'événement mettait en scène deux projets de requalification urbaine de promoteurs immobiliers dont les ambitions variaient entre un hôtel de 15 étages à un complexe multifonctionnel de 55 étages. L'ampleur des effets de requalification du milieu vient remettre en question de manière radicale les ambitions de préservation du patrimoine historique du quartier du Musée. Les acteurs de l'expertise responsable de la mise en scène des projets doivent s'armer d'une rhétorique capable de combler l'écart entre les densités des immeubles par rapport aux prescriptions du PPU. Les projets prévoient des immeubles sur la rue Laurier d'un gabarit qui va bien au-delà des six étages établis dans le cadre du PPU.

Selon le collectif de citoyen, *Protégeons le quartier du Musée*, ces projets mettent en péril les objectifs de préservation patrimoniale et d'intégrité architecturale du quartier. De plus, les citoyens dénoncent l'échelle du projet dans un contexte où aucune mesure de remédiation n'est avancée par les acteurs de l'expertise pour contrebalancer les effets négatifs sur le milieu de vie. L'argument des retombées positives sur le plan financier en matière de rentrée d'impôt foncier et de redevances en matière de transport en commun sera le premier pilier d'une rhétorique de projet qui propulse le débat public à une échelle métropolitaine. De plus, les acteurs de l'expertise insistent sur le caractère multifonctionnel du projet et les effets d'entraînement sur le tourisme et les commerces sur cœur du centre-ville. Ils adjoindront à leur argumentaire le réaménagement des espaces publics adjacents aux projets qui pourront être intégrés à un sentier polyvalent vers les lieux de rassemblement du cœur du centre-ville, soit les rues Laval et le site patrimonial Kent-Aubry-Wright.

Comme le mentionne l'un de nos interlocuteurs, il s'agit de miser sur un maillage des lieux de destination afin de relier les composantes urbaines et naturelles de l'île de Hull. De surcroît, à l'image des vieux quartiers, les acteurs de l'expertise tablent sur des sentiers piétonniers et cyclables qui font la jonction entre les projets du quartier du Musée, les lieux de rassemblement de la rue Laval et le secteur culturel de la rue Montcalm. La mise en scène rejoint des sommets inégalés avec la publication d'un reportage télévisuel sur l'un des projets regroupant des élus, des gens d'affaires, des associations du tourisme, le Musée de l'histoire et des promoteurs immobiliers. Les tactiques retenues par les acteurs de l'expertise dans la procédure de soumission de projet fait référence à la figure de l'hyperbole dans la mesure où elle exagère de manière délibérée les limites des règles de planification en place. Cette tactique rhétorique attire l'attention sur l'urgence de développement des projets qui donneront à Gatineau une identité digne des grandes métropoles internationales. L'idée que seuls les grands projets immobiliers offrent l'occasion remarquable de profiter des retombées positives sur le milieu et la région urbaine afin d'atteindre les objectifs de repeupler le centre-ville de manière efficace. Les experts soutiennent que leurs projets de requalification du quartier du Musée profitent au service rapide par bus sur la rue Laurier et satisfont les demandes de logement nécessaires à l'atteinte d'une masse critique de population qui pourrait soutenir les activités commerciales au centre-ville. De plus, ces projets s'inscrivent selon les promoteurs à un renversement de la tendance à l'étalement urbain et à l'intensification des activités à proximité des transports en commun.

7.2.1 De l'usage de l'hyperbole à la métonymie « urbanisme et transport »

À partir des propos recueillis lors d'un entretien, la rhétorique de projet prendrait naissance dès les années 1980 avec les plans de développement qu'on nommera par la suite le plan stratégique. Selon notre interlocuteur, cette première vision stratégique intègre la notion de développement durable à un moment où la notion venait d'être

inscrite dans un rapport produit par une commission des Nations Unies. Dans son propos, il souligne que ce n'était pas encore la « mode », mais la STO utilisait à l'époque le concept de développement durable comme concept d'une approche dite stratégique de l'intégration des transports aux choix en matière d'organisation spatiale du territoire. Plus tard dans les années 1990, le plan intégré des réseaux routiers et des transports identifie des éléments de densification. Par la suite, l'expansion du réseau routier seront fixés selon une conception des transports où les déplacements non motorisés occupent une plus grande place. Avec le temps, notre interlocuteur soutient que les visions des transports et de l'urbanisme ont changé :

« avant même de construire le Rapibus, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme des anciennes villes identifiaient le tracé du système rapide par bus et des éléments de développement près des stations. Une fois le Rapibus implanté, on voit déjà l'ancrage du système de transport rapide par bus sur le territoire. Avec l'implantation, on a déjà des restrictions au niveau stationnement. Dans le plan de transport actuel, la vision pour l'ouest fait l'objet d'une étude opérationnelle afin de voir quelles sont les options d'implantation d'un système de transport rapide. » (GAEI05, *op. cit.*)

Il parle ici d'une stratégie d'influence afin de mettre en amont les éléments qui sont intégrés au développement, dont la partie transport associée à l'urbanisation. Le SAD 2015 serait ainsi beaucoup plus pointu en matière de développement durable et de collectivité écologique où ces notions sont devenues plus structurées, spécifiques et détaillées sur l'intermodalité, la perméabilité et la compacité. Dans la stratégie de développement, l'intermodalité et le transport en commun deviendraient des orientations centrales dans l'atteinte des objectifs de réduire de la part modale de l'automobile individuelle vers le centre-ville et provenant du même quartier. Il soutient qu'il faudrait planifier et développer le territoire dans le contexte géopolitique frontalier avec Ottawa et chercher à intégrer les réseaux de manière à permettre à l'utilisateur d'obtenir une continuité des réseaux même s'il y a un changement de juridiction où deux sociétés de transport cohabitent. Le débat pour l'implantation du Rapibus qui

vient plusieurs années après le Transitway de OC Tranpo se centre sur le choix technologique. Cependant, nous avons beaucoup d'espace sur l'emprise ferroviaire avec une infrastructure qui permet d'évoluer le mode de déplacement avec un changement technologique. Le corridor prévoit l'évolution d'un mode à l'autre avec un train léger au moment où la masse critique sera au rendez-vous. Le choix d'Ottawa est dans un contexte où le réseau était saturé par une surcapacité d'autobus au centre-ville. Le transit sur la rue Albert devient l'argument pour construire d'un tunnel pour le train léger. Dans un souci d'analyse comparative, notre interlocuteur poursuit sa lancée avec des exemples européens comme Montpellier en France où le service rapide par bus est venu avant le tramway. Il souligne que d'autres comme Strasbourg choisissent de déployer le tramway dès le départ. L'implantation du tramway et le contrôle du développement urbain se font par des aménagements et des nouvelles constructions le long du trajet. Il relève que :

« des résistances surviennent dans certains secteurs de la ville sur des éléments et modalités d'implantation, mais les gens comprennent rapidement les bénéfices d'une telle infrastructure. L'implantation des transports en commun permet de changer les lieux et les quartiers dans lequel ils prennent forme. » (*idem*)

Les acteurs de l'expertise traduisent le registre rhétorique qui consiste à agir sur le sens d'une pratique dont l'urbanisme. Les tactiques de la mise en scène du développement urbain par des mesures concrètes d'intensification et de densification arrivent à propulser la signification d'un projet à l'ensemble de la métropole. D'où l'appel à la métonymie qui caractérise cette rhétorique du projet. Elle consiste à appliquer les fondements de la ville durable en prenant appui sur l'articulation urbanisme et transport. Elle rejoint les exigences en matière d'aménagement du territoire qui exigent l'arrimage entre le développement immobilier et l'armature du système de transport. Dans le cadre du quartier du Musée ou du quartier des Chutes des chaudières, les acteurs de l'expertise évoquent à l'argument du maillage entre les déplacements durables et la capacité du projet. Non seulement les projets de

requalification des quartiers du Musée et des Chutes Chaudières font valoir les effets attractifs bénéfiques pour l'ensemble de la région, mais ils fondent leur raisonnement sur un appel à l'autorité qui s'énonce sous la forme d'une exagération de l'ampleur des retombées sur le milieu et la municipalité. La santé financière primerait selon les acteurs de la contestation sur la qualité de vie des familles et des habitants actuels du quartier du Musée, mais l'idée de construire plus de 1 000 logements sur les rives de la rivière des Outaouais vient poser la question de la perméabilité du quartier et du prolongement du centre-ville de Gatineau. Ces projets demandent des modifications de la planification qui mettent en péril la protection du patrimoine industriel de l'Île de Hull. Ces projets deviennent des précédents pour l'intégrité de la berge de la rivière des Outaouais dont la CCN depuis les années 1970 détenait le pouvoir de préemption. Les acteurs de l'expertise déploieront encore une fois les mêmes tactiques rhétoriques qui consistent à rendre grandiose et grandiloquent un projet de requalification. D'après les associations de défenses des droits sociaux (ADDs), ces projets procèdent à la spéculation foncière et à l'éviction des habitants moins nantis d'un secteur de la ville. En faisant appel à la tactique métonymique, la rhétorique de projet prend des formes surdimensionnées là où les acteurs de l'expertise martèlent l'idée de la prise de conscience des réseaux écologiques et la promotion de saines habitudes de vie au nom d'une ville durable, compacte et dense.

7.3 Les tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation

Encore ici, les tactiques de l'évitement des acteurs de la décision utilisent la métaphore de l'équilibriste en tant que figure discursive de la communication. Ils font l'usage de la litote en diminuant les effets probants d'une décision. Ils avancent l'argument de la compréhension pour soulever la complexité d'un urbanisme de la

concordance. Les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise ont recours à la métonymie de la ville durable suivant une approche de la négociation. Ils soutiennent leur propos par hyperbole. Ils emploient l'argument de la nécessité utile d'un projet. Ils soulèvent l'urgence de procéder avec un développement urbain pour favoriser le repeuplement du centre-ville. Comme au chapitre précédent, les tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation déploient le paradoxe des tactiques de l'évitement et de la mise en scène afin de remettre en question des composantes du projet. Pour appuyer leur contestation, une rhétorique de la proposition alternative au projet fait l'usage de l'argument de la cohérence par rapport aux orientations de la planification et la figure de l'ironie pour discréditer les modalités du débat sur le projet. Dans la foulée de l'élection de la municipalité Pedneault-Jobin en 2013 (Action Gatineau), les collectifs de citoyens et de surveillance du patrimoine sont à l'origine d'une mobilisation à l'appui de la protection du quartier du Quartier en particulier et d'une défense du droit à la ville à une échelle de quartier propre à l'environnement urbain de l'île de Hull. Ces mouvements rappellent l'époque des expropriations où Roger Poirier et Isidore Ostiguy, prêtre ouvrier, sont à l'avant-garde de la lutte sociale avec l'organisation communautaire et des comités des citoyens issus de l'Assemblée Générale de l'Île de Hull.

Dans un entretien sur l'histoire sociopolitique de l'Île de Hull depuis les années 1960, notre interlocuteur souligne qu'à l'époque :

« les citoyens vont se prendre en main avec des familles comme les Duval et des associations comme la Soupière de l'amitié. Avec les expropriations, des milliers de familles qui vont être chassées. Les gens sont déménagés à la Pointe Gatineau et dans le secteur le Baron où l'on construit des unités de logement de manière précipité. Les politiciens vont leur promettre des emplois dans la fonction publique. Cependant, ces ouvriers n'ont eu aucune chance d'obtenir un poste avec leur expérience d'ouvrier. » (GAET02, 26 octobre 2015)

Cette menace de l'éviction à l'origine de la montée des acteurs de la contestation dans les années 1970 soulève la question de la cohérence des plans, politiques et des programmes municipaux avec les projets d'intensification sur l'île de Hull. En favorisant le respect du milieu et de leur habitant tout en privilégiant une mixité des usages et des usagers, la PPU assure en quelque sorte cette cohérence dont fait référence les acteurs de la contestation. Pour suivre cet argumentaire, la figure du paradoxe sert d'appui au contre-discours. Il souligne le manque de cohérence entre les composantes avancées par les acteurs de l'expertise dans la présentation de leur projet et les prescriptions de la planification adoptée par les acteurs de la décision.

Selon les acteurs de la contestation, les projets de requalification du quartier du Musée s'appuient sur l'argument de la nécessité utile qui prétendrait remédier aux échecs de la rénovation urbaine par le gouvernement fédéral. De la même manière que les expropriations, ils procéderaient par l'éviction des habitants et la spéculation immobilière dans des quartiers historiques. L'ouverture au dialogue de la municipalité sur la question des hauteurs et la densité montre ce manque de cohérence. Certains acteurs de la contestation iront jusqu'à soulever le paradoxe de la crédibilité dans une démarche de consultation publique sur la possibilité de modifier les règles de zonage dans le quartier du Musée. En faisant référence à la planification adoptée par les acteurs de la décision, ils soutiennent que ces documents d'urbanisme ont fait l'objet d'un long processus de participation citoyenne. Ceux-ci ont été adoptés dans une perspective de 40 ans. Après 10 ans d'existence, le PPU du centre-ville fait l'objet d'une remise en question radicale par les promoteurs de projet. La tenue d'une réunion publique sur le quartier du Musée confirmerait que la municipalité Pedneault-Jobin serait ouverte aux potentielles modifications des règlements d'urbanisme pour satisfaire les demandes des acteurs de l'expertise. Les acteurs de la contestation vont faire l'usage de l'ironie et de l'appel au contre-discours pour justifier leur position et démontrer les dérives de la collaboration directe entre la municipalité et les promoteurs immobiliers.

7.3.1 De l'argument de la cohérence à la figure de l'ironie

Afin de cibler quelques tactiques de contre-discours qui font référence à l'incohérence des prises de position des acteurs de l'expertise, les acteurs de la contestation dénoncent, de manière spécifique, l'implication d'une collaboration entre les services municipaux et les promoteurs de projet qui fait fi du critère de transparence. En amont des consultations publiques, le Maire Pedneault-Jobin aurait, selon les acteurs de la contestation, rencontré le promoteur d'un projet dans le quartier du Musée afin de discuter les composantes et de l'ampleur de celui-ci. Ainsi, dans leur mémoire présenté lors des consultations, ils attestent avoir confirmé que le promoteur détourne les procédures conventionnelles afin d'obtenir l'appui des acteurs de la décision avant de déposer un projet formel auprès de la municipalité². La réunion publique sur le quartier du Musée sert les intérêts des promoteurs immobiliers qui veulent maximiser le développement urbain. La requalification de ce quartier soulève un débat au conseil municipal puisqu'une partie des acteurs de la décision dont l'élue du centre-ville et l'élue vice-présidente du CCU soutiennent les prémisses du projet et l'idée de modifier les hauteurs permises sur la rue Laurier. Les acteurs de la contestation allègent que le service d'urbanisme et certains élus font de la politique « spectacle ».

Dans leur quête de persuasion des citoyens et des habitants du bien-fondé de modifier le PPU, les élus tentent d'accroître les potentialités des projets de requalification. La figure de l'ironie s'en prend à la crédibilité des élus qui soutient que la seule manière de procéder au repeuplement du centre-ville est de passer par une intensification des quartiers qui offrent un potentiel de densification verticale. La mésentente s'accroît au moment où certaines associations critiquent les élus pour la remise en question d'une planification adoptée de concert avec les partenaires du centre-ville sous le

² Voir le mémoire déposé à la Ville de Gatineau le 17 juillet 2016 par Blanche Roy, Anaïs Elboujdâini, Jean-Pierre Couture et Bill Clennett, *Politique-spectacle et fabrique du consentement : Un gros problème de crédibilité*.

couvert de la préservation de patrimoine et de l'intégrité de l'échelle de quartier. Par une démarche de participation publique, le contrat social établi lors de l'adoption du PPU en 2009 fixe des balises pour atteindre le nombre de logements supplémentaires nécessaires à l'atteinte d'un seuil critique de population. Selon notre interlocuteur précédent, le report du programme de subvention par le crédit d'impôt foncier pour le centre-ville permettra l'atteinte des objectifs de la politique d'habitation. Les acteurs de la contestation s'appuient sur cette incohérence qui soulève l'atteinte des objectifs en matière d'habitation sans le recours à une densification verticale irrespectueuse des milieux existants. L'ARIH est l'un de ces acteurs qui procèdent par l'argument de la cohérence afin de souligner le caractère ironique d'une atteinte aux prescriptions de la planification du centre-ville par des élus qui sont responsables de les avoir adoptées.

L'usage de l'ironie démontre une pratique paradoxale d'une municipalité qui gère à la pièce. D'une part, elle soutient une politique d'habitation favorable au « développement responsable » qui fait la promotion d'une mixité des usages et des usagers dans une perspective « d'offre équilibrée et diversifiée d'habitations ». D'autre part, elle soutient les prémisses d'une requalification du quartier du Musée qui outrepassé les prérogatives de sa propre rhétorique de plan par une mise en scène de grands projets immobiliers. Lors d'un entretien avec l'un de nos interlocuteurs, il souligne le paradoxe suivant qui veut que ce soit :

« à partir d'un PPU qu'on souhaite ramener 10 000 résidents sur le centre-ville... dans un dilemme d'une ville à échelle humaine, et à ce sujet on peut citer Jan Gehl, architecte-urbaniste danois, qui nous met devant ces tours de la Place du Portage. Elles ont déjà un certain volume. Pour moi, la dynamique n'est pas la même, on ne part pas du même point par rapport aux autres villes, puisqu'ici tout est à construire, mais on a des contraintes de transport et de déplacement, où il n'y a pas de culture du transport en commun, avec un grand étalement urbain, avec la fusion d'une ville qui fait près de 60 kilomètres d'est en ouest. C'est absolument aberrant du point de l'identité d'une ville. Ainsi, le centre-ville est la porte d'entrée du Québec et de la nouvelle grande Ville de Gatineau. » (GAEA03, *op. cit.*)

En soulevant l'élément paradoxal du dilemme entre densification et échelle humaine, notre interlocuteur s'imisce dans la mésentente et met le doigt sur cet argument de la cohérence, si cher aux acteurs de la contestation. D'après lui, les nombreux terrains de stationnements du centre-ville permettraient amplement de diversifier l'offre d'habitations et combler le vide qui sépare un centre-ville animé d'une ville en quête de repeuplement. Il ajoute ce qui suit :

« il y a trois manières de faire disparaître les terrains de stationnements de surface au centre-ville. D'abord, la Ville peut les surtaxer, ensuite les exproprier et finalement, on peut trouver un compromis entre ce que la Ville permet au sein du PPU et ce que le promoteur veut faire comme projet. Si la Ville les taxe ou les exproprie, elle antagonise les promoteurs par rapport au développement de leur terrain vague. Je pense que la relation entre la Ville et les gens d'affaires ne peut pas s'appuyer sur un antagonisme. La Ville a avantage à entretenir une vision commune de ce que l'on veut comme développement, c'est ce que l'on a avec le PPU. Il ne s'agit pas de fermer toute modification future ou adaptation. Mais à partir d'une discussion avec les promoteurs en ce qui concerne les projets potentiels pour la requalification de leur terrain vague. Si on leur dit de construire seulement du deux étages, ils ne veulent rien entendre, si on les laisse faire ce qu'ils veulent, ils construisent beaucoup trop haut. Alors, il s'agit d'atteindre un lieu mitoyen où on peut se rencontrer afin de rejoindre la vision de tout le monde. Par exemple, en architecture, la technique du basilaire devient un moyen de conserver l'échelle humaine tout en ayant un immeuble en hauteur. » (*idem*)

Ce que l'on remarque dans la position de notre interlocuteur est la préoccupation d'un dépassement de la mésentente par le reversement du problème de la densification. Il prend la position du citoyen qui désire conserver le sentiment d'appartenance au quartier dans lequel il vit, mais abonde dans le sens des promoteurs afin de comprendre leur point de vue dans la dynamique de développement au-delà des limites de hauteurs des immeubles. Il poursuit avec l'exemple de la volonté d'intégration d'un nouvel immeuble dans le milieu dans lequel il est construit. Cet immeuble n'a pas l'obligation de répondre au critère de mimétisme dans la mesure où ce mimétisme devient artificiel. L'intégration architecturale se veut un moyen d'insertion dans un milieu patrimonial des immeubles contemporains. Elle n'a pas le même effet qu'un immeuble

d'architecture contemporaine qui s'insère dans le milieu en contribuant à l'amélioration de l'ambiance du quartier et de la rue. Il souligne l'exemple de la rénovation de l'immeuble Chez Henri qui apporte à la rue Aubry un caractère patrimonial avec une attention particulière à l'éclairage d'ambiance qui lui confère les éléments modernes que peut offrir un immeuble contemporain dans un contexte de rue piétonnière.

Cette logique sous-jacente à une rhétorique de la proposition alternative évite d'aborder de front la question de la cohérence entre le respect des normes établies et la recherche d'une altération répétée de la planification par les acteurs de l'expertise. À partir de l'incohérence des positions de certains acteurs de la décision concernant la requalification des terrains non construits, nous sommes en présence d'un registre rhétorique qui fait appel au paradoxe sous la forme d'une aberration. Celle-ci procède à l'amalgame d'une cohérence de la planification avec de l'ironie des projets d'urbanisme. Cet amalgame sémantique qui mène les acteurs de la contestation vers la conclusion d'un paradoxe des pratiques d'urbanisme rendrait absurde la volonté de la municipalité de rénovation de centre-ville dans un souci d'équité et mixité sociale. Suivons le trajet d'un syllogisme dont fait référence les propos d'un acteur de la contestation sur la question de la « revitalisation du centre-ville » comme objectif principal du PPU 2009.

7.3.2 De la cohérence au paradoxe des pratiques d'urbanisme

Ayant vidé les quartiers de l'Île de Hull à partir des années 1980, la rénovation du centre-ville dans les années 1970 provoque une dynamique particulière qui dans les années 2010 émerge sous un paradoxe des pratiques d'urbanisme. La « revitalisation » instaure avec le PPU 2009 une tendance à densification verticale. Les promoteurs soutiennent la voie de la densification comme étant la seule méthode de développement rentable. Le raisonnement s'appuie sur le constat suivant :

« le Vieux-Hull est devenu un quartier fantôme où les gens viennent travailler et quittent le soir. Les propriétaires laissent les logements tomber en ruine afin d'éventuellement les démolir et construire des tours... Quand on parle dans l'esprit de la Ville et des promoteurs de la revitalisation du centre-ville, on ne parle pas d'une revitalisation pour les gens qui y habitent à l'heure actuelle, mais plutôt d'une revitalisation par le développement immobilier avec des logements luxueux pour une population venue de l'extérieur qui va travailler à la fonction publique, mais qui va continuer de consommer et d'aller à Ottawa pour se divertir et se servir. En plus d'habiter le quartier sans y contribuer, la population la plus démunie ne bénéficie pas des retombées financières pour la Ville de Gatineau. » (GAET02, *op. cit.*)

La rhétorique de projet d'urbanisme par l'intensification et la densification pose le problème du respect des habitants des quartiers du centre-ville. Les énoncés s'appuient sur « le déplacement durable » des habitants, un réaménagement végétalisé des espaces publics et les principes d'une « gouvernance participative ». Ces énoncés s'imposent dans une démarche qui place, en amont du dépôt officiel des projets par les promoteurs, une consultation publique ayant comme objectif de recueillir les points de vue des acteurs et partenaires du centre-ville. Les acteurs de la contestation demandent de respecter les impératifs inscrits dans le PPU 2009 afin de conserver la crédibilité d'une municipalité qui adopte l'image du renouveau de sa planification avec le SAD révisé en 2015 et une nouvelle politique d'habitation poursuivant les efforts de consolidation et d'expansion du parc de logement du centre-ville. Sous la forme d'un contre-discours, ils allèguent que l'intensification urbaine dans le cadre de la requalification du quartier Musée répond à une logique paradoxale d'un discours sur le centre-ville qui déroge des orientations de la planification en place. Les solutions avancées par un type de développement dense et compact offrant une plus grande place aux espaces publics ne réussissent pas à renverser l'argument de cohérence qui soutient que la rentabilité des projets prime sur la qualité de vie des habitants. L'ironie est appliquée à la pratique d'urbanisme de gestion à la pièce des spécifications de zonage. Elle s'opère afin que les acteurs de la contestation puissent révéler l'incohérence sous-jacente la rhétorique de projet. Les mesures incitatives à la construction domiciliaire

s'avèrent profitables pour un large éventail de projet d'habitations, mais selon le rapport d'évaluation de la politique d'habitation 2006-2013, très peu de projets à échelle de quartier de 4 à 6 étages ont été proposés dans le cadre du programme de subvention de crédit d'impôt foncier. La rhétorique de projet s'est montrée efficace dans le déploiement d'une mise en scène de grand projet d'urbanisme capable de combler avec succès le manque d'habitants au centre-ville. Ainsi, la position de l'ARIH dont la mission est entre autres de défendre et de promouvoir dans les intérêts des citoyens de l'Île de Hull se situe à la croisée des chemins en ce qui a trait au développement immobilier du centre-ville. Elle soutient que les nouvelles constructions souhaitées par les promoteurs ne présentent pas une offre diversifiée de logement afin de servir une clientèle variée. Les membres de l'ARIH craignent « l'effet domino » d'une réouverture du PPU 2009 dans lequel on identifie les règles de hauteurs permises au centre-ville. Dans leur mémoire soumis à la municipalité à la suite de la réunion publique sur le quartier du Musée, ils spécifient vouloir préserver le caractère patrimonial du quartier tout en y densifiant la population selon des gabarits d'immeubles qui respectent le « paysage urbain identitaire du quartier », les proportions des bâtiments et les règlements d'urbanisme.

Conclusion de la deuxième partie

Selon ce que révèle la rétrospective historique des pratiques d'urbanisme à Grenoble, les acteurs de la décision octroient peu d'importance aux acteurs de la contestation lorsqu'ils exercent les fonctions exécutives à la Mairie. Puisant dans une rhétorique de la proposition alternative, les volontés et les représentations véhiculées par les acteurs de la contestation sont certes traduites dans les grandes orientations de la planification territoriale du SCoT, du PADD respecté par le PLU et des projets d'aménagements comme les quais de l'Isère mise en œuvre par la Ville de Grenoble. Cependant, les projet de requalification de l'Esplanade et du réaménagement des contre-allées du Cour Jean-Jaurès démontrent comment les amendements et les scénarios complémentaires sont balayés du revers de la main par la municipalité Destot. Selon les acteurs de la contestation, celle-ci mène une politique de développement immobilier sans précédent dans l'histoire de Grenoble qui ne respectent les fondements du PADD et les principes de concordance historiques de la planification.

L'intensification urbaine par la construction de nouveaux logements aux abords des axes de transports en commun se traduit par une spéculation foncière qui nuit à la préservation patrimoniale du cadre bâti au profit de projets de densification de la ville. Avec le contrat d'axe, l'implantation de la ligne E du tramway grenoblois provoque le réaménagement de l'espace public. À son tour, le réaménagement provoque une spéculation sur le foncier en mutation et une plus-value sur l'espace privé en préservation. Le retour des familles dans les immeubles des vieux quartiers de Grenoble et l'aménagement de nouveaux logements dans les secteurs en requalification comme l'Esplanade s'articule à une politique de densification urbaine. Elle répond aux exigences du contrat d'axe pour l'implantation de la nouvelle ligne de tramway et à la programmation du PLH. D'un autre côté, cette politique de développement immobilier ne s'accompagne pas d'un soutien au développement social des quartiers selon

l'héritage des années 1960 et 1970 où la municipalité Dubedout voyait l'aménagement et l'urbanisme comme une pratique globale qui réunissaient l'ensemble des domaines de l'action publique. Ainsi, nous remarquons que la municipalité Destot prône une logique de développement qui favorise la livraison rapide de nouveaux logements sans se soucier des conséquences d'entraînement sur les autres quartiers et sur l'avenir même du nouveau quartier ainsi créé. La mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle est fragilisée dans un contexte où la volonté d'intégrer une diversité de logements et de fonctions à l'intérieur d'un nouveau développement urbain ne s'accompagne pas d'une réflexion large avec l'ensemble des acteurs sur les scénarios et les complémentarités possibles entre les différents secteurs commerciaux et les quartiers de la Ville de Grenoble. Les exemples du quartier des affaires Europole voisin du quartier Berriat dans les années 1990 développé par la municipalité Carignon, et plus récemment, de l'ensemble immobilier du Clos des Fleurs dans la ZAC de la Presqu'île de Grenoble démontrent que le projet d'urbanisme au centre-ville s'inscrit au sein d'une planification d'ensemble. Elle répond aux prérogatives d'une ville compacte aux prises avec des acteurs soucieux de l'avenir de leur territoire et de la complémentarité des polarités qui le composent.

Les acteurs de l'urbanisme mettent en évidence le malaise concernant la portée des dispositifs publics de participation et de concertation. Les nouvelles de pratiques d'urbanisme contractualisant les communes concernées par l'implantation du tramway ont permis de souligner le caractère conflictuel des relations des acteurs de l'urbanisme dans le cadre d'une activité discursive de persuasion et de changement des représentations. Nous remarquons ainsi que les activités de concertation déployées par le service de participation de la Ville de Grenoble n'arrivent pas à satisfaire les ardeurs des élus en matière de restitution des points de vue et l'exigence des citoyens en matière de portée de leurs volontés et aspirations sur les décisions politiques. Dans un contexte de montée de la contestation des projets d'urbanisme associés à une logique de

développement immobilier de la ville, les pratiques d'urbanisme articulent les déplacements, les espaces publics et l'habitat.

Avec les CCS et les Comités de suivi, l'approche collaborative menée par la Ville de Grenoble mise sur les arguments écologistes pour déployer un urbanisme de l'intensification urbaine alliant les vertus de la végétalisation et du réaménagement des espaces publics aux principes de la mobilité durable et de requalifications des quartiers. La relation entre les acteurs ne s'en voit pas d'autant plus améliorée. Selon l'attitude de la représentation politique et du devoir de la puissance publique par rapport à une tentative de transformation sociopolitique de la démocratie locale, les arrangements institutionnels tentent d'offrir une plus grande place aux propositions citoyennes et associatives. Ayant fait l'objet d'une révision par les élus dans le cadre de la *Charte de la démocratie locale*, les arènes publiques de participation citoyenne n'ont pas su mobiliser une majorité citoyenne afin de déployer une argumentation capable de convaincre la Mairie et les services municipaux du bienfondé de la contestation du projet de l'Esplanade. L'histoire des pratiques d'urbanisme présentée dans la première section du chapitre suggère que l'écoute des citoyens contestataires et le dénouement des impasses en matière d'aménagement laissent présager un avenir incertain d'une municipalité et de son équipe dirigeante. La résorption de l'habitat insalubre dans les années 1970 et les privatisations des services publics dans les années 1980 ont démontré comment les associations citoyennes et les unions de quartier peuvent déployer un arsenal discursif capable de remettre en cause une réélection à la Mairie. La décision politique fait certes l'objet de l'injonction représentative, mais l'appel à l'impératif de la participation dans les instances municipales sert de levier pour étendre les ramifications de la contestation des pratiques d'urbanisme par les acteurs puisant dans le registre rhétorique de la proposition alternative. En amont de cette période d'incertitude, la période des années 1980 et 1990 montre comment le registre rhétorique du projet s'inscrit dans une prise en charge des pratiques d'urbanisme au

profit de l'entreprise privée au détriment d'une maîtrise foncière des vieux quartiers et des nouveaux développements immobiliers.

Entre collaboration et controverse, les pratiques d'urbanisme à Gatineau soulèvent pour leur part l'absence d'une politique claire de consultation publique qui offrirait les bases d'une coopération accrue entre les acteurs de la décision et de la contestation. Les acteurs de l'urbanisme à Gatineau s'entendent sur les grands principes d'aménagement et de développement inscrit dans le nouveau SAD 2015 qui précèdent les projets immobiliers et de réaménagement des espaces publics du centre-ville. Les exemples de la rénovation de l'Île de Hull dans les années 1970 disposent les acteurs à une forme d'intervention à éviter dans les pratiques contemporaines d'urbanisme. Le cas de la requalification des quartiers des chutes des Chaudières, de la Fonderie et du Musée démontre comment les acteurs de l'urbanisme peuvent déployer chacun à leur tour une argumentation qui soutient ou dénonce un projet de développement. Les scénarios proposés par les promoteurs et les propositions alternatives soutenues par les associations du centre-ville s'entremêlent afin de donner aux acteurs de la décision un choix d'aménagement favorisant la réalisation des objectifs du PPU 2009.

Au cours des décennies suivant la construction de la Place du Portage, les municipalités se succèdent en tâchant de régénérer sans succès l'activité et le retour des habitants sur l'Île de Hull. C'est ainsi qu'avec le PPU 2009 la Ville de Gatineau prévoit d'autres investissements majeurs en matière de réaménagements des espaces publics et des subventions à la construction. Ce programme fixe une réglementation en matière de densification. Ce programme est la référence des acteurs de la contestation pour dénoncer les projets immobiliers qui contrevient aux exigences de cette planification. Le paradoxe que soulèvent les acteurs de la contestation est le suivant : « en voulant repeupler le centre-ville, certains projets immobiliers exercent une pression spéculative induite sur les habitants du quartier. » Elle ne s'accompagne pas d'une forme de

développement social qui viendrait contrer les effets pervers de la densification. Les normes de construction n'imposent aucune exigence en matière de mixité générationnelle et sociale, même si elles tentent de favoriser la multifonctionnalité des immeubles (article 502 du PU).

L'héritage des années 1970 laissé par la municipalité de Gilles Rocheleau en ce qui a trait à une politique de logement public pose la question de la diversité du parc d'habitations dans les quartiers propice à la requalification. La politique d'habitation de la municipalité Bureau dans les années 2000 pose les premières pierres d'un programme qui valorisent la mixité sociale et fonctionnelle par des mesures incitatives à la construction domiciliaire. L'intensification des activités aux abords des zones de transport commun devient l'autre ligne d'aménagement maintenu en vertu des orientations du SAD 2015. Ces orientations établies par les acteurs de l'urbanisme lors des nombreux moments de participation citoyenne pour l'élaboration du SAD 2015 se seraient traduites par une volonté de la municipalité Pedneault-Jobin de rendre plus accessible l'information sur les projets d'urbanisme.

L'implantation d'un système de consultations en ligne des avis publics devient un moment pour les acteurs de la contestation de recueillir l'information sur les projets soumis au service d'urbanisme avant que le projet soit approuvé par le conseil municipal. Il serait ainsi plus facile pour les citoyens et les associations de participer à la bonification des projets et ainsi atténuer les critiques en matière de transparence de la procédure d'approbation des projets de développement immobilier. L'exemple de la consultation publique sur le quartier du Musée serait une autre étape supplémentaire de la municipalité pour entamer des discussions et des échanges concernant la révision de la planification en amont du dépôt d'un projet de requalification. Le malaise engendré par une rencontre préliminaire à la consultation publique entre un promoteur et la Mairie semble avoir semé la controverse concernant la volonté de la

municipalité de préserver l'intégrité patrimoniale du quartier du Musée. Les projets soumis à la réunion publique sont une manière d'amorcer une discussion pour une mise en commun des visions du développement et le partage des argumentaires sur les différentes propositions.

Ainsi, la méthode de consultation publique pour le quartier du Musée en amont du dépôt des projets soulève l'inquiétude concernant la crédibilité de la démarche. La stratégie d'influence des promoteurs auprès de la municipalité semble abroger le droit citoyen d'être sollicité le plus tôt possible dans l'élaboration des projets. Elle rappelle les intentions de la CCN dans les années 1970 de procéder à l'expropriation des habitations à partir d'études de faisabilité réalisées par des experts sans la participation des personnes concernées. Ainsi, la municipalité énonçait les avenues d'une requalification et les promoteurs présentaient aux citoyens des projets immobiliers en contradiction avec la planification.

La consultation publique venait à la suite d'une négociation préalable sur le contenu des projets à soumettre à la municipalité et sur l'ampleur de la modification de planification à effectuer. L'approche collaborative adoptée avec l'Association des résidents de l'Île de Hull et des gens d'affaires Vision Centre-ville en tant que partenaires privilégiés de la municipalité pour l'élaboration des stratégies de mise en œuvre des projets d'aménagement serait une autre tactique d'évitement des conflits. Entre raffermir le rôle de centre urbain régional de l'Île de Hull et développer des milieux de vie axés sur la mobilité des gens, la municipalité est confrontée à une diversité d'acteurs regroupés selon des polarités oscillant entre l'atteinte des objectifs de l'intensification des activités, la préservation du caractère patrimoniale et l'intégrité de l'échelle de quartier.

Le parcours historique de la planification et des pratiques d'urbanisme des deux territoires à l'étude constitue un matériau inédit à l'origine de notre analyse rhétorique

des acteurs. Il contribue à éclairer le cheminement de la planification à travers une séquence historique de production politique du territoire vue comme un sujet du développement social comprenant des aptitudes et les visées. Nous l'avons constitué à partir des entretiens des acteurs de l'urbanisme et des sources documentaires recueillies lors de nos enquêtes. Les informations et les données contenues dans ce travail monographique rendent compte d'une dynamique d'acteurs semblables dans les deux milieux et d'une formation d'acteurs inédits organisés autour de la volonté citoyenne de préservation de la qualité et de la convivialité des vieux quartiers.

Dans ce qui suit, nous poursuivons notre conclusion de la deuxième partie en énonçant les constats et les généralisations qui émergent de nos deux territoires respectifs. Dans un contexte de l'émergence de nouvelles pratiques de requalification, elles répondent à notre premier objectif de recherche qui s'applique à réaliser des regards croisés sur le différentiel de sens des acteurs de l'urbanisme. Ces deux rétrospectives historiques des pratiques d'urbanisme confirment notre hypothèse qui soutient que la planification territoriale constitue un moment singulier de l'urbanisme. Il tente de mettre en place des démarches et des dispositifs participatifs de manière à se distinguer des pratiques passées. Elles confirment également la transformation dans la pratique des discours sur la ville dans un respect des habitants et leurs rapports aux patrimoines d'un milieu de vie. Cependant, nous remarquons que ces nouveaux arrangements collaboratifs n'arrivent pas à outrepasser les conflits d'aménagement. Ces conflits perdurent au sein d'une relation et un jeu d'acteurs où nous constatons une divergence rationnelle entre les visions du développement et les modalités de la mise en œuvre de la planification. La rationalité de la mésentente se caractérise par la rencontre des positions d'acteurs qui unissent leurs forces discursives en déployant des tactiques rhétoriques simples, mais efficaces. Afin d'accomplir leur tâche persuasive et leur stratégie d'influence, nous pouvons entrevoir une falsification de cette disjonction paradoxale dans le sens où certains acteurs instrumentalisent la rationalité des autres

pour arriver à leurs fins. Le caractère indéterminé de l'histoire nous amène à appréhender les pratiques discursives comme des formations malléables qui se transforment au gré des controverses et des conflits d'aménagement.

À partir d'un renouvellement itératif des processus de planification et de l'émergence de nouveaux projets d'urbanisme, les acteurs de l'urbanisme appartiennent certes à un type de discours qui exprime au sein d'un registre rhétorique particulier, mais ils peuvent changer de registre suivant leur fonction économique et leur place sociale. Nous constatons un acteur de la décision qui devient acteur de la contestation au sein d'une association de préservation du patrimoine ou un acteur de l'expertise qui devient élu en soutenant une rationalité autre que celle qui primait au moment de sa fonction professionnelle précédente. De plus, nous pouvons émettre un constat sur la place d'un acteur de la contestation dans une fonction d'élu où il réhabilite une rhétorique de la proposition et une tactique de contre-discours en tant que nouveau discours officiel du registre rhétorique de la planification. Les propositions des acteurs de la contestation deviennent au cours de l'histoire des pratiques d'urbanisme des nouvelles orientations de la planification qui guident l'aménagement des lieux et la mobilité des gens. Nous voyons ainsi que dans les années 1970 les comités citoyens à Gatineau et les unions de quartier à Grenoble représentent une force sociale à l'origine d'un changement de direction politique et de pensée d'aménagement.

Les éléments d'analyse contenus dans cette partie de la thèse permettent de relever certains constats sur les thématiques historiques des chapitres monographiques et les expressions discursives des chapitres d'analyse rhétoriques. Ils apportent une contribution significative à l'avancement des connaissances en matière d'histoire de l'urbanisme dans la mesure où ils procèdent à un inventaire substantiel et procédural de la pensée d'aménagement et des visions de la planification. D'abord, nous devons retenir que l'analyse des tactiques des acteurs rend intelligible le lien établi entre la

formation de figure rhétorique et la production d'arguments par les acteurs de la décision. Le caractère conflictuel et agonistique de la fabrique d'un discours sur l'urbanisme nous renseigne sur les composantes à partir desquelles les acteurs pourraient déployer une approche négociée du compromis sur l'articulation entre le projet et la planification. Ensuite, ces pratiques discursives renvoient à une construction historique de sens qui oscillent entre la recherche de la réfutation et l'ouverture au dialogue. Ce sens passe par la participation publique qui s'établit à travers les multiples processus de planification aux échelles territoriales correspondantes. Enfin, l'enchevêtrement des territoires laisse présager une concordance réglementaire entre les services techniques des autorités publiques concernées aux différentes échelles impliquées. Ceci nous rappelle la présence de la négociation qui se juxtapose à l'exercice de communication de la planification.

Nous émettions au chapitre 2 que la négociation s'avère une stratégie de pouvoir qui balise le conflit entre les acteurs à travers une recherche de la réfutation. La quête persuasive s'accompagne d'une tâche de coordination du projet qui vise la cohérence avec la planification. Cette transition sociale pour revenir à l'expression de Maurice Blanc concrétise la relation paradoxale entre les acteurs de l'expertise qui tente de modifier la rhétorique de plan afin qu'elle corresponde à leurs visées de développement et d'aménagement. Par la tactique de la mise en scène, nous voyons que la présentation d'un projet se sert de la réunion publique pour imposer sa position sur la planification.

En suivant la pensée de Jean Hillier, la planification vise à rejoindre les diverses échelles territoriales par les interconnexions d'une multiplicité des possibilités que permet le projet d'urbanisme et d'aménagement. La mise en scène du projet contribue à la spéculation contingente des acteurs de l'expertise à la lumière de cette multiplicité de possibilités et de trajectoires qu'offre le projet. Cette position stratégique permet aux acteurs de l'expertise d'obtenir la faveur d'une majorité d'acteurs de l'urbanisme afin

de convaincre les services techniques concernés de modifier la réglementation du plan en fonction des prémisses du projet.

Dans cette optique stratégique, nous sommes à la frontière d'une rationalité de la mésentente qui laisse entrevoir la multiplicité des possibilités selon la différenciation créative et spéculative que permet le projet et la modification de la planification. Ce qui provoque un conflit d'aménagement renvoie le plus souvent à la transformation incomplète et incertaine d'un milieu. Ce caractère expérimental intervient dans la remise en question du projet par les acteurs de la contestation. Le contre-discours soulève les paradoxes qu'implique le projet en prévoyant la modification de la planification. La disjonction paradoxale de la rationalité des acteurs de l'urbanisme s'illustre au moment même où ils discutent du projet afin d'atteindre un compromis entre le respect du plan et la créativité du projet. Dans cette partie de la thèse, les descriptions historiques et les pratiques discursives présentées interpellent nos hypothèses de manière à rassembler les éléments nécessaires à une typologie des discours sur l'urbanisme que nous comptons mettre en discussion dans la troisième partie de cette thèse.

Partie III.

Typologie des discours sur l'urbanisme

Discussion à la lumière des figures de la concordance, de l'intensification et de la mobilisation

À partir d'une acception agonistique de la démocratie et d'un cadre d'analyse rhétorique suivant une rationalité de la méésentente, nous abordons l'ultime finalité de cette thèse qui vise à dégager des discours de l'urbanisme et des figures de la ville. Dans le chapitre 2 sur le contexte théorique qui charpente notre analyse, nous annonçons que les pratiques d'urbanisme constituent des moments singuliers qui participent à la production d'image de la ville. Suivant tant les figures rhétoriques employées par les acteurs pour décrire leur pratique et leur fonction que les registres dans lesquels ils prennent forme pour déployer leur stratégie d'influence, nous voulons discuter dans cette troisième partie d'une typologie des discours sur l'urbanisme. Nous devons souligner la préposition « sur » par rapport à celle du « de » dans le sens où nous parlons de manière effective d'un regard d'acteur sur leur pratique, soit une prise de parole avec un recul sur la distribution de la place et de la fonction d'un acteur par rapport aux autres.

La question à laquelle nous voulons répondre se présente comme l'aboutissement de notre démarche de recherche hypothético-déductive qui fait un retour réflexif sur les propositions qu'elle établit avant l'exploration empirique. De quelle manière arrivons-nous à dégager ces types particuliers de discours à partir d'un cadre d'analyse préalable qui postule une distinction entre trois moments singuliers de l'urbanisme? Si le registre rhétorique constitue le fondement d'expression et d'influence des acteurs, les discours présentés ici représentent la finalité de l'énonciation d'une rationalité qui relève de la méésentente. Ils s'appuient sur ce que nous soulevons dans les chapitres de présentations monographiques et d'analyse rhétorique concernant l'aptitude

d'énonciation des acteurs. Par l'entremise d'une figure de style, nous avons recueilli les matériaux qui servent à consolider notre charpente théorique en isolant les tropes de l'argumentation des acteurs. En l'occurrence, nous dégagons les couples de la métaphore et de la litote au sein des tactiques de l'évitement des acteurs de la décision, de la métonymie et de l'hyperbole à l'intérieur des tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise ainsi que du paradoxe et de l'ironie issus des tactiques du contre-discours des acteurs de la contestation. Ces tropes argumentatifs dévoilent l'étendue de la complexité comprise dans la pratique professionnelle et la pensée théorique de l'urbanisme. La typologie formalisée à partir des dimensions du cadre d'analyse constitue une incursion dans la fabrique des registres rhétoriques de l'urbanisme. Elle cherche à comprendre comment la rationalité de la mésentente dispose les acteurs à dépasser le conflit afin d'en arriver à un compromis territorial. Le respect des représentations et des propositions des acteurs lors des démarches participatives contribue au processus d'élaboration ou de révision de la planification dans une perspective stratégique de la multiplicité des possibilités et des positionnements discursifs.

C'est en suivant ce positionnement des acteurs que nous avons constitué cette typologie qui se construit à partir des trois moments singuliers de l'urbanisme. D'abord, au chapitre 8, la rhétorique de plan se déploie à partir d'un fondement historique où les orientations passées permettent la révision des tendances de planification par rapport aux visées des acteurs de la décision. Cette histoire de la planification sert de point commun pour un urbanisme de la concordance qui place le principe de cohérence entre les déplacements et les développements au centre de sa pratique discursive. Ensuite, au chapitre 9, la rhétorique de projet passe par un argumentaire où les acteurs de l'expertise transposent les partis d'aménagement de la planification au sein d'une mise en scène des prémisses du projet. Ils y allient l'écologie et la nature dans les réaménagements des espaces publics. Les discours ambivalents de

ce registre soutiennent un urbanisme de l'intensification. Il présente la fabrique de la ville comme un retour à la centralité des espaces publics et à la multifonctionnalité des vieux quartiers d'autrefois pour justifier la densification verticale du cadre bâti. Enfin, au chapitre 10, la rhétorique de la proposition incarne l'argumentaire des acteurs de la contestation dans les relations paradoxales avec les autres acteurs de l'urbanisme. Ils participent à la mise en débat des injonctions de l'intensification. Ils remettent en question la légitimité des acteurs de la décision et la volonté de requalification des vieux quartiers du centre-ville. L'approche négociée du développement de l'habitat constitue la finalité d'un urbanisme de la mobilisation où la démocratie locale et le débat public confrontent la disjonction équivoque entre le plan et le projet.

Chapitre 8.

L'urbanisme de la concordance et la planification des déplacements urbains

C'est à partir de la dimension historique de la planification présentée dans les chapitres monographiques que nous parlons ici d'un urbanisme de la concordance. Selon cette catégorie de discours sur la gestion urbaine, chaque processus de planification devrait répondre aux grandes orientations de celui qui le précède dans le temps, mais également dans l'espace. En suivant les descriptions et les prescriptions précédentes, cette concordance entre documents de planification s'applique à l'arrimage des représentations de la ville et des fonctions du territoire à diverses échelles spatiales et institutions politico-administratives auxquelles elles réfèrent. Dans une telle situation d'adaptation itérative, nous assistons à la formation des nouveaux acteurs au cours de processus participatifs de planification territoriale et d'aménagement de la ville. Elle témoigne de ce que l'on entend par une mésentente en urbanisme qui passe par un processus de subjectivation politique, soit convenu comme l'émergence d'un acteur sans identité préalable au débat sur la planification au moment du conflit d'aménagement¹. Dans la même formule et en référence à ce que Jacques Rancière nomme le partage du sensible, la subjectivisation politique a trait à l'absence de partage des sensibilités associés à la pensée d'aménagement formalisée dans le discours des acteurs. La difficulté pour certains acteurs de l'expertise d'atteindre une mise en commun des langages sur l'urbanisme et des points de « vues urbaines » se situe au sein de ce que nous avons établi comme un registre rhétorique de la planification. Ce registre intervient dans un espace de communication où domine la fonction de l'élu et sa place en tant que représentant légitime pour la mise en œuvre des partis d'aménagement à toutes les échelles spatiales. Ces différentes échelles de la

¹ Fourniau, Jean-Michel (2007), *art. cit.*

planification compliquent les jeux d'acteurs sous l'effet d'une recherche de la concordance entre les espaces de planification et les documents d'urbanisme. Dans ce sens, les acteurs de la contestation parleront de disjonction ou dislocation entre le plan et le projet comme paradoxe de l'urbanisme de la concordance.

Même si nous évoquons un urbanisme de la concordance, la mésentente invoquée renvoie à la discordance par rapport à la cohérence tant recherchée par les autorités planificatrices et à la présence de plusieurs visions de planification. Selon l'expression de Jean-Marc Offner, elle s'applique à concilier les liaisons et les ambitions transversales entre la planification et l'organisation du territoire et de la mobilité². Ces ambitions soulèvent les conséquences de la recherche d'une cohérence par rapport à la pertinence de l'échelle du territoire de l'action publique. Elles révèlent les tensions entre les territoires politiques et les territoires fonctionnel. Nous avons référé plus haut à l'approche collaborative en urbanisme telle que proposée par Pasty Healy. Elle serait celle d'un espace de communication regroupant une diversité de pensées politiques dans un constant échange discursif pour définir les finalités et les contenus de l'action publique³. Cette collaboration réunit des acteurs qui tentent de mettre en commun leur compréhension respective de la ville en tant que territoire et habitat. Nous référons dans ce qui suit aux déplacements urbains en s'appuyant sur la planification à une échelle plus grande de celle du quartier, voire au-delà des régions urbaines, tout en faisant la médiation avec le programme local d'urbanisme. C'est dans cet esprit que nous appuyons notre analyse sur ce que Jean-Marc Offner emprunte à Françoise

² Offner, Jean-Marc (2006), « Les territoires de l'action publique locale », *Revue française de science politique*, vol. 56, p. 27-47.

³ Healey, Pasty (2012), « Communicative Planning: Practices, Concepts and Rhetorics », dans *Planning Ideas That Matter. Livability, Territoriality, Governance and Reflective Practice*, Sanyal, Bishwapriya, Lawrence J. Vale et Christina D. Rosan, London, Massachusetts Institute of Technology Press.

Gerbaux « l'utopie de la cohérence » qui participe à « créer les instabilités, les désynchronisations, les tensions, aptes à favoriser l'action publique locale⁴. »

Cette question de jeux d'échelles et d'acteurs constitue le matériau empirique sur lequel nous appuyons notre analyse de la rhétorique planificatrice. Pour les acteurs de la décision rencontrés, soit les élus et les techniciens en urbanisme et transport, l'exercice de planification territoriale consiste à traduire la parole partisane et gouvernementale au sein des orientations de développement avec la participation des habitants et des associations. À travers la seconde moitié du vingtième siècle et le début du vingt et unième, l'urbanisme public tente d'atteindre la concordance entre les diverses échelles territoriales et les visions qui se dégagent des documents de planification. Cette recherche de la cohérence de l'action publique s'appuie sur la vision des acteurs de la décision afin de soutenir l'argumentaire sous-jacente à une rhétorique du plan. Ce registre soutient la concordance des documents de planification entre eux selon une logique d'échelle institutionnelle à partir des directives nationales d'aménagement jusqu'au programme particulier d'urbanisme en passant par la planification des aires vastes régionales (SCoT de Grenoble et SAD de Gatineau).

Notre enquête de terrain à Grenoble et à Gatineau s'intéresse aux interventions sur le domaine public en matière de mobilité, de réaménagement et d'intensification. Les projets d'urbanisme en matière de transports en commun pilotés par le SMTC à Grenoble et la STO à Gatineau viennent, d'un côté, façonner de nouvelles orientations en matière d'urbanisme selon un fuseau d'intensification et de densification, et d'autre part, contraindre les municipalités à réaliser des réaménagements des espaces publics aux abords des nouvelles infrastructures. Dans un contexte de désengagement de l'État, cette manière de procéder dans les projets d'infrastructure de transport en commun deviendrait la norme. La collaboration entre les services d'urbanisme de la ville et les

⁴ Offner, Jean-Marc (2006), *art. cit.*, p. 27.

services de planification des transports amène un mode de concertation des experts avec élus, mais très peu avec les citoyens et les associations. Dans les deux villes à l'étude, l'action des municipalités favorise la circulation à vélo et les déplacements à pied afin de réduire les places de stationnement et d'accroître la végétalisation des lieux publics. Cette thématique d'aménagement découlant de la concordance des orientations de la planification territoriale n'est pas sans querelles politiques. Elles rendent compte de l'attachement de certains élus et citoyens aux réseaux routiers et aux déplacements des automobiles. Les déplacements au sein des vieux quartiers suivent un parti d'aménagement qui tente de réduire les cases de stationnement sur la rue. L'objectif est de remplacer les stationnements avec un réaménagement des espaces publics par la végétalisation des contre-allées et des intersections. La piétonnisation de rue est la voie pour rendre plus conviviale l'ambiance d'une partie d'un vieux quartier, avec l'exemple de la rue Lafayette à Grenoble et de la rue Aubry à Gatineau. Ce type d'aménagement ne plait pas à l'ensemble des acteurs de l'urbanisme. Les commerçants craignent une réduction de la fréquentation de leur établissement tandis que les citoyens revendiquent l'accès gratuit aux stationnements de la rue.

Dans ce chapitre, nous abordons d'abord la concordance sous l'angle historique pour voir ensuite comment cette concordance s'applique au territoire selon une cohérence urbanisme et transport. Enfin, nous verrons que cet urbanisme de la concordance place les déplacements comme point de départ de sa pratique pour tenter de remédier aux échecs de la planification et de la rénovation urbaine des années 1960-1970 par le renouvellement de la participation des citoyens et des associations à l'urbanisme.

8.1 *L'histoire de la planification comme point en commun des territoires*

Dans les années 1960 et 1970, les autorités publiques s'appuient sur une pensée planificatrice qui soutient une rénovation des vieux quartiers du centre-ville par la démolition des bâtiments vétus et la construction de boulevards urbains⁵. Cette parole gouvernementale sert d'argumentaire pour les acteurs de la décision afin de convaincre les citoyens et les associations du bien-fondé du plan de rénovation urbaine. L'hypothèse selon laquelle l'approche collaborative en urbanisme tente de prendre en compte la diversité des représentations de la ville sera soumise l'épreuve du discours sur l'urbanisme de la concordance. Notre lecture des phénomènes participatifs des cinquante dernières laisse entendre que cette collaboration aurait échoué dans sa quête participative de requalification des vieux quartiers. Plusieurs efforts sont mis en place avec les réformes territoriales municipales et l'institutionnalisation du débat public où nous insistons sur des dispositifs locaux afin d'accroître la participation.

En parallèle à ces actions publiques, nous observons au cours de la décennie 2010 une recrudescence de la mobilisation de comités de citoyens et des associations vouées à la surveillance et à la protection des droits à la ville. L'expression de tensions entre les acteurs sur l'aménagement de la ville démontre comment le respect du conflit peut favoriser l'émergence des enjeux et des problématiques au sein du débat public. Les échecs de la rénovation urbaine des années 1970 nous enseignent comment la concordance renvoie d'abord à la décision des élus, mais elle s'appuie sur les dynamiques historiques qui critiquent les positions des autorités publiques sur les avenues de l'aménagement urbain. Ces phénomènes participatifs qui permet une mise en tension des représentations des acteurs de l'urbanisme s'illustrent dans les deux terrains d'enquête. La rétrospective historique et les analyses rhétoriques des chapitres

⁵ Joly, Jacques (1982), *art. cit.*

précédents rappelle que les autorités publiques ont du mal à intégrer et rassembler les points de vue et à faire converger les discours sur la ville.

8.1.1 De la rénovation à la requalification des vieux quartiers

À Gatineau au début des années 1970, l'Île de Hull fait l'objet d'une expropriation de plus de mille cinq cents (1 500) logements dont plus de cinq mille (5 000) habitants et de la majorité de l'industrie manufacturière et forestière. Les acteurs de la décision utilisent l'argument de la salubrité et la promesse d'un avenir meilleur pour les personnes ayant perdu leur logement. À Grenoble, les quartiers Saint Laurent Rive Droite et Très Cloître sont soumis à des opérations de résorption de l'habitat insalubre (RHI) sous l'impulsion de la *Loi Vivien* qui soutient une démolition de ces vieux quartiers. Cette logique instrumentale qui soutient une rénovation urbaine des vieux quartiers se heurte à la mobilisation des habitants et des associations de préservation du patrimoine⁶. On voit l'émergence d'un soulèvement populaire qui interpelle les autorités publiques. Les vieux quartiers de Grenoble étant épargnés, la municipalité s'applique ensuite, dans les années 1980, à une réhabilitation des bâtiments anciens et à une politique de piétonnisation des places publiques avec la Place Grenette et la Place Saint-André⁷. Cette période historique de l'urbanisme voit émerger un nouvel acteur de l'urbanisme, soit des groupes populaires se mobilisant contre les ambitions de rénovation des vieux-quartiers. Ce nouvel acteur prend la forme de collectif citoyen formé des habitants du quartier concerné et d'association de défense des droits. Il fait surgir un débat sur la mise en œuvre des orientations de la planification.

À Grenoble, cette forme de mobilisation avait pris la forme dans les années 1960 des unions de quartier où chaque groupe de citoyens dispose d'une assemblée de

⁶ Charre, Jean-Pierre (1985), « La participation des habitants à l'élaboration et à la gestion des projets de revalorisation du bâti ancien : le cas du vieux quartier de Saint-Laurent/Rive-droite à Grenoble », *ibid.*, vol. 60, p. 217-243.

⁷ Bienvenu, Patrick (1982), *art. cit.*

quartier. Les dirigeants associatifs prennent part aux débats qui émergent concernant des problématiques liées à la vie de quartier, à l'urbanisme et aux aménagements urbains. Dans le même sens à Gatineau, la forme privilégiée de regroupement s'appuie sur la formation de comité de vie sociale qui participe à la mise en commun des préoccupations et des volontés des habitants du quartier. Ils sont les interlocuteurs de premier plan lorsque surgit une problématique en matière d'élaboration d'une vision du développement et de planification de la ville. Ils participent à cette volonté de concordance des stratégies de développement et des orientations de la planification.

Les années 1980 amènent les municipalités à consolider leur effort en matière d'aménagement avec des plans d'action foncière par la restauration des immeubles privés et le développement des équipements publics⁸. Les stratégies de requalification des vieux quartiers misent également sur un urbanisme axé sur les transports et les déplacements non motorisés. Cette concordance prendra toute sa valeur dans une consolidation du réseau routier et l'intégration de nouvelles infrastructures de transports en commun. Les différents modes de déplacements urbains sont planifiés de manière intégrée afin de diversifier la mobilité des gens et offrir des modes alternatifs à la voiture individuelle.

À Grenoble, cet urbanisme de la concordance s'exprime d'abord par le Plan Bernard avec la volonté de déplacer le centre vers le sud et par un processus d'élaboration du premier plan de déplacements urbains (PDU) adopté en 1987 avec la visée d'implanter une ligne de tramway au centre-ville, mais également de boucler la rocade nord. Le conflit d'aménagement concerne la consolidation du réseau routier par l'inscription dans le PDU du parachèvement de la rocade nord sous la Bastille afin de dévier les automobiles du centre-ville. Cette nouvelle voirie fait l'objet d'une sévère contestation par les groupes écologistes (ADTC et ADES), mais elle continue d'être

⁸ Morin, Richard (1987), *Réanimation urbaine et pouvoir local. Les stratégies des municipalités de Montréal, Sherbrooke et de Grenoble*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec.

« présentée comme nécessaire au développement d'autres modes de transport sur les grands boulevards ainsi libérés de l'automobile⁹ ».

À Gatineau, l'organisation du territoire est influencée par une mise en œuvre du Plan Gréber piloté par la Commission de la Capitale nationale (CCN). En tant qu'acteur de la décision, son intervention sur le territoire de Gatineau est responsable du remplacement de l'industrie manufacturière sur les berges de la rivière des Outaouais par le secteur tertiaire des emplois administratifs et gouvernementaux. La planification du réseau routier s'effectue dans la perspective interurbaine où les grands boulevards traversent l'Île de Hull pour permettre les déplacements automobiles entre les deux rives. Malgré les soulèvements populaires et la mobilisation citoyenne, le gouvernement fédéral fait construire au cours des années 1970 la Place et le pont du Portage afin d'accueillir de nouveaux emplois en territoire québécois.

8.1.2 Une ligne de partage de la mécontente et les décisions conflictuelles

Avec l'aide de l'association des résidents de l'Île de Hull à Gatineau et des unions de quartier à Grenoble, nous constatons l'émergence d'un soulèvement citoyen contre les orientations des acteurs de la décision dans le cadre des ambitions de modernisation du réseau routier et de la déstructuration du caractère traditionnel du tissu urbain. La rue Principale dans le Vieux-Hull fut l'objet de démolition à grande échelle. Cette opération privera les habitants des quartiers environnants des commerces et services historiques sur l'artère commerçante. Les ambitions planificatrices héritées du Plan Gréber à Gatineau et du Plan Bernard à Grenoble permettront l'implantation d'un réseau routier qui sera à l'origine de nombreuses démolitions. L'un des élus rencontrés à Grenoble nous partage sa pensée de la planification en soulignant que :

⁹ Reigner, Hélène, et Frédérique Hernadez (2007), « Les projets d'agglomération en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux », *Flux*, no 69, p. 21-34. p. 23-24.

« pour parler des conflits, des rapports de force et des disputes dans le débat public en urbanisme, j'utilise la notion de ligne de partage pour signifier des divergences de points de vue concernant l'aménagement de la ville. Il existe un chevauchement, entre, d'abord la place de l'automobile dans la ville, ensuite la question de la densité de la ville, et enfin l'étalement de la ville. La relation entre ces différentes lignes de partage de l'approche de la ville renvoie aussi aux modes de transport et à la vitesse à laquelle on se déplace au sein des formes urbaines. Ainsi, on peut rassembler ces différentes lignes de partage au sein de la représentation de la ville polarisée selon une structure isotrope de dispersion. Polarisée est l'idée que l'urbanisme essaie de réunir autour de centralités principale et secondaire les fonctions et les services afin de maîtriser le développement urbain. Disséminée est l'autre idée où les différents services et fonctions urbaines sont dispersés un peu partout dans le territoire urbain sans souci de les ramasser ou de contrôler leur emplacement. La représentation de la ville disséminée s'appuie sur un laisser-faire du développement urbain. Ainsi, une ville ségréguée s'oppose à la ville mélangée où l'on retrouve une mixité des fonctions, des personnes. Après... Comment ces lignes de partage se matérialisent-elles dans la scène urbaine et exaltent les débats sur les pratiques d'urbanisme? Je pense que le débat de la place de la démocratie en urbanisme s'inscrit dans des pratiques d'urbanisme non partagées. » (GEEP08, 22 avril 2013)

Il poursuit notre entretien en abordant la question des déplacements urbains. Il insiste sur l'un des grands débats sur l'aménagement urbain, soit le bouclage de la rocade nord inscrit dans le premier schéma d'aménagement de l'agglomération grenobloise produit dans les années 1960. Il soutient que :

« le projet de l'Esplanade soutenu par la majorité du Parti socialiste (2008-2014) est révélateur du manque de démocratie en matière d'urbanisme puisque l'élément à prendre en compte dans l'aménagement du secteur de l'Esplanade est d'abord la présence d'une autoroute jusqu'à l'entrée de ville. Ensuite, l'aménagement d'une nouvelle ligne de tramway et la construction d'un quartier d'habitation avec l'aménagement d'un parc entre la ligne de tramway et l'Isère sont conditionnels au déclassement de la dernière portion de l'autoroute. Il s'agirait alors de dévier la circulation par la construction d'un pont par-dessus l'Isère au nord de l'Esplanade en direction du Quai de la Graille. Il resterait une partie de la circulation qui passerait par la route de Lyon à travers le quartier de l'Esplanade ce qui implique une dissuasion des automobilistes en amont au moment de disjonction des deux voies autoroutières, l'une venant au centre-ville, et l'autre, qui longe le Drac vers le sud. Tout cela fait débat, en plus de la question du déménagement de la Foire qui n'a pas d'emplacement de substitution. Ainsi, la question des déplacements constitue la clé de réussite du projet, mais la question de la densité s'avère le cœur du débat sur l'aménagement de l'Esplanade,

notamment avec la question de la protection du patrimoine architectural et paysager. La pétition qui circule pour revoir le projet de l'Esplanade est portée par toute une série de collectifs de quartier réunis sous l'association Vivre à Grenoble. Contre la volonté municipale d'une ville dense, ces collectifs veulent revoir le Plan local d'urbanisme (PLU) avec le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) afin d'inscrire des orientations qui vont à l'encontre du projet de l'Esplanade. » (GEEP08, 22 avril 2013)

Nous remarquons ainsi des divergences de points de vue entre les acteurs de la décision qui préconisent le déplacement automobile par l'implantation d'un réseau de grands boulevards urbains et les acteurs de la contestation qui revendiquent la préservation du patrimoine des vieux-quartiers. Notre interlocuteur rappelle que ces lignes de partage font surgir une mésentente concernant un objet commun, soit la requalification des vieux quartiers. Les uns veulent requalifier par l'implantation de plus de réseaux routiers pour le déplacement automobile en ville et la construction d'infrastructure de transport qui intervient en démolissant une partie des quartiers desservis. Les autres tiennent à conserver le caractère patrimonial de la ville en y intervenant de manière minimale afin de préserver les liens d'origine et en augmentant les déplacements non motorisés comme la marche et le cyclisme. Pour un même objectif de requalification urbaine et d'amélioration de la qualité de vie des habitants, l'histoire de la planification nous enseigne que les aboutissants de la logique sectorielle qui accompagne l'implantation des infrastructures de transport perturbent l'organisation des vieux quartiers. Ceux-ci subissent les contrecoups d'une pratique d'urbanisme qui peine à rendre compte des volontés des habitants dans leur quête d'une requalification. Ainsi, les acteurs de la décision s'appuient sur des documents de planification qui favorisent la double concordance des interventions et des actions publiques.

8.1.3 *Entre histoire et territoire, une double concordance*

Cette double concordance se traduit par des actions itératives qui modifient la planification et ses règlements ainsi que par des actions gouvernementales qui réforment la composition des institutions territoriales. Nous distinguons ainsi une concordance historique qui respecte les décisions et les orientations du passé, d'une concordance territoriale qui tente de faire le maillage incessant entre les diverses échelles de l'action publique. Suivant une logique de la cohérence, les urbanistes s'engagent à respecter les partis d'aménagements des schémas territoriaux à une échelle plus vaste, mais elles s'appuient sur une série de décisions et d'interventions historiques qui modèlent la morphologie urbaine contemporaine. Les acteurs de la décision sont confrontés à cette ligne de partage sous-jacente à la double concordance. D'après notre revue des stratégies d'influences des acteurs de l'urbanisme aux chapitres 6 et 7, cette ligne de partage entre les choix historiques et la construction institutionnelle des échelles des territoires favorise l'émergence de nouveaux acteurs. Ceux-ci déploient une rhétorique de proposition qui remet en question des décisions publiques. Les acteurs de la contestation comme les *Vivre à Grenoble* et *Protégeons le quartier du Musée de Gâtineau* incarnent une nouvelle pratique de l'urbanisme qui n'a pas eu lieu dans les décennies précédentes. Elles renouvellent le discours de l'urbanisme par la confrontation des acteurs de la décision sur leur prétention à la collaboration au sujet des orientations d'urbanisme. Ils se différencient des comités de citoyen des années 1960-70 puisqu'ils investissent l'espace de communication pour mieux la remettre en question de manière à soulever les paradoxes inhérents.

Dans les années 1960-70, les acteurs de la décision appuyaient leur intervention sur les conseils des acteurs de l'expertise en informant les habitants et les associations des intentions de leur planification. Ensuite, de manière progressive la logique de la planification fonctionnelle laisse la place dans les années 1980-90 à une rhétorique de

planification qui s'avère plus stratégique alliant les partenaires d'un projet dans une démarche de concertation des acteurs reconnus. Enfin, cette manière de concevoir le processus historique de la planification, nous arrivons aux années 2000 où les acteurs de la contestation sont appelés à jouer un rôle plus actif dans la définition des orientations de la planification à partir d'une démarche collaborative. Celle-ci tente d'appréhender les diverses visions du développement afin de déployer une planification qui rassemble un plus large compromis territorial. Dans les années 2000-10, tant au Québec qu'en France, c'est dans la recherche d'une plus grande collaboration et en vertu de la mobilisation des acteurs de la contestation contre les plans de rénovation urbaine des années 1970 que les acteurs de la décision déploient un modèle de participation publique. Nous assistons ainsi à l'intégration progressive de démarche participative. En amont du processus de planification, elle implique les acteurs de l'urbanisme afin d'accroître la collaboration en aval et tout au long de la mise en œuvre de cette planification par les divers projets d'urbanisme qui émergent hors normes.

Nous pensons ici que la force historique de la planification tient à son effet mobilisateur auprès des acteurs de l'urbanisme. La rhétorique planificatrice réunit les acteurs de l'urbanisme sur un plan d'égalité face aux règles qu'elle implante aux procédures qu'elle instaure au cours de son histoire. L'implantation de la cinquième ligne de tramway à Grenoble nous rappelle comment la recherche de concordance s'accompagne d'un ajustement des normes d'urbanisme qui contreviennent aux règles de la planification en place. Ainsi, le fuseau d'intensification le long du trajet du tramway a fait l'objet d'une planification précisant les usages et les densités qui permettront de rentabiliser les investissements publics par un développement urbain privé opéré par des promoteurs immobiliers. Ceux-ci devront respecter les règles de la planification, mais certains demandent des modifications à ces règles afin de capitaliser leur investissement. Ils formeront, avec les acteurs de l'expertise, soit les architectes et les ingénieurs de leur projet, les bases d'un argumentaire pour déployer une

représentation d'un projet qui justifie les modifications demandées. Ils font référence à un « commun », à une ville écologique et durable, pour démontrer que leur projet rend justice aux habitants du quartier en leur offrant une rentabilité foncière du développement de leur ville. Cette catégorie d'augmentation du développement urbain permet un réinvestissement public de la Ville de Grenoble et de Gatinéau pour le réaménagement d'espaces publics, des trottoirs avec bande de végétation et le soutien à la réhabilitation patrimoniale du cadre bâti. Ainsi, tous les arguments de la concordance sont déployés pour rendre cohérents les documents de planification entre eux ainsi qu'avec les projets d'urbanisme, de développement et d'aménagement.

Dans le cas du tramway de Grenoble, la concordance se fait au nom même de la cohérence urbanisme et transport afin de justifier l'implantation d'une infrastructure qui transforme la mobilité et les déplacements au centre-ville. Elle impacte certes la mobilité en ville en réduisant la part modale des véhicules automobiles, mais elle transforme la valeur foncière aux abords de son trajet dans le sens d'une plus-value en faveur des propriétés immobilières privées. Elle favorise une spéculation par les promoteurs immobiliers qui revendiquent à leur tour une augmentation des densités verticales au centre-ville.

8.2 La cohérence urbanisme et transport comme argumentaire des acteurs de la décision

Les acteurs de la décision rencontrés dans le cadre de notre enquête de terrain s'entendent pour dire que l'articulation des normes de développement et des projets de transport collectif serait l'un des mots d'ordre de la planification et des pratiques d'urbanisme. De manière globale, les municipalités réunissent les compétences attribuables à la planification des déplacements, de la circulation et des pôles

intermodaux où les différents modes de déplacement se rencontrent. Selon une technicienne aux déplacements rencontrée à la Ville de Grenoble :

« il est possible d'offrir aux usagers [du transport en commun] des transports alternatifs à la voiture, un éventail d'options comme les parkings-relais pour la voiture et le tramway, les véhicules autopartage et les métrovélo. Ainsi, le service de déplacement de la Ville de Grenoble s'applique à construire de nouvelles structures de stationnements automobiles qui articulent les divers modes de déplacements urbains. » (GEEI02, 31 mai 2013)

Cette manière d'appréhender les divers modes de déplacement tranche avec les 1960-1970 où l'automobile devenait une priorité de l'urbanisme et où l'on planifiait d'abord en fonction des déplacements automobiles. Comme on peut le voir à Gatineau, le changement essentiel dans les pratiques d'urbanisme se situe sur le plan de l'intégration d'une planification qui tente d'articuler le transport collectif avec les réseaux routiers afin d'établir une cohérence d'ensemble des infrastructures de déplacements. À Grenoble, l'urbanisme rejoint encore la concordance recherchée, d'abord territoriale, puisque l'on planifiait jusqu'en 2015, les déplacements à une échelle d'agglomération tandis que les normes d'urbanisme se concrétisaient à l'échelle municipale. Cette disjonction entre les PDU et PLU ont au cours de l'histoire de l'urbanisme de la seconde moitié du 20^e siècle rencontrée des obstacles qui entravaient la concordance historique de planification. Un autre interlocuteur rencontré poursuit dans la ligne argumentaire qui soutient que les projets de transport sont avant tout des projets d'urbanisme qui s'appuie sur une planification du territoire de la ville. D'où la concordance historique entre la planification territoriale et les déplacements urbains, il souligne comment le tramway à Grenoble favorise les piétons au détriment des voitures en créant des milieux de vie favorisant le commerce de proximité et la qualité de vie :

« En tant que responsable des déplacements et de l'embellissement de la ville, les projets d'implantation de tramway sont d'abord et avant tous des projets d'urbanisme avant d'être des projets de transport. On doit interroger la capacité de la ville avec l'appui de la Métro et du SMTC de mettre en œuvre un projet de tramway qui intègre le réaménagement des espaces de proximité, places

publiques et des contre-allées le long du trajet avec les projets de construction immobilière. Tout notre travail s'inscrit dans la diminution du nombre de voitures dans la ville. Il s'agit de faire des aménagements favorisant les déplacements piétons et cyclables avec les contresens cyclables sur les grandes rues. Les quais de l'Isère constituent une pratique de création d'un aménagement de qualité pour attirer les gens sur les quais et profiter aux commerces. Avec le réaménagement des espaces publics et des rues de l'hyper-centre, il fallait retrouver la même qualité en traversant vers les quais. Avec les réunions publiques sur le projet du tramway, les personnes présentes sont principalement des opposants au projet ou des gens inquiets des effets sur leur vie ou leur commerce. Ceux qui veulent vous embêter, vous demandent où on va garer la voiture, comment va-t-on pouvoir passer en voiture ? Le stationnement, la circulation et l'achalandage du commerce sont les principales préoccupations des participants. La mutation des commerces est un effet redouté par certains commerçants. Par contre, le commerce qui mute permet le renouvellement de l'offre commerciale et une dynamisation des commerces. De plus, les projets de tramway permettent aux logements qui ont perdu de la valeur à cause de l'augmentation du trafic automobile de reprendre de la valeur et d'amener des familles. Le réaménagement du Cour Jean-Jaurès avec la ligne E du tramway permettra de refaire la ville sur la ville. Si on veut reconstruire la ville sur la ville, il s'agit de faire des réaménagements de qualité. Avec les façades, les places publiques, les commerces et les contre-allées, le parcours du tramway permet une revalorisation d'une qualité. Les pratiques d'urbanisme qui gravitent autour du projet de tramway rendent la qualité de vie dans les quartiers du centre-ville au niveau des quartiers périphériques non victimes des déplacements automobiles. La mutation du foncier est une autre problématique à l'implantation du tramway qui rend l'immobilier et le logement inaccessible pour une partie de la population dont certaines familles qui choisiront de prendre un logement en périphérie du centre-ville ou dans une commune voisine de Grenoble. Contrairement à la ligne C, la ligne E n'a pas rasé l'ensemble de la rue de façade à façade puisqu'il s'agissait de conserver l'alignement des arbres centenaires de l'Isère à Pont-de-Claix. Ainsi, le SMTc s'occupe de la rue entre les arbres et la Ville de Grenoble s'occupe de l'arbre à la façade. Ce sera la question du stationnement qui deviendra le litige central du projet de l'architecte Chemetoff. Ce n'est pas simplement un transport, mais c'est un ensemble d'interventions d'urbanisme avec par exemple un kiosque de fruits et légumes près d'une station du tramway ou des bacs à verre souterrain. Je vois plus de gens qui passent à pied, qui rentrent chez eux, que des gens en voiture. » (GEEP04, 6 mai 2013)

On voit dans ce trop long extrait d'entretien avec un acteur de la décision à Grenoble comment l'articulation entre l'urbanisme et les déplacements constitue une avenue de changement dans les pratiques d'urbanisme contemporain. La concordance des interventions en urbanisme s'applique à rendre conformes les nouvelles

implantations et à intensifier les activités aux abords des trajets de lignes de transport en commun. Cependant, il reste que cette vision d'urbanisme associée aux démarches de projet de transport ne semble pas se définir de la même manière auprès de tous les acteurs de l'urbanisme. Dans ce sens, l'automobile et le stationnement demeurent un litige incontournable dans le débat sur la planification du centre-ville. Les nouveaux programmes d'urbanisme élaborés à Grenoble et à Gatineau pour la requalification du centre-ville démontrent les intentions des autorités publiques à rendre de moins en moins accessible le cœur de ville au véhicule à moteur. Ils affichent une volonté de changement ou de retour à une époque d'une ville hétérogène en matière de déplacements, de fonctions, de populations et de densité. Elle permettrait l'existence d'une multitude de représentations de la ville et d'une confrontation des paroles d'acteurs de l'urbanisme. Ainsi, la diversité des modes de déplacement constitue une finalité sans précédent pour faire l'éloge d'un urbanisme qui respecte les critères de la qualité des conditions de vie en ville. Cette multitude de représentations tente de se conformer aux impératifs du développement durable et de la participation citoyenne, sans quoi, elle serait vouée à la parole inaudible. Pour les acteurs de la décision, l'argument de la compréhension revient composer une rhétorique du plan au moment où certaines personnes prennent la parole pour exprimer dans leur mot une proposition qui contrevient à une vision hégémonique de la ville sans la voiture. La revendication citoyenne qui demande aux autorités publiques de maintenir les stationnements publics et gratuits sur la rue renvoie au paradoxe sous-jacent à cette concordance de la planification. D'un côté, nous voulons respecter les orientations prescrites par la planification et, de l'autre, il s'agit d'adapter cette planification aux contradictions qu'elle crée par sa mise en œuvre.

8.2.1 Agir sur la demande

Dans un entretien avec un acteur de l'expertise à Gatineau traitant des questions de déplacement, nous interrogeons les effets de l'implantation d'une infrastructure de transport collectif sur le développement du centre-ville. En partant de l'idée que les transports font la ville, nous interrogeons notre interlocuteur pour savoir si la planification des transports avec celles des grandes artères et des autoroutes ainsi que des infrastructures qui y sont rattachées impacte le développement immobilier et la préservation de l'habitat patrimonial. À Grenoble, les villes doivent construire le plus possible le long de l'axe de la nouvelle ligne de tramway afin d'obtenir le financement pour réaliser les aménagements des espaces publics aux abords des stations et du trajet de la ligne de transport en commun. Le financement vient avec l'atteinte des objectifs du programme local de l'habitat qui fixe des objectifs de construction pour chacune des municipalités de l'agglomération grenobloise. Si on parle du centre-ville de Gatineau avec les stations Montcalm et Alexandre-Taché où la Ville projette d'y implanter des normes de développement de haute densité avec des commerces adjacents à la Fonderie, nous envisageons de voir le développement d'une jonction et d'un lien entre Ottawa et Gatineau afin de favoriser le développement de la rue Montcalm. Dans cette optique d'aménagement, les stations du tramway à Grenoble et du Rapibus à Gatineau constitueraient un pôle de développement urbain. Notre interlocuteur répond en soulignant que :

« Pour faire analogie avec Grenoble, j'ai visité plusieurs endroits qui ont fait un virage important en matière de transport. L'exemple de Vancouver et de Portland c'est qu'ils y ont pris la décision de ne pas construire une autoroute vers le centre-ville. Ils ont pris l'argent des gouvernements dédié aux infrastructures routières pour la rediriger vers l'offre de transports en commun. Ces endroits qui ont choisi le transport en commun au détriment de nouvelles routes sont parmi les milieux les plus avancés en matière d'aménagement et de développement du territoire. Dans le virage transport à Portland, il y a une démonstration très claire que la vision en matière d'aménagement du territoire axé sur les transports permet aujourd'hui un développement qui multiplie les décisions politiques en faveur

d'une nouvelle pratique de l'urbanisme. Par l'exemple, il y a de bonnes choses issues de la planification de CRO, CUO et de la Ville de Gatineau, sauf que quand on arrive au PPU et on fait une étude stratégique sur le stationnement au centre-ville, il faut être consistant avec les orientations afin de supporter le transport en commun et le développement urbain. » (GAEI05, 20 novembre 2015)

Dans cet esprit, nous comprenons comment le passage d'une technique de la gestion de la demande en matière de transport en commun vers un modèle de l'offre publique du transport collectif établit un nouveau maillage entre le développement et les déplacements urbains. De l'articulation de l'urbanisme et des transports dans les années 1980-90 à une requalification urbaine orientée et guidée par l'offre de transports collectifs et une multiplication des déplacements non motorisés, les orientations établies dans le PDU à Grenoble et le Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun à Gatineau soutiennent la continuité des grandes infrastructures routières malgré un parti pris pour l'extension des réseaux de transport en commun. La gestion du stationnement au centre-ville nous renvoie à ce parti d'aménagement qui considère que l'offre de nouvelles infrastructures autoroutières provoquera une augmentation de la circulation automobile vers les centres des villes.

Ainsi, la rocade à Grenoble et les grands boulevards à Gatineau sont aux prises avec des embouteillages dont la solution passerait selon la perspective de la technique de gestion de la demande à une extension des réseaux routiers avec la rocade nord sous la Bastille et la construction d'un nouveau pont à Gatineau avec Ottawa. La pensée planificatrice sous-jacente à la reproduction du modèle de développement des infrastructures routières se voit remise en question par les groupes écologistes. Comme le boulevard des Allumettières réalisé à Gatineau et la rocade nord contesté à Grenoble par le Collectif CAIRN, ces acteurs de la contestation démontrent que l'importance des nouveaux axes routiers vers le centre-ville dans les documents de planification accentue l'empreinte de l'automobile et augmente la demande de stationnements. Ils soulèvent le paradoxe selon lequel on augmente l'offre en transport en commun et on favorise les

déplacements non motorisés en même temps que l'on poursuit la quête de l'extension des réseaux routiers qui acheminent les voitures vers le centre-ville. Ils insistent sur le fait que l'implantation de transports collectifs impacte certes le développement immobilier, mais elle valorise les commerces de proximité et les dynamiques commerciales au centre-ville. En proposant de nouvelles infrastructures routières dans les plans de déplacements et de transports, les institutions et les acteurs de l'urbanisme soutiennent un modèle de développement qui va à l'encontre de la tendance nouvelle en urbanisme où les financements pour ces infrastructures sont appliqués à l'implantation de nouveaux réseaux de transport en commun. Selon cette ligne de partage, l'application des techniques de gestion de la demande peut se traduire par une diminution de l'utilisation de l'automobile.

Cependant, nous remarquons que l'offre concrète d'une ligne de transport en site propre augmente les potentiels d'intensification et de requalification urbaines. Pour la plupart des grandes villes de France et du Canada, il s'avère que cette avenue se démarque d'une démarche de prolongement des réseaux routiers. Ces acteurs de l'urbanisme parlent en ce sens d'un urbanisme de la concordance où la planification des transports et des déplacements suit de manière cohérente un processus historique d'aménagement réalisé au nom des orientations prescrites par les autorités publiques. Dans les années 1960-70, les acteurs de la décision ont consenti à cette forme de développement de la ville qui a privilégié la rénovation urbaine, les réseaux routiers et l'automobile au détriment de la réhabilitation de l'existant et des modes de déplacements non motorisés. Les anciennes formes de vie urbaines favorisant la proximité se sont dégradées pour laisser la place à un mouvement spatial périphérique de l'offre commerciale avec les grands centres d'achat.

8.2.2 *Le contrat d'axe sur les transports en commun*

À Grenoble avec la première ligne de tramway à la fin des années 1980, les vieux quartiers ont bénéficié d'une offre nouvelle de transport en commun favorisant une mobilité des gens au centre-ville sans leur voiture. À l'époque prise en charge par le SMTC, le réaménagement des espaces publics dans les vieux quartiers de Grenoble aura été concomitant à l'implantation de la première ligne de tramway. Avec la dernière implantation du tramway sur les Cours Jean-Jaurès en 2013, nous assistons à la prise en charge des aménagements par la Ville de Grenoble avec l'aide financière du SMTC conditionnelle à l'atteinte des objectifs de livraison de logements suivant les cibles du PLH. Cette contractualisation force la main des acteurs de la décision afin de mettre en place des mécanismes de concertation qui excluent en partie les citoyens dans la définition des modalités de mise en œuvre du PLH et des projets d'urbanisme à privilégier. C'est dans cette situation que l'on voit une mobilisation des citoyens de tous les quartiers de Grenoble. Ils s'associent pour former un nouvel acteur de l'urbanisme. Par une tactique de veille, il déploie un contre-discours ciblant les paradoxes provoqués par la promotion de l'intensification. En instaurant un espace de communication qui tente de rallier les divers points de vue, les acteurs de la décision sont confrontés à une mésentente qui fait surgir un conflit sur la manière d'atteindre la finalité des orientations d'aménagement prescrites par la planification de l'habitat.

Cette mésentente ne signifie pas l'opposition propre à un type d'urbanisme, soit celui d'une requalification par la densification urbaine. C'est un conflit sur l'argument de compréhension soutenu par les acteurs de la décision. Ces derniers soutiennent que les contestations sont basées sur une mauvaise compréhension des projets proposés. Il tempère le conflit en soutenant que l'atteinte des objectifs de livraison de logements ne peut se faire que par l'avenue de la densité verticale. L'atteinte des objectifs est une condition *sine qua non* aux réaménagements des espaces publics parallèle à

l'implantation du tramway. La concordance entre les objectifs de planification du développement urbain et les projets de transport révèle l'importance de cette collaboration entre les acteurs de l'urbanisme évoquée par les acteurs de la décision. Cependant, nous devons soulever que la mobilité des gens renvoie à un acte libre qui ne peut être contraint par la seule réglementation sur les déplacements et la piétonnisation des vieux quartiers. La restriction du déplacement automobile dans certains secteurs de la ville par l'implantation d'un TCSP participe à la fabrique d'un urbanisme de la concordance suivant les modalités d'une intensification urbaine.

8.2.3 Du secteur d'intervention à la transversalité de l'action urbaine

La Ville de Gatineau comme celle de Grenoble prévoit dans leur planification des pôles axés sur le transport en commun une réglementation se déclinant sous la forme d'une exemption pour les cases de stationnement pour les nouvelles constructions. Enfin, pour les promoteurs immobiliers, cette exemption devient une bonification de la rentabilité en plus d'obtenir une desserte publique par transport en commun qui profite à la plus-value de leur développement urbain. Certains diront que la vague d'intensification urbaine sera à la charge des citoyens qui seront les seuls à récupérer les frais associés au réaménagement des espaces publics et à l'offre des transports en commun. Ainsi, nous assistons à des collaborations éphémères entre les acteurs de la décision pour l'élaboration d'une planification en concordance avec les interventions passées. À Gatineau, l'un de nos entretiens avec un acteur de la décision relève l'importance d'une concordance entre les documents de planification, mais également d'une intégration des interventions en aménagement urbain :

« La STO est une partenaire de la ville pour l'élaboration du schéma, mais c'est de la responsabilité de la Ville de Gatineau de planifier les réseaux routiers. Le Plan de déplacement durable avec la stratégie *Piéton avant tout* devient un outil qui fait un effort d'intégration avec une phrase obligatoire de concordance avec le plan d'urbanisme et règlements. Il y a une sérieuse volonté que les principes de développement durable soient traités de manière transversale et non pas selon le

schéma traditionnel où on fait l'habitation, l'environnement, le transport de manière sectorielle. Le plus grand enjeu a été d'amener les gens à penser autrement l'aménagement puisque les gens pensent de manière sectorielle. Il y a toujours des dossiers sectoriels, mais le schéma lui va au-delà de la sectorialité et fait un effort pour être transversal. La stratégie intégrée de gestion du stationnement et le programme particulier d'urbanisme donnent le cadre pour l'intervention sur le domaine public comme la voirie. Il y a une entente que si l'on doit refaire une rue, on refait tout, on ne fait pas seulement les égouts et les infrastructures, mais on refait selon des critères d'aménagement selon le type de rue afin d'harmoniser l'aménagement urbain au centre-ville. On le voit avec la rue Notre-Dame-de-l'Île et Champlain. Au moment où on fait des travaux sous-terrain, on en profite pour donner la marque et le ton à l'aménagement urbain. » (GAEI3, octobre 2015)

Dans ce passage d'une planification d'aire vaste comme le SAD 2015 à un programme local comme le PPU 2009, les acteurs de l'urbanisme doublent les efforts afin de respecter les critères de la concordance. Ils adaptent avec souplesse et flexibilité les réglementations afin de rendre l'ensemble des dispositifs d'action cohérent entre eux. C'est sur cette cohérence générale articulée des déplacements et de l'urbanisme que se joue la mésentente sur les modalités de la mise en œuvre de la planification. Nous sommes par le fait même en présence de deux attitudes en conflit lorsque nous envisageons la mise en œuvre des orientations en matière de déplacement urbain. La première serait celle définie par une volonté claire inscrite dans les schémas territoriaux respectifs de Grenoble et Gatineau de bonifier l'offre des déplacements d'après une incitation à l'équilibre spatial du territoire. Cette attitude répandue dans la plupart des documents d'urbanisme contemporains s'appuie sur une multiplication des aménagements urbains qui favorisent les déplacements piétonniers et cyclables au sein de la ville en tâchant de réduire la part occupée par l'automobile individuelle. La seconde attitude dont réfère cet urbanisme de la concordance renvoie plutôt à une forme de l'action publique sectorielle héritée de l'autonomisation des domaines d'intervention de l'État. Les domaines des travaux publics et la construction des grandes infrastructures de transport des réseaux routiers obéissent à cette logique

sectorielle de l'action publique où les acteurs de la décision sont confrontés aux décisions et choix d'aménagements promulgués par leurs prédécesseurs.

Dans l'extrait précédent tiré d'un entretien avec un acteur de la décision, nous remarquons comment la Ville de Gatineau concentre maintenant beaucoup d'effort à rassembler les différents services municipaux afin qu'ils coopèrent ensemble à la mise en œuvre de la requalification d'un quartier. Ainsi, l'objectif de coordination transversale des interventions sur l'espace public viaire dont la rue est l'exemple qui nous semble le plus révélateur d'une concertation entre les acteurs de la décision. Cependant, ces deux attitudes sont révélatrices d'une incohérence sous-jacente à la promotion, d'une part, de la multiplication des modes de déplacement, et d'autre, au soutien de l'extension du réseau routier dont la prolongation encouragerait un accroissement de l'usage de la voiture individuelle. Avec l'implantation de la dernière ligne du tramway grenoblois, nous insistons sur un transfert modal des véhicules automobiles par l'entremise des stationnements en bordure des stations. De plus, nous constatons une augmentation, à même des stations « multimodales », de l'offre de l'autopartage et des systèmes de vélo libre-service qui permet aux gens de prendre le vélo pour de courte distance entre les stations et leur destination finale. Par contre, dans le même registre rhétorique, nous assistons à une attitude contradictoire à la première qui soutient la nécessité d'une prolongation des réseaux routiers planifiés, soit dans le cas de Grenoble, pour boucler la rocade afin de contourner les flux des transports du centre-ville, soit dans le cas de Gatineau, dédoubler les grands boulevards en provenance de l'ouest de la ville en direction du centre-ville.

Ce jeu de mise en cohérence sur cette double facette des déplacements urbains constitue le principal écueil rhétorique des acteurs de la décision. Cette situation les force à faire l'usage de tactiques de l'évitement. Elles se concrétisent lorsque les acteurs de la décision font référence aux services municipaux spécialisés dans le domaine des déplacements. Par exemple, ils évitent de donner une réponse claire à des questions

posées par les habitants ou les associations concernant un projet controversé. De plus, une autre tactique de l'évitement s'illustre lorsqu'un élu renvoie la question à la compétence d'une échelle institutionnelle supérieure, soit dans le cas de Grenoble à l'intercommunalité de Grenoble-Alpes Métropole et au SMTC en l'occurrence pour les questions liées au choix du tracé de la dernière ligne de tramway.

Tandis qu'à Gatinéau, c'est le refus de prendre position sur le principe d'une planification flexible en matière de dérogation à la réglementation sur l'intensification urbaine aux abords du trajet du Rapibus. Nous observons que certains acteurs de la décision procèdent à l'occultation des principes de base de la mise en œuvre d'une cohérence entre le développement urbain et les transports en commun. Par leur soutien à des projets particuliers de construction aux abords du Rapibus, la majorité des élus appuient les promoteurs qui demandent une augmentation du nombre de places de stationnement par rapport à une norme réglementaire qui réduit le rapport de la superficie de bâtiment et case de stationnement. Nous sommes en situation de mésentente profonde en ce qui concerne les modalités de mise en œuvre de la cohérence entre l'urbanisme et le transport. Les déplacements en tant que secteur d'intervention dominant les normes d'urbanisme établies au nom de cette cohérence urbanisme et transport.

8.3 Les déplacements dans les programmes d'urbanisme du « cœur de ville »

C'est en discutant de leur vision concrète relative à l'aménagement urbain et aux modes de déplacement que les acteurs de l'urbanisme prennent position par rapport à la planification territoriale. Celle-ci guide les interventions sur le foncier et la composition urbaine. Dans cette section du chapitre, nous posons la question de la mobilité des gens au centre-ville. En revenant sur la typologie de l'un de nos

interlocuteurs sur la gestion urbaine des lignes de partage de la ville, nous remarquons comment les modes de déplacement s'avèrent l'élément central de tous les programmes d'urbanisme. À travers les cinq dernières décennies, les déplacements préconisés par Grenoble et Gatineau nous renseignent sur les distinctions entre les pratiques d'urbanisme contemporaines par rapport aux opérations de rénovations urbaines des années 1970. Nous présentons les figures de la ville qui illustrent la distinction historique entre les pratiques d'urbanisme depuis les années 1960.

D'abord, la figure des polarités de la ville permet d'établir des liens de mobilité et des liaisons entre les quartiers centraux et secondaires de la ville de manière cohérente. À cette « ville polarisée » s'ajoutent les dispersions progressives qui auront composé les périphéries urbaines selon un modèle d'extension d'une « ville diffuse ». Cette notion proposée par Bernardo Secchi¹⁰ navigue entre polarité et dissémination. Nous remarquons un corollaire aux formes urbaines de la ville polarisée et de la ville disséminée. Elles provoquent des dynamiques d'exclusion et de relégation d'une partie du territoire, soit la figure d'une « ville ségréguée¹¹. » Nous apercevons ainsi la concrétisation du modèle progressiste de la ville moderne telle que conçue dans les planifications territoriales des années d'après-guerre. La séparation et le zonage des fonctions urbaines structurent la hiérarchisation des axes de communication entre les divers points de la ville. Un autre de nos interlocuteurs sur la question de la mobilité urbaine nous rappelle que :

« L'argument qui veut que la réduction de l'espace voiture provoque un embouteillage plus important serait infirmé dans la mesure où cette réduction se conjugue avec une diminution des espaces de stationnement ce qui incite les personnes à faire un transfert modal, soit un changement dans leur habitude de déplacement. Cependant, le revers de cette tendance est le développement d'une offre commerciale à l'extérieur du centre-ville et ainsi une fréquentation des lignes d'autobus vers d'autres destinations que le centre. Ce changement impacte

¹⁰ Secchi, Bernardo (2006), *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèses.

¹¹ Lorrain, Dominique (2006), « La dérives des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique », *Revue française de science politique*, vol. 56, no 3, p. 429-455.

la fréquentation des lignes de bus vers le centre-ville et transfère le trafic vers la polarité sud. Il faut signaler que l'offre de transport du tram est suffisante, mais le réseau de bus s'arrête avant neuf heures le soir. Entre le fait qu'on réduit la place de la voiture en ville et la diminution de l'offre de service de bus vers le centre-ville, nous nous retrouvons dans une situation où les gens vont ailleurs à l'extérieur du centre-ville. Combien de commerces survivront sur les quais de l'Isère avec une offre de transport déficiente et une absence de stationnements? Un réseau qui n'offre plus de service après neuf heures risque de contraindre les habitants de la périphérie à choisir un lieu de divertissement et de consommation autre que le centre-ville. » (GEEA07, 11 avril 2013)

Cet extrait illustre très bien l'articulation entre les lignes de partage proposées par notre interlocuteur précédent. Les choix de déplacement des gens nous renvoient à observer les comportements de ceux-ci lorsque l'offre de stationnement diminue dans un contexte où l'offre de transport en commun augmente. Dans les années 1980, cette tendance pourrait vouloir dire que l'avenue empruntée par Grenoble avec l'implantation d'une première ligne de tramway traversant les vieux quartiers serait responsable aujourd'hui de la qualité de vie et de l'offre commerciale diversifiée. Cet exemple nous démontre la tendance parallèle qui s'observe également à Gatineau où plusieurs polarités secondaires développent une offre commerciale dédiée à l'automobile. Le Rapibus de Gatineau est planifié pour desservir ces grands centres commerciaux et tente de renverser la tendance du « tout à l'auto » qui domine la composition urbaine nord-américaine. Ces trois figures de la « ville diffuse » nous offrent un moyen de mieux comprendre la mobilité des gens au sein de l'organisation historique de la ville. Ces figures illustrent tant la morphologie du développement urbain que la vitalité relationnelle entre les acteurs de la ville. Elles portent à voir le changement et l'adaptation de la forme urbaine et du phénomène participatif depuis les années 1960.

Dans ce qui suit, nous proposons d'aborder l'urbanisme de la concordance en suivant la réflexion autour de ces figures de la ville. Nous procédons ainsi par certains problèmes de la ville qui passent selon l'argument de la mobilité comme fondement

d'un urbanisme de la concordance par la gestion des déplacements. Le passage de ces figures de la ville contemporaine valide notre hypothèse de départ qui soutient que quoique les pratiques d'urbanisme contemporaines intègrent de manière progressive au cours des cinquante dernières années des procédures participatives de débat public dans leur processus de planification territoriale, elles occultent les autres formes d'expression des conflits qui ne cadrent pas aux règles du débat. Par le fait même, elles empêchent la création de lieux légitimes de discussions alternatives sur la résolution des conflits et la négociation de stratégies liées aux enjeux de la planification territoriale et des projets de requalification urbaine.

8.3.1 La ville polarisée

Cette figure prend naissance avec l'héritage d'une époque où la ville se devait d'adopter des mesures préventives d'hygiène publique afin d'améliorer la qualité de vie des habitants de vieux quartiers. Suivant les recommandations des architectes et des urbanistes dans les années 1950-60, les autorités publiques accompagnent la population dans la prise en charge d'un assainissement des bâtiments vétustes. Avec l'explosion du développement urbain dans les années 1970, l'idée de la ville polarisée s'applique à identifier les secteurs en expansion afin de coordonner les diverses planifications en vertu de plusieurs pôles de développement. Ces derniers rendent disponibles des logements aux habitants des vieux quartiers. Par exemple, dans le cas de Gatineau, ces nouvelles habitations en périphérie de l'Île de Hull pourront être offertes aux citoyens forcés de déménager au moment des expropriations par le gouvernement fédéral dans les années 1970.

À Grenoble, le travail sur les polarités est mené par Grenoble-Alpes Métropole. Elles se situent aux trois entrées de la ville afin d'harmoniser les projets, de produire des politiques de déplacement cohérentes avec les autres politiques urbaines, de réguler les programmations économiques. Elles viennent élargir la centralité de

l'agglomération qui ne se résume pas au centre-ville, mais devrait rassembler les pôles gravitant autour de la commune centrale de Grenoble, soit la polarité au sud avec Eybens et Échirolles, à l'ouest avec Saint-Martin-de-Vinoux, Saint-Égrève, Fontaine, Sassenage et la partie grenobloise de la Presqu'île ainsi qu'à l'est avec Meylan, La Tronche, Saint-Martin-d'Hères. Ainsi, ces pôles de développement possèdent un potentiel foncier d'intensification urbaine, de grandes coupures urbaines à remédier et des espaces de projets structurés à harmoniser avec la dernière ligne de tramway implantée suivant la polarité ouest. La mise en place de ligne de transport en commun vers ces polarités devient l'enjeu dans la coordination de projet et l'harmonisation avec les documents de planification. L'urbanisme de la concordance se joue avec la collaboration entre les acteurs des diverses échelles territoriales et une coopération entre les communes accueillant le tramway sur leur territoire. Cependant, les concertations organisées au profit du Contrat d'axe grenoblois dans le cadre de l'implantation de la ligne E du tramway mettent à l'écart une grande majorité des acteurs de l'urbanisme en particulier les citoyens et les associations.

La ville polarisée réfère au pôle d'intensification formalisé dans la planification territoriale du SCoT à Grenoble et du SAD à Gatinéau. Elle sert de guide au développement et à l'implantation des infrastructures de déplacement suivant une réduction de la part modale de l'automobile afin de favoriser l'usage du transport en commun, du vélo et de la marche. Cependant, elle impose une certaine forme d'aménagement urbain qui contraint la liberté des citoyens dans leur choix de déplacement avec la réduction des cases de stationnement sur la rue. Dans ce sens, elle tente de renverser la tendance instaurée par un autre mouvement de la ville qui s'étend vers la campagne, soit une dissémination par un développement loin des lignes de transport en commun.

8.3.2 *La ville disséminée*

La figure de la ville disséminée renvoie à l'étalement voire à l'éclatement urbain. Elle fait référence à la périurbanisation et au développement de la partie rurale à l'extérieur des polarités de la ville centrale identifiées au sein de la planification. Ces zones étalées et différées du développement urbain sont à contre-courant des orientations de planification qui s'efforcent de concentrer l'habitat au sein de pôle de développement aux abords des services du transport en commun. Ainsi, nous assistons à la faillite des mesures incitatives qui tentent de promouvoir le développement de l'habitat au sein des polarités et des vieux-quartiers. Nous remarquons un éloignement progressif des secteurs de la ville qui étendent les réseaux routiers et fragmentent les relations sociales. Nos terrains d'enquête nous renseignent sur cette manière dont les villes depuis les années 1960 semblent accroître l'entendu de leur périmètre d'urbanisation au profit d'un développement des nouvelles périphéries émergentes autour de la ville historique et de ses vieux quartiers. Ainsi, nous entrons dans le passage très bien analysé par Marc Wiel d'une ville pedestre à une ville motorisée qui offre toutes les chances aux gens qui veulent s'installer dans une habitation individuelle à l'extérieur de l'agglomération¹².

L'idée de la ville disséminée pose également les problèmes de la qualité de vie et de l'environnement dans les vieux quartiers. Les gens décident de partir vers la banlieue, d'une part pour des raisons de coût du logement qui serait trop élevé au centre-ville, mais d'autre part en raison d'une dégradation de la qualité de vie, de la vocation de rassemblement culturel, de l'ambiance ludique et de la présence de la voiture. En tant que lieu de rassemblement des activités culturelles, certains quartiers du centre-ville de Grenoble et Gatinéau exercent une pression sur les habitants qui demandent une plus grande quiétude. Par son éclatement, la dissémination de la ville

¹² Wiel, Marc (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pedestre à la ville motorisée*, Sprimont, Pierre Mardaga.

exerce des pressions tant sur la coordination des services municipaux et supra-territoriaux que sur la collaboration entre les acteurs de l'urbanisme qui développent une vision et un discours antinomiques sur les finalités et les contenus de la planification. Les citoyens qui habitent le centre-ville ne réclament pas les mêmes types d'aménagement urbain que les citoyens des banlieues pavillonnaires qui prennent leurs voitures pour venir travailler en ville.

Ainsi, l'exercice de concordance des services d'urbanisme tente de mettre en œuvre et de concilier ces visions de la ville disséminée afin de la faire correspondre aux orientations de planification territoriale. Avec l'avènement d'une *Charte urbanisme et transports* dans la région grenobloise, il est difficile de réaliser cette concordance entre les plans locaux d'urbanisme afin de mettre en commun les différentes visions du développement. Elle tente de respecter les orientations d'une planification du SCoT ainsi qu'une démarche de projet d'aménagement des espaces publics qui dépendent de la réalisation de l'objectif du nombre de logements prescrit par le PLH. La confrontation des visions des villes signataires du Contrat d'axe formule cette mésentente concernant la réalisation d'une ville dense et compacte desservie par le transport en commun. Tous s'entendent pour dire que la ville profite des bienfaits du développement des transports en commun, mais n'émettent pas une vision semblable en ce qui a trait à la ville disséminée. L'urbanisme de la concordance renvoie alors à la collaboration entre les acteurs de l'urbanisme dans leur mise en commun des discours concernant la mise en œuvre de la cohérence entre l'urbanisme et les déplacements urbains.

8.3.3 *La ville ségrégée*

La dernière figure de la ségrégation porte le regard sur les formes urbaines de développement qui enclavent une partie de la ville. Elle renvoie à une autre facette qui exclut des sphères publiques une part de la population, soit des citoyens qui ne

prennent pas part à la vie politique municipale. Ceux-ci seraient les grands absents des démarches de participation citoyenne organisées par les services municipaux dans le cadre de projet de requalification et de réaménagement urbain. La ségrégation reste l'une des problématiques centrales de la sociologie des « quartiers sensibles » qui posent la question de la ville ségréguée d'une manière à contrer les délinquances urbaines, la désolidarisation et la désocialisation entre les gens des différents milieux de la ville¹³. Au demeurant, l'urbanisme de la concordance se voit contraint de mettre en œuvre une planification susceptible d'améliorer la qualité et la condition de vie de tous les quartiers de la ville. Elle s'inscrit dans un désenclavement des secteurs de la ville par une perméabilité des déplacements afin de favoriser les liaisons fonctionnelles entre les quartiers et de faciliter l'intégration des milieux homogènes au sein d'une ville hétérogène et métissée. À Grenoble, l'exemple Très-Cloître serait la figure d'un vieux quartier de la ville qui servit de filtre à toutes les vagues d'immigration successives qui composent le métissage social créatif du « génie de la cuvette¹⁴ ». À Gatineau, la ségrégation s'illustre par les quartiers nouveaux planifiés à la suite de la rénovation de l'Île de Hull, soit Jean-Dallaire et Lambert, qui constitue un milieu enclavé en plein cœur du centre-ville. Ces quartiers font l'objet d'une attention spécifique dans le traitement de la mobilité dans le programme d'urbanisme afin de réintégrer ces enclaves urbaines à l'ensemble de la ville.

En marge des circuits de déplacement urbain et à l'abri de la circulation automobile intensive, ces quartiers de la ville ségréguée disposent d'un intérêt pour les autorités publiques en matière de concordance entre plan et projet d'urbanisme. La ville ségréguée impose à penser les déplacements urbains sous l'angle de leur capacité à relier ces quartiers isolés du reste de la ville. Cette figure de la ville interroge les

¹³ Avenel, Cyprien (2007), *Sociologie des « quartiers sensibles »*, Paris, Armand Colin.

¹⁴ Jacquier, Claude (2001), « Entre mythe grenoblois et réalité de « Très-Cloître ». Sélective mémoire... », *Écart d'identité*, no 95-96, p. 7-11.

manières dont les phénomènes participatifs qui émergent au cours des dernières décennies peuvent rejoindre les citoyens de ces quartiers pour inclure leur représentation de la ville au sein de la mise en commun des arguments sous-jacent à la planification territoriale. L'organisation historique de ces quartiers démontre comment le volontarisme politique de la rénovation urbaine des années 1960-70 dispose d'une capacité à exclure une part des habitants des vieux quartiers de la discussion concernant l'aménagement du centre-ville. La polarité et la dissémination se rejoignent dans une ville ségréguée qui porte les vestiges historiques des décisions passées prises par les acteurs de la décision concernant le déménagement des habitants de ces quartiers. Ainsi, nous sommes face à une figure heuristique de la ville qui présente d'une part, l'organisation physique d'une ville, et d'autre part, la dynamique sociale qui caractérise la forme et le fond du débat public.

C'est la portée des dispositifs de participation citoyenne favorisant la prise de parole et les possibilités de l'expression des conflits qui définissent le degré d'intégration des représentations des acteurs. Nous concluons à un manque d'intégration physique des parties ségréguées de la ville, mais également à une mise à l'écart de la vision des habitants de ces quartiers au sein des procédures de participation citoyenne en matière de projet d'aménagement urbain. L'exemple du réaménagement des quais de l'Isère dans sa requalification de la portion de la rive droite dans le quartier Saint-Laurent démontre que la piétonnisation de la rue du même nom participe à ce phénomène participatif qui procède à l'exclusion d'une part des discours citoyens sur l'aménagement de la ville et la mobilité des gens. Elle rend compte d'une difficulté à concilier les représentations des acteurs de l'urbanisme.

Chapitre 9.

L'urbanisme de l'intensification et l'aménagement des espaces publics

Selon notre rétrospective d'un urbanisme de la concordance, la collaboration est mise à mal dans un processus itératif d'adaptation de programmes d'urbanisme locaux aux orientations de la planification territoriale de la région urbaine plus vaste. Avec une injonction de la planification à la cohérence entre l'urbanisme et les transports, la collaboration entre le citoyen, le professionnel et l' élu dévoile la difficulté d'atteindre un objet commun entre les acteurs de l'urbanisme. Elle propulse ces acteurs dans le déploiement d'une rhétorique de la planification en tant que registre discursif dominé par les acteurs de la décision composé entre autres des élus, du maire et des techniciens des services de la ville. Cette situation de conflit encourage la mésentente concernant l'argumentaire d'une ville diffuse que l'on cherche à rendre plus compacte, dense et perméable aux déplacements durables et à la mobilité active. L'urbanisme de la concordance devient le moyen de contourner et d'éviter les conflits en situation de mésentente dans la mesure où l'argument même de la cohérence est mobilisé par une rhétorique de la proposition qui tente de remettre en question le projet. En faisant référence à la cohérence, les acteurs de la décision court-circuitent l'argumentaire des acteurs de la contestation. Ainsi, la rhétorique de la planification peut souscrire à la concordance afin de perpétuer un processus historique de transformation économique et sociale de la ville provoqué par les décisions successives des élus et des techniciens municipaux. Les figures de la ville correspondant à cet urbanisme de la concordance mettent en perspective les tendances collaboratives où les acteurs s'associent pour pallier les dérives de la planification des années 1970.

Dans un contexte où l'incompatibilité entre les manières de concevoir la ville se traduit par une situation conflictuelle, nous assistons à une mésentente sur l'aménagement des lieux et sur la mobilité des gens. Dans un tel contexte, les acteurs de la décision font appel aux acteurs de l'expertise pour tenter de palier la disjonction entre la planification et le projet. Au sein d'un registre rhétorique du projet d'urbanisme, ces acteurs renvoient aux divers arguments associés à l'intensification des polarités urbaines et la compacité des quartiers. Afin de contrer les divers mouvements de la ville diffuse, nous avons soutenu dans les chapitres de la deuxième partie que ces discours soutiennent une mixité de l'habitat et des modes de déplacement. La densité du tissu urbain et l'accessibilité des services de proximité seraient la mesure d'une compacité de la ville. Celle-ci s'applique à mettre en œuvre la vision de la planification territoriale, mais elle se heurte aux préoccupations des habitants et aux volontés des promoteurs immobiliers.

Ce que nous proposons de nommer un urbanisme de l'intensification réfère à une dimension discursive des pratiques d'urbanisme. Ce registre discursif de l'urbain s'applique au projet d'urbanisme. Il soutient l'argumentaire que la densification verticale du cadre bâti permet d'accroître la superficie dédiée à l'aménagement des espaces publics. Cet urbanisme de l'intensification appuie la stratégie de requalification des vieux quartiers. Il rejoint l'objectif de cohérence entre l'urbanisme et les transports. Dans le cas du quartier de l'Esplanade à Grenoble, l'intensification menace des usages de types récréatifs et un quartier résidentiel existant. Dans le cas du quartier des chutes des Chaudières à Gatineau, ce sont des terrains et des bâtiments industriels en mutation qui font l'objet d'intensification. Ces exemples illustrent comment le registre rhétorique du projet d'urbanisme se compose de discours sur « ce qui est discutable » en matière de planification de la ville. Plutôt que d'insister sur les éléments constitutifs de la ville dense et compacte, nous abordons l'intensification en urbanisme comme étant un objet commun sur lequel les acteurs de l'expertise s'appuient pour justifier la

nécessité d'une densification verticale. Cette justification soulève les passions des acteurs de la contestation dans leur quête de nouvelles propositions satisfaisantes pour les habitants des quartiers concernés par la requalification et le réaménagement urbain. Ces projets de requalification participent à l'extension du centre-ville régional comme définie dans les documents de planification et les programmes d'urbanisme. La nécessité utile du projet sert d'argumentaire aux promoteurs pour justifier la densité des nouvelles constructions. Les effets d'entraînement sur d'autres développements au centre-ville appuient le paralogisme du danger qui soutient le risque de perdre une occasion de stimuler l'économie locale.

Cette rhétorique se déploie dans un espace de négociation du projet par rapport à l'espace de communication de la planification. Nous assistons à un va-et-vient entre les services d'urbanisme, les promoteurs immobiliers et les habitants afin d'atteindre un compromis sur le projet soumis à la municipalité. Elle tente d'amener les acteurs concernés par le programme de requalification à une mise en commun des visions sur les choix d'aménagement en réitérant l'important du développement d'un nouveau quartier afin de rencontrer les exigences des programmes et les politiques d'habitation. Enfin, cet urbanisme de l'intensification axé sur les transports en commun fait l'objet de multiples interprétations et représentations.

Côté jardin, un discours visionnaire regroupe les tenants d'une vision écologiste de la préservation du patrimoine au sens large. Ils s'organisent en collectif citoyen pour une surveillance accrue des pratiques et des projets d'urbanisme. Ils valorisent l'intensification à une échelle humaine dans le respect de la qualité de vie des habitants et la mise en valeur de la diversité et l'hétérogénéité. Côté cour, un discours gestionnaire associe les tenants d'une vision technoéconomique des grands projets urbains. Ils prônent une densification de la ville suivant les programmes publics de mesures incitatives au développement de l'habitat aux abords des pôles multimodaux de mobilité. Ils assurent une rentabilité des projets d'urbanisme selon des principes

financiers de retour sur l'investissement des capitaux. Ces manières de dire l'urbanisme et de parler de la ville et de définir son développement s'affrontent dans un espace de négociation qui tente de concilier les points de vue sur les manières d'aménager les quartiers historiques et sur les modes de déplacement qui y coexistent. Comme nous pouvons le constater, l'argumentaire dominant de cette rhétorique de projet se concentre sur le déploiement d'une urgence d'un développement accéléré dont la nécessité prétendue par les acteurs de l'expertise se heurte aux préoccupations des habitants concernés par ce type de pratiques d'intensification urbaine. Nous abordons ainsi dans ce qui suit les discours sous-jacents à ce registre rhétorique de projet qui soutient les modalités d'un urbanisme de l'intensification. C'est par le réaménagement des espaces publics que nous abordons « ce qui est discutable ». Ces discours sur l'urbanisme convergent sur les objets communs visant à remédier aux problèmes d'une ville caractérisée dans le chapitre précédent de polarisée, disséminée et de ségrégée. C'est en tâchant d'agir sur ces formes de développement que les acteurs de l'expertise préconisent la voie de l'intensification autour des pôles de vie et de liaisons en insistant sur l'effet de la densité verticale sur les espaces publics.

Sous la focale du réaménagement urbain qui coïncide avec l'implantation des transports en commun, nous verrons comment les acteurs de la contestation défendent des points de vue qui sont incompatibles avec ceux des acteurs de l'expertise. En revenant sur la question des modes de déplacement, nous interrogeons les acteurs de l'expertise qui doivent faire preuve d'inventivité et d'innovation afin de combler des demandes provenant des habitants des quartiers qui soutiennent qu'ils ont été entendus lors des moments de participation citoyenne. À Grenoble comme à Gatineau, nous observons que les démarches participatives organisées par la municipalité afin de présenter les projets de réaménagements des Quais de l'Isère et de la rue Montcalm laissent de côté une majorité de propositions citoyennes qui pourraient enrichir la mise en œuvre et dénouer la mésentente sur la question du stationnement.

Dans ce chapitre, nous discutons d'abord de l'intensification sous l'angle de la formation discursive des pratiques d'urbanisme. Ensuite, nous identifions comment des projets d'intensification de la ville s'appuient sur un discours qui promeut le réaménagement urbain. Enfin, comme solution à la question du stationnement, nous soutenons que cet urbanisme de l'intensification réfère au réaménagement des espaces publics pour déployer son argumentaire. Afin d'intervenir sur la question des stationnements, les acteurs de l'expertise tentent de justifier les densités et les gabarits des projets d'urbanisme et de constructions par la libération de l'emprise au sol.

9.1 Les discours de l'urbanisme comme point commun des projets d'intensification de la ville

Un urbanisme de l'intensification concentre le développement immobilier aux abords des nouvelles emprises de transport en commun afin de rentabiliser l'investissement en infrastructure public et d'accroître l'attractivité des projets. Avec des règles contraignantes à Gatineau, cet urbanisme privilégie la mixité et l'intensification des usages autour des zones axées sur le transport en commun. Avec des mesures incitatives à Grenoble, les autorités publiques encouragent le développement et l'aménagement le long de l'implantation de ligne de transport en commun avec des programmes de soutien financier à la construction par le rachat des immeubles à la suite de leur construction par l'aménageur désigné. À Grenoble, selon l'architecte De Portzamparc, la jonction entre la planification de la ville historique avec ses vieux quartiers et le projet de la nouvelle technoscientifique de la Presqu'île avec le quartier de l'Esplanade laisse présager l'avènement d'une intensification des nouvelles polarités urbaines. En s'appuyant sur cette rhétorique du projet, ce discours sur la création de nouveaux quartiers soutient que l'intensification est une manière

d'accroître le nombre d'habitants dans un secteur de la ville afin de répondre aux exigences du programme local de l'habitant (PLH) à Grenoble, du programme particulier d'urbanisme (PPU) à Gâtineau.

Par exemple, l'imposition d'une liste d'usages commerciaux sur les rues principales à Gâtineau préfigure une première mesure contraignante de cet urbanisme de l'intensification. Il impose des usages spécifiques au rez-de-chaussée des immeubles commerciaux afin de faire converger l'offre résidentielle avec les services et la consommation de proximité. Autre exemple, le contrat d'axe pour l'implantation de la nouvelle ligne E de tramway de Grenoble prévoit une intensification de l'habitat et des équipements publics dans un fuseau d'intensification aux abords du trajet. Ainsi, cette contractualisation tente d'éviter l'absence de développement d'un secteur d'emploi et d'habitat autour de certaines stations construites lors de l'implantation des lignes précédentes C et D. Le contrat d'axe contraint les municipalités à urbaniser en priorité à l'intérieur du fuseau d'intensification sans quoi il risque de ne pas obtenir l'enveloppement budgétaire distribué par le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) pour le réaménagement des espaces publics longeant le trajet du nouveau tramway.

À Grenoble, nous observons ainsi un souci de coordination entre les démarches de projet piloté par la municipalité, soit le réaménagement des quais de l'Isère et les contre-allées du Cours Jean-Jaurès et le projet de requalification du quartier de l'Esplanade constituée en zone d'aménagement concertée (ZAC). Cependant, ce souci de coordination est contesté par certains puisqu'il force un développement accéléré de quartiers qui sont protégés par certaines dispositions réglementaires établies par les documents de planification. Par exemple, la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) de Grenoble qui inclut l'Esplanade devait être révisée par un autre dispositif nouvellement adopté par le gouvernement, soit

l'Aire de mise en valeur de l'architecture et du Patrimoine (AVAP), qui serait selon les acteurs de la contestation, un dispositif réglementaire moins contraignant. Cela étant dit, la rhétorique de projet sous-jacente à la requalification du quartier de l'Esplanade met de l'avant l'urgence d'agir afin de développer le secteur dans le cadre de l'implantation de la ligne E tramway avec deux stations prévues au sud et au nord de l'Esplanade. Il propose l'aménagement d'un parc de 6 hectares comme mesure compensatoire à la densification du cadre bâti du quartier de l'Esplanade. Les cases de stationnement de l'Esplanade et sur les quais de l'Isère seront ainsi supprimées pour aménager un parc et des espaces publics le long de la rivière.

À Gatineau, nous remarquons un décalage entre les différentes démarches de projet puisque l'implantation du Rapibus s'est accompagnée d'un réaménagement des espaces publics municipaux autour de la station. Ces aménagements n'ont pas favorisé une perméabilité des déplacements vers le cœur du centre-ville. Par exemple, la station Montcalm du Rapibus est aux prises avec un décalage des réaménagements à être opéré par la municipalité sur la rue Montcalm entre le secteur d'intensification urbaine de la Fonderie et l'Île de Hull. Cependant, un de nos interlocuteurs nous rappelle que chaque station du Rapibus a été implantée afin de répondre à bassin d'emploi et d'habitant potentiel afin d'optimiser à long et moyen terme l'usage du nouveau système de transport en commun en site propre. Dans un sens, le plan d'urbanisme et le nouveau schéma d'aménagement nourrissent cette rhétorique de projet. Ces documents de planification souscrivent à une intensification des pôles de développement prioritaire en identifiant de manière claire les zones axées sur le transport en commun afin de contraindre les nouveaux développements à réduire le nombre de stationnements et à imposer un cadre bâti plus dense et compact. Dans un autre sens, cette norme de développement fait l'objet de demande de dérogation de la part des promoteurs immobiliers soutenus par les acteurs de l'expertise qui argumentent une règle variable selon les particularités du projet.

9.1.1 De l'opposition à l'intégration

Comme nous l'avons traité dans le chapitre précédent, le processus de planification fait l'objet d'un souci constant de concordance qui requiert une attention spécifique d'articulation des diverses orientations et réglementations entre elles dans le temps et l'espace. Nous pouvons ainsi souligner deux formes de discours parmi d'autres qui participent à la construction du registre rhétorique du projet d'urbanisme. Le discours gestionnaire soutient que le projet s'oppose au plan par la multiplication des demandes de dérogation suivant une rationalité économique. Le discours visionnaire demande l'intégration du plan et du projet selon des modalités itératives d'ajustement réciproque d'après une rationalité écologique.

Nous sommes ainsi en présence d'un litige partiel puisque dans le cas de l'intensification seule la question du stationnement divise les acteurs de l'urbanisme. Dans cette « transition écologique » vers des modes déplacement qui évitent les engorgements produits par la voiture individuelle, l'imposition d'une norme de stationnement maximum, constitue le principal litige. D'après un entretien avec un acteur de l'expertise, le projet d'urbanisme est contraint par le processus historique de la planification territoriale et urbaine locale selon des degrés d'influence qui ont évolué depuis les années 1970 :

« Le PADD est le document de vision stratégique dont les fondements d'aménagement de tous les autres documents de planification et les politiques locales impactant les pratiques d'urbanisme. Avec la revue des anciens POS, un urbanisme de projet s'implante de manière progressive dans les années 1980 pour amener la municipalité à analyser les demandes de permis de construire selon une perspective d'élévation et de gabarit à partir d'un plan de forme urbaine. De plus, la Ville se concentre à la fin des années 1990 sur l'application du principe de linéarité de l'activité ou de la fonction selon la règle de la continuité commerciale sur les rues. Lors de la révision du POS, et de sa conversion en PLU du début des années 2000, on assiste à un changement profond de la vision d'aménagement dans la mesure où les nouvelles lois se rapportant à l'urbanisme prescrivent de nouvelles exigences en matière de développement durable et de logements sociaux. Par exemple, la part de logements sociaux, la mixité sociale et l'économie

de l'espace constructible dans les nouvelles constructions avec la Loi Gayssot relative à la solidarité et renouvellement urbains (SRU) de 2000. De plus, la volonté de limiter la place au stationnement dans le périmètre du tramway devient une manière d'imposer des maximums de stationnement selon les parcelles. Ainsi, le couplage entre les trajets des transports en commun influence de manière significative les degrés d'intensification du développement urbain. La densité varie selon la distance par rapport à un TCSP. »

Tant le projet se voit imposer dans une certaine mesure des contraintes d'aménagement, il vient modifier la manière dont les autorités publiques et les techniciens de l'urbanisme conçoivent l'analyse des projets de construction de l'habitat. L'intensification du développement urbain varie selon l'implantation progressive depuis les années 1980 d'une offre en transport en commun. C'est ainsi que nous constatons que le discours gestionnaire de l'intensification se rattache à certains acteurs de l'expertise qui sont chargés de la maîtrise d'ouvrage des nouvelles constructions des quartiers en voie de requalification.

À Gatineau, ce sont les promoteurs immobiliers privés qui sont les acteurs de l'expertise qui interpellent les règlementations qui imposent une limite à leur développement. Ceux-ci demandent par la soumission de projets particuliers de construction des allègements en ce qui a trait à la limite des hauteurs et du nombre d'étages, soit en matière de coefficient plancher et le terrain. En retirant le coefficient qui limite le rapport entre la superficie de plancher construit et celle du terrain, les acteurs de l'expertise proposent le principe de linéarité de l'activité ou de la fonction, soit par le principe de continuité commerciale sur le rez-de-chaussée. Celle-ci contraint le nombre de logements par bâtiment, mais leur offre une valeur foncière ajoutée tout en assurant l'intégration architecturale du cadre bâti sur les rues commerçantes.

Dans l'extrait d'entretien avec notre interlocuteur ci-dessus, nous mentionnons la loi SRU de 2000 vient changer le processus de planification de manière à ce que les projets d'urbanisme respectent les documents de planification même dans le cas de la création d'une ZAC. Cette loi contraint ainsi les aménageurs et les promoteurs à

demander des modifications de la planification pour l'adapter à leurs projets. Elle participe à entretenir le discours visionnaire du registre rhétorique de projet dans le sens où elle reproduit les orientations de planification selon des normes de gabarit et non d'après un coefficient d'occupation du sol. Cependant, l'idée d'un maximum de stationnement permet de produire plus de logements à l'hectare dans le cadre d'une requalification et du développement d'une parcelle de terrain qui n'offre pas des marges de recul suffisantes pour l'implantation des bâtiments. De plus, avec la suppression des stationnements gratuits sur la rue lors du réaménagement des espaces publics, nous assistons à un transfert de la charge vers des stationnements payants en structure gérés par des sociétés privées au détriment des habitants existants des quartiers.

9.1.2 Entre la règle contraignante et les mesures incitatives

Dans l'extrait des délibérations du conseil municipal de Grenoble du 28 janvier 2013, nous pouvons lire comment les nouveaux projets d'urbanisme de requalification influencent la révision du plan local d'urbanisme. Nous notons l'importance attribuée à la réduction de la place de voiture afin de favoriser un développement qui favorise la diversité des modes de déplacements, de consommations et d'organisation de la relation entre le domicile et le travail. C'est dans une « transition écologique » que la Ville de Grenoble envisage la ville de l'avenir afin de mettre en œuvre une politique active de développement durable. Ce discours visionnaire renvoie à la ville durable des « écoquartiers » et en particulier à celle d'une « l'Écocité grenobloise. »

À Gatinéau, le principe de développement durable se voit intégré depuis les années 1990 à la planification, d'abord, avec le Schéma de la CUO, et ensuite, avec le nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Gatinéau en 2005. Il s'avère un moyen d'encourager le développement urbain selon l'idée des « villages urbains » et de la multifonctionnalité des milieux de vie. Ce discours visionnaire sur la ville néo-traditionnelle se veut également une orientation générale de l'urbanisme qui intervient

sur une ville polarisée et disséminée en plusieurs unités de voisinage. Encore une fois, les autorités publiques avec les orientations de la planification tentent d'infléchir la ségrégation entre les polarités urbaines. Pour la ville de la transition écologique, les acteurs de l'urbanisme disposent d'un objet commun, soit la liaison entre les pôles multifonctionnels et le centre-ville.

D'après le discours visionnaire des écologistes, les projets privés de construction devraient être maintenus dans l'urbanisme public avec un encadrement contraignant. Cependant, l'un de nos interlocuteurs mentionne que la question de l'arrimage du projet et du plan fait l'objet d'une remise en question par une gestion urbaine qui s'appuie strictement sur une logique unique du marché et du développement immobilier privé par rapport à la réponse des besoins identifiés sur des biens et des services communs. Il souligne que :

« La politique d'urbanisme, avec le Plan local d'urbanisme (PLU), a été mise en place afin d'ouvrir des possibilités qui imposent un jeu des acteurs extrêmement fins et pilotés par la mairie. Il se trouve que cette machine complexe a été reprise par un délaissement politique qui pousse un abandon du contrôle de l'urbanisme. Premièrement, l'évaluation des nouvelles procédures urbanistiques a modifié les procédures constructives afin d'intégrer les nouvelles exigences environnementales. Ces nouvelles procédures n'ont pas fait l'objet d'une évaluation sérieuse de la part de la nouvelle équipe municipale (2008-2013) ce qui implique que les effets des nouvelles exigences environnementales n'ont pas été démontrés, et donc, pas adaptées selon les critiques soulevées par l'évaluation. À l'époque de la coalition entre écologiste et socialiste (1995-2008), le service d'urbanisme était dans un processus d'apprentissage en continu, avec des moments de *stop-and-go*, afin de s'arrêter pour analyser le travail en train de se faire. Avec des territoires d'expérimentation, il s'agissait de valider les procédures et les processus en cours de route. Deuxièmement, l'augmentation momentanée de l'offre du foncier, la rapidité de la libération des terrains constructibles momentanément offerts aux promoteurs constituent, selon notre interlocuteur, une manière de faire qui caractérise la nouvelle équipe municipale. Troisièmement, l'incapacité de suivre et piloter les projets urbains est liée à l'incohérence précédente dans la mesure où la mairie n'arrive pas à avoir une mainmise sur l'ensemble des projets urbains. » (GEET06, 7 mai 2013)

Notre interlocuteur souligne que lors de son mandat d'élus à la Mairie de Grenoble, le service d'urbanisme suivait l'ensemble des projets urbains sur le territoire de la ville ainsi que tous les projets immobiliers au-dessus de dix logements avec une procédure d'étude fine des bâtiments dans son environnement, un travail de décorticage, de présentation devant la population et de retour devant les services de la ville. C'est dans ce sens que le discours visionnaire accorde une grande importance à un urbanisme de l'intensification qui passe les diverses épreuves de validation des acteurs de l'expertise tant au sein des services d'urbanisme de la municipalité que des architectes et urbanistes du secteur privé qui participent avec les promoteurs immobiliers à la conception des projets particuliers de construction. La rationalité économique du discours gestionnaire conteste cette maîtrise publique des procédures d'urbanisme puisqu'elle entrave le travail d'une part des acteurs de l'expertise.

Il poursuit en insistant qu'après 2008 :

« Ce pilotage extrêmement fort n'existe plus avec la nouvelle équipe municipale puisqu'il n'y a pas la volonté politique de le faire dans la mesure où le contrat politique se caractérise par une stratégie immobilière privée et que tous les projets ont été engagés en même temps. Qu'on le veuille ou non, les projets sont implantés sur des territoires différents ce qui implique une très grande difficulté de gestion par les services municipaux, alors on se trouve dans une situation où ce sont les promoteurs immobiliers qui sont en première ligne. Les services municipaux me témoignent qu'ils n'ont plus de ligne politique forte pour les guider dans leur travail. Dans ce sens, l'histoire de Dubedout montre une politique publique très maîtrisée, très conduite, très pilotée, très ajustée et finement ficelée, et assez très organisée. Les dispositifs du service de l'instruction des permis de construire ont été modifiés sous mon règne avec une procédure fine de suivi des projets qui permettait d'effectuer une gestion des conflits au plus proche du conflit. Ainsi, la mise en place des « sentinelles du conflit » est une procédure permettant de détecter les conflits en amont de la mésentente potentielle. » (*idem*)

Cette maîtrise publique des projets d'urbanisme prend un tournant gestionnaire avec la création des sociétés d'économie mixte (SEM) de droit privé spécialisées dans l'aménagement urbain et la construction. En France, elles permettent, en complément des services d'urbanisme traditionnel et de l'Agence d'urbanisme de la région urbaine,

une maîtrise d'œuvre des aménageurs publics. Un autre de nos interlocuteurs explique comment cette manière de procéder diffère de la gestion des travaux d'aménagement en direct, par l'entremise d'une Régie publique, avec les lourdeurs et les difficultés associées à l'action d'une administration publique, avec des savoir-faire limités, ou indirects, par l'entremise d'une entreprise privée, avec les dérives d'attribution de contrats et de dépassements de coûts. Il mentionne que :

« Après coup, on a créé un système d'économie mixte « à la française » qui est piloté par les collectivités publiques, mais qui est de droit privé, avec des employés salariés qui ne sont pas des fonctionnaires. Alors, la Ville est actionnaire pour certaine SEM, à cent pour cent, et d'autre à cinquante et un pour cent avec des entreprises privées spécialisées. Dans ce dernier cas, les partenaires privés minoritaires partagent leurs expertises sans pour autant être décisionnaires. Les salariés des SEM sont de droit privé. Ils ne sont pas liés aux contrôles et aux contraintes de l'administration publique. Cela rend leur travail et leur tâche d'exécution plus souple et leur temps de réaction plus rapide. La Ville de Grenoble possède cinq sociétés d'économie mixte et une régie publique des eaux, dont la SEM Innovia et la SPLA Sages, soit une société publique locale (SPL) d'aménagement. La différence de cette société qui a évolué au cours des dernières années est qu'elle ne peut pas avoir de partenaires privés au sein de son actionnariat. Ainsi, les marchés publics sont évités puisqu'elles peuvent obtenir des contrats sans qu'elle soit obligée de passer par des procédures d'appels d'offres. On évite une mise en concurrence fictive puisque les sociétés publiques remportaient toujours le contrat dans le cadre de marchés publics pour l'aménagement d'un projet d'urbanisme mené par la Ville de Grenoble. »
(GEEP05, *op. cit.*)

Cette gestion « mixte » de l'urbanisme serait profitable pour l'arrimage entre le plan et le projet. Elle jouit d'une attention de la part des tenants écologistes de l'urbanisme puisqu'elle participe également à la gestion privée de l'urbanisme selon un laisser-faire des autorités publiques. À Gatineau, les mesures incitatives à la construction résidentielle sont l'exemple de cette tentative publique de la maîtrise de l'urbanisation en octroyant non seulement des subventions pour le développement au centre-ville, mais avec un surplus à la construction écologique suivant les principes du développement durable. Cependant, aucun projet de construction comme l'exemple des ZAC à Grenoble n'a d'équivalent à Gatineau. Tous les projets de requalification

sont développés par des promoteurs immobiliers privés et des entreprises œuvrant dans le secteur de la construction. L'idée de gestion de l'urbanisme pilotée et maîtrisée par la municipalité s'appuie sur la réglementation en place sans qu'elle puisse avoir un effet sur la levée de la spéculation immobilière concernant les terrains vagues de l'Île de Hull.

9.1.3 Les discours ambivalents de la gestion urbaine écologique

En prenant appui sur un projet particulier de construction, le service d'urbanisme de la Ville de Gatineau se voit dans l'obligation de répondre aux demandes de dérogation des promoteurs immobiliers. La modification de la réglementation pour permettre une plus grande constructibilité constitue la procédure suivie par Grenoble et Gatineau afin de soutenir l'intensification urbaine. Les acteurs de l'expertise chargés des demandes de modification de la réglementation utilisent dans les deux cas les mêmes arguments qui juxtaposent le discours gestionnaire et visionnaire. Ainsi, les espaces publics deviennent le point fort d'un triptyque d'aménagement avec la mobilité et l'habitation.

À partir du discours d'un urbanisme de l'intensification, le réaménagement des espaces publics constitue la référence à l'apport écologique du projet dans le sens d'une intégration de la nature en ville et d'une appropriation des lieux publics par les habitants du quartier. En offrant des espaces publics adjacents à leur projet de construction, les acteurs de l'expertise soutiennent le discours écologique du partage modal des réseaux viaires tout en répondant aux exigences financières du discours gestionnaire. La rentabilité du projet s'appuie sur une marge de profit accrue par la construction de plus de logements à l'hectare. Ainsi, dans le cas du quartier du Musée à Gatineau, les promoteurs immobiliers soutiennent que leur projet profitera à l'ensemble des habitants de la ville par la rente foncière.

Cependant, dans le cas du quartier de l'Esplanade à Grenoble, les habitants démontrent par leurs interrogations que le retour sur l'investissement par la création d'un parc et des espaces publics aux abords des nouveaux bâtiments ne maintient pas la vocation actuelle du site. L'idée selon laquelle le réaménagement des espaces publics constitue un effet positif de la requalification et de l'implantation du transport en commun évacue la question de la préservation patrimoniale d'un site. C'est sur cette question de la protection des milieux de vie existants que les acteurs de l'urbanisme s'appuyant sur le discours visionnaire misent pour discréditer les projets d'intensification urbaine qui prétend à la rationalité écologique. Avec des espaces publics produits dans le cadre d'une végétalisation des liaisons et des divers lieux de repos des rues commerçantes, nous remarquons que l'urbanisme de l'intensification se situe dans une ambivalence qui allie et mobilise les deux visions exposées ci-dessus. Nous constatons ainsi une banalisation de la rationalité écologique de protection des milieux et de préservation du patrimoine. En complément de cette banalisation, nous pouvons voir une montée de la rationalité économique dans ce type d'urbanisme où les promoteurs immobiliers associés au marché financier préconisent une densification au détriment de la réhabilitation.

Avec des bâtiments verticaux plus denses, les espaces publics produits permettent une plus grande perméabilité entre les polarités urbaines. Telles seraient les prémises de l'argumentaire d'un discours gestionnaire. Les objectifs de l'intensification urbaine répondent à un même objet commun sur lequel les deux discours du registre rhétorique du projet prennent appui. Les finalités du projet qui ne répondent pas au plan demeurent la source d'un litige qui rend difficile la conciliation entre les deux visions de l'urbanisme de l'intensification. Non seulement l'analyse rhétorique de ces pratiques d'urbanisme laisse entrevoir une distinction marquée entre les trois moments singuliers de l'urbanisme, mais nous pouvons avancer que le registre du projet serait celui à partir duquel le registre du plan vient se coller pour entreprendre ses révisions

successives. Les démarches de projets comme le réaménagement des quais de l'Isère soulèvent cette ambivalence entre des discours regroupés au sein du registre rhétorique de projet. Ce sera au nom de la concordance des documents de planification que les acteurs de la décision attestent les modifications aux réglementations et aux normes de développement afin de combler les disjonctions et les écarts qui existent entre le plan et le projet.

L'exemple du réaménagement des espaces publics permet de comprendre comment les acteurs de l'expertise à travers leur quête persuasive font preuve de célérité dans l'ajustement de leur argumentaire. Afin de convaincre les habitants concernés par un projet, nous avons pu constater avec nos entretiens et nos observations auprès des acteurs de l'expertise que la validité des énoncés sur le projet s'appuie sur des données techniques qui conviennent aux objectifs des documents de planification. Les directives en matière d'habitation seront ainsi relayées aux arguments sur la recherche de la qualité des nouveaux aménagements urbains. L'intervention de surface qu'implique le réaménagement urbain demande selon les acteurs de l'expertise une approche transversale alliant collaboration et coordination des divers services de la ville. Les espaces publics deviennent la victime d'un conflit entre deux visions de l'urbanisme de l'intensification d'un objet commun de l'aménagement. Le registre rhétorique du projet nous amène à qualifier la ville comme étant durable, compacte et dense quand ce sont, dans les faits, les projets particuliers de construction qui prétendent l'être suivant l'argumentaire des acteurs de l'expertise.

9.2 Le réaménagement des espaces publics du centre-ville comme argumentaire des acteurs de l'expertise

Si les discours de l'urbanisme laissent entrevoir la présence d'une ambivalence entre une vision gestionnaire et écologique de la ville, la convergence de ces discours se réalise au sein du registre rhétorique de projet sous la forme d'un urbanisme de l'intensification. Il plaide la libération de l'espace au sol afin de justifier la construction verticale. Par contre, tant à Grenoble qu'à Gatineau, ce type de discours fait preuve de « contrastes saisissants » puisqu'il polarise les acteurs de l'urbanisme tout en prenant appui sur un point de rupture et une disjonction avec la planification et les règlements qu'elle met en place. Le réaménagement des espaces publics du centre-ville devient un champ d'intervention qui jouit d'un intérêt constant de la part des acteurs de la décision afin de combler les incohérences de l'aménagement entre les divers secteurs de la ville. Dans les deux villes, il permet aux autorités publiques d'effectuer un lien physique entre les projets d'implantation des transports en commun et les nouvelles constructions d'habitation résidentielle. Employé au sens figuré, un principe de perméabilité des espaces publics est récupéré par les acteurs de l'expertise pour énoncer leur représentation du projet d'urbanisme. Le réaménagement des quais de l'Isère et des contre-allées du Cour Jean-Jaurès à Grenoble participe comme la rue Montcalm à Gatineau à effectuer la liaison des espaces publics afin qu'ils puissent rendre plus conviviales, agréables et attrayants les déplacements piétons et cyclables. Ces projets viennent appuyer l'argumentaire selon lequel la présence d'une plus forte densité humaine profite à des espaces publics hétérogènes où la qualité de vie des habitants se complémente d'un équilibre entre les espaces naturalisés et urbanisés.

Dans cette section, nous abordons l'urbanisme de l'intensification au prisme du dialogue entre des acteurs de l'expertise et les acteurs de la contestation. Tous défendent l'idée d'une ville durable, compacte et dense permettant la mise en œuvre d'un

urbanisme négocié entre vieux quartiers et nouveaux développements immobiliers. Cet objectif commun de la ville en processus de planification place les acteurs de l'urbanisme selon un point de référence qui les positionnent par rapport au débat sur le projet d'urbanisme. C'est ainsi que nous apercevons une disjonction entre les trois moments singuliers de l'urbanisme qui suivent un registre discursif propre à leur stratégie d'influence et à leur tactique rhétorique.

9.2.1 Agir sur les « vues urbaines »

Lorsque nous avons rencontré des acteurs de l'urbanisme pour leur demander comment ils concevaient l'articulation entre le plan et le projet, ils soutenaient qu'ils s'appliquent à mettre en œuvre une vision du développement qui tente de concilier et d'articuler la préservation de l'ancien et l'aménagement du nouveau. Dans cette perspective, nous renvoyons très souvent à ce qu'il est convenu appeler le patrimoine paysage ou le paysage urbain qui dans le cas des deux villes à l'étude est une préoccupation centrale dans les programmes d'urbanisme du centre-ville. Cette dimension paysagère prend part à une discussion très différente dans le cas Grenoble. Nous sommes en présence de moments historiques centenaires enclavés au sein des montagnes avec le site de Bastille et les grandes places historiques que sont la Place Saint-André et la Place Grenette. L'un des acteurs clés dans les démarches de projet de requalification des espaces publics au centre-ville de Grenoble nous rappelle que :

« L'importance du patrimoine et l'existant urbain, plutôt que le projet urbain, constituent l'essentiel de l'espace public, c'est-à-dire le tout de l'espace, soit les façades, les perspectives, et les couleurs... l'urbanisme doit être conçu comme un espace, un espace public, un espace à vivre avec la question du paysage urbain. Cette question s'inscrit dans le dispositif élaboré avec les services de l'État de la Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). En travaillant sur la question des vues, ce dispositif permet de protéger des espaces comme la Bastille et l'Esplanade. Ce dernier site de l'Esplanade est protégé dans la ZPPAUP. Donc, toute la réflexion qui s'effectue sur les quais de l'Isère arrive dans cette nouvelle culture initiée par le service d'urbanisme depuis la fin des années 1990. On veut étendre le dédale des rues du centre-ville sur le site des

quais afin de mettre en perspective un cadre général de protection circonscrit au centre ancien. Tout ça, c'est pour dire que les projets d'aménagement avec la reconquête des quais de l'Isère et du centre-ville se font sous cette dimension patrimoniale et une nouvelle figure de l'urbanisme qui est celle de la dimension paysagère. » (GEET06, 7 mai 2013)

Cet extrait nous démontre comment avec les tactiques de la mise en scène des acteurs de l'expertise procèdent par une insertion du projet d'urbanisme au sein d'un paysage urbain hétérogène qui offre des vues urbaines variables. Le discours écologiste de la préservation du patrimoine souscrit à l'urbanisme de l'intensification en soutenant la protection du paysage urbain et naturel. Il tente d'inverser la tendance des années 1970 selon laquelle la rénovation urbaine venait disposer des vieux quartiers pour en projeter de nouvelles constructions et infrastructures.

Avec la métaphore de la « vitrine dégueulasse du magasin » qui n'est pas accueillante, la figure du patrimoine à Gatineau laisse les acteurs de l'expertise avec un paysage urbain à requalifier selon des normes d'intégration architecturale qui ne bénéficient pas aux espaces publics. Certains acteurs de l'expertise soutiennent un discours gestionnaire qui préconise un simple développement immobilier au détriment de la protection paysagère et écologique. Les démarches de réaménagement urbain sont menées en parallèle des autres projets d'implantation et de construction. L'exemple que nous donnons aux acteurs rencontrés à Gatineau veut que l'implantation du Rapibus se soit tenue à l'écart d'une démarche de réaménagement de la rue Montcalm et du Ruisseau de la Brasserie. Dans une telle situation, un acteur rencontré soulève que :

« Nous voulons recréer un centre-ville de toute pièce. Avec les obstacles architecturaux importants comme les édifices du Portage qui créent un mur entre le cœur et la rivière, le problème est qu'au plan touristique les gens qui visitent Ottawa viennent ici voir le Musée et repartent sans pénétrer dans le cœur. Il s'agit de briser cette barrière. Mon point de vue est qu'il faut tabler sur le secteur du Ruisseau de la Brasserie qui offrent une caractéristique naturelle intéressante. » (GAEP01, *op.cit.*)

Tant pour le citoyen que pour le visiteur du centre-ville, le problème de la barrière à l'entrée décourage les gens de se rendre au cœur du centre-ville par des liens piétonniers cohérents qui conduisent vers les espaces publics stratégique de l'Île de Hull. Le réaménagement de la rue Montcalm devait participer à cette attractivité des habitants et des visiteurs tout en simplifiant le dédale du centre-ville vers les commerces de proximité. Ainsi, l'implantation du Rapibus s'inscrit dans un objectif de réduire la part modale des voitures pour accroître les investissements dans le transport en commun et dans l'aménagement de liens entre les stations et les lieux de destination, de consommation et d'emploi. Cependant, le décalage entre la date de la mise à l'agenda du réaménagement des espaces publics et la réalisation des travaux rend difficile l'articulation du plan et du projet d'urbanisme. Elle provoque une dislocation de la trame urbaine dans ce sens où le réaménagement des espaces publics précède le projet de construction de logement. Elle empêche l'épanouissement de certains dus au manque de clientèle et à d'autres de combler les places vacantes. Dans le cas de la rue Montcalm et des Quais de l'Isère, nous sommes ainsi devant une intervention de surface qui tente de promouvoir l'accélération de la requalification urbaine. Elle constitue une invitation claire au développement immobilier et commercial. Par contre, elle décourage l'occupation quotidienne des espaces publics par de futurs habitants au moment où la construction de logement n'est pas au rendez-vous.

De même que dans le cas du quartier du Musée à Gatineau, les acteurs de la décision peuvent s'appuyer sur un exemple concret d'aménagement pour interpeller les promoteurs immobiliers sur le résultat d'action publique sur le paysage urbain. Les acteurs de l'expertise maintiennent l'argument que la qualité de l'aménagement des espaces publics favorisant des vues urbaines cohérentes avec le développement urbain. Ceci participe à accroître l'attractivité et l'atteinte des objectifs de construction de logement au centre-ville afin d'atteindre une masse critique au soutien du commerce de proximité. L'appui au développement passe par la présence d'une offre commerciale

pour servir les nouveaux habitants, mais peu de commerces veulent s'implanter dans un quartier où il manque de logement et d'habitants pour justifier leur investissement. Ce « cercle vicieux » de l'œuf et la poule force les acteurs de l'expertise à développer des stratégies innovantes de coordination des interventions. Les méthodes de collaboration se heurtent à la différenciation des divers domaines qui contribuent au réaménagement urbain. Ainsi, la tâche des services d'urbanisme pour dépasser la séparation de ces domaines se concentre sur une articulation transversale de l'action municipale en urbanisme. L'intervention sur le paysage urbain implique la réfection du sous-sol urbain, soit des réseaux d'infrastructure sanitaire et d'aqueduc. Les délais pour la réalisation des études d'ingénieur et la coordination avec les devis des urbanistes constituent le défi qui caractérise la prolongation des délais dans les démarches de réaménagement des espaces publics. L'architecte paysagiste se voit contraint de respecter les études préalables dans la conception des aménagements urbains qu'il désire réaliser dans son point de « vues urbaines. »

9.2.2 Entre secteurs d'intervention et quartiers centraux

Au-delà de la recherche d'un urbanisme de l'intensification agissant sur l'aspect quantitatif du nombre d'étage et de logement, les acteurs de l'expertise tentent d'instaurer un principe qualitatif de l'aménagement urbain. Lors de nos entretiens, les acteurs de l'expertise parlent souvent de cette recherche de « porosité » de la ville comme figure de la perméabilité entre les quartiers, les espaces de requalification et les pôles multimodaux. En tant qu'élément central de la collaboration entre les secteurs d'intervention de l'urbanisme, les comités de pilotage forment des équipes multidisciplinaires qui tentent de transcender les obstacles provoqués par les délais impartis par chacun des intervenants dans un projet de réaménagement. L'exemple de l'Agence d'urbanisme de la Région urbaine de Grenoble témoigne depuis la fin des années 1960 d'une mise en commun des expertises de l'urbanisme pour fournir des

ressources professionnelles aux villes afin d'appuyer ou piloter leur projet d'urbanisme. À une échelle municipale, mais dans le cadre d'un projet du Tramway et du Rapibus, les effectifs municipaux siègent donc aux équipes chargées de l'implantation et de la coordination de la mise en œuvre. Ceci permet d'éviter de dédoubler les interventions et d'ajuster la planification opérationnelle des projets de réaménagement urbain concomitants au projet de transport en commun. Avec la planification territoriale du SCoT de Grenoble et du SAD de Gatineau, nous remarquons la volonté d'intégration des divers domaines d'intervention et d'articulation des diverses échelles d'action. Les schémas territoriaux tentent de dépasser les secteurs d'intervention en établissant une autre manière de penser l'aménagement suivant le principe de cohérence. Les efforts de décloisonnement sectoriel des schémas sont concluants dans les deux villes, mais la mise en œuvre souffre dans le cas de Gatineau d'un manque de conciliation entre les démarches de réaménagement des espaces publics de la municipalité et le projet du Rapibus. À Grenoble, le contrat d'axe sert d'appui aux jeux d'acteurs sur le front de la coordination entre l'implantation de la dernière ligne et le réaménagement des espaces publics aux abords du trajet. À Gatineau, nous pouvons souligner que les acteurs de la décision misent plutôt sur un urbanisme de l'intensification qui rassemble les acteurs de l'expertise au sein des services de la municipalité afin de contrôler la démarche d'intervention sur les espaces publics physiques. En discutant de l'articulation entre la planification du territoire et les pratiques d'aménagement urbain, l'un de nos interlocuteurs soulève comment cette volonté d'intégration des secteurs d'intervention participe au maillage entre les quartiers centraux :

« Avec le Plan de développement intégré, on a un montant d'investissements de trente-deux millions de dollars pour le centre-ville avec le réaménagement urbain de la rue Aubry et Laval et d'autres projets inscrits comme le réaménagement de la rue Laurier avec des pistes cyclables et des travaux sur le Ruisseau de la Brasserie. Pour la première fois, on a une collaboration entre les techniciens du service d'urbanisme et du service des infrastructures afin de voir quels sont les projets de réfection privilégiés en matière d'infrastructure dans les prochaines années tout en illustrant les projets privés à venir pour montrer la cohérence dans

l'appui au projet. C'est une approche intégrée qui sera gagnante dans les prochaines années. » (GAEI03, *op. cit.*)

L'expérience de Grenoble avec l'introduction à la fin des années 1980 du tramway permet de constater un recul des effets sur la construction de logement et sur la demande du transport en commun. Les premières lignes du tramway, et en particulier la ligne C, n'ont pas provoqué une intensification urbaine aux abords des stations. C'est dans cette optique que le contrat d'axe encadre l'articulation entre l'implantation du transport en commun et le réaménagement des espaces publics en raison de l'obligation de fournir un nombre prédéterminé de logements. L'atteinte des objectifs de construction de logements permet d'obtenir en retour l'enveloppe budgétaire pour la réalisation des projets de réaménagement. À Gatineau, l'axe de transport vers l'est du Rapibus fut déterminé par l'emprise ferroviaire. Donc, le trajet ne s'est pas réalisé en fonction d'une étude préalable d'un fuseau d'intensification potentiel pour le développement immobilier et le foncier mutable. Les acteurs de l'urbanisme n'ont pas été confrontés au choix d'un tracé, mais plutôt à un choix technologique qui fut facile compte tenu des investissements importants pour un train léger par rapport à un service rapide par bus. Dans les deux cas, les services d'urbanisme ont dû, après coup, intervenir au niveau des règlements d'urbanisme pour imposer une forme de développement urbain compatible avec une articulation équilibrée entre l'urbanisation, la requalification et le transport.

Le maillage entre les quartiers en développement et ceux en requalification ne s'est pas fait de manière organique à Gatineau puisque les promoteurs ont planifié leur projet de construction de logement avant la démarche du Rapibus. Leur projet ne s'est pas fait en fonction d'une offre future du transport en commun, mais plutôt dans un potentiel de densité et de rentabilité suivant une rationalité économique. Le déséquilibre opéré par le développement urbain à l'ouest de Gatineau par rapport au centre-ville exerce une pression sur l'offre de transport en commun. Depuis les

années 1990, les logements disponibles au centre-ville n'ont pas augmenté de manière proportionnelle au reste du territoire ce qui implique une augmentation des déplacements vers le centre-ville. L'articulation entre l'urbanisme et le transport s'est faite implicite dans le passé, mais sans l'utilisation de la contrainte réglementation comme c'est le cas dans la dernière version du SAD 2015. À Gatineau, l'intensification urbaine s'est présentée par une organisation spatiale qui prévoit des secteurs d'aménagement regroupés au sein d'unités de villages urbains dès les années 2000 dans le dernier SAD de la CUO. Ceux-ci n'offrent pas l'échelle de quartier historique, mais plutôt un ensemble de secteurs d'aménagement qui font l'objet d'une intervention différencié de par l'hétérogénéité de leurs divers milieux de vie. Ainsi, le village urbain du centre-ville à Gatineau regroupe l'artère commerciale du boulevard Saint-Joseph en tant qu'axe commercial structurant qui se situe à l'extrémité ouest du rayon du cœur du centre-ville. Développée dans les années 1980, cette artère commerciale s'est structurée sur les centres commerciaux ce qui n'a pas favorisé le retour du commerce de proximité sur l'Île de Hull. Ce type de développement au centre-ville a favorisé le déplacement automobile par rapport à l'utilisation des transports en commun. L'objectif poursuivi avec l'orientation du SAD 2000 s'applique à rétablir la dynamique de proximité d'autrefois en tâchant de :

« Favoriser l'émergence de centres de village dynamiques de façon à y assurer l'implantation de services de proximité, commerciaux ou non, d'équipements collectifs et de services de transport en commun à des niveaux suffisants pour permettre à leurs résidents de s'attacher au milieu, d'y demeurer et d'éviter de recourir à l'automobile pour la satisfaction de besoins courants. » (SAD 2000, chapitre 2, page 3)

Suivant l'utilisation des modes de déplacement autre que l'automobile, le réaménagement des espaces publics constitue un aboutissement de la démarche de projet de transport qui s'applique à influencer de manière contraignante les acteurs de l'urbanisme. Pour permettre la réalisation de cet objectif, les autorités publiques dont les services d'urbanisme ont dû développer une approche intégrée afin de dépasser les

frontières des secteurs d'intervention et une approche négociée pour articuler l'implantation des services de transport en commun performants en cohérence avec les projets de requalification des vieux quartiers. Par l'intensification des polarités urbaines et des zones axées sur le transport commun, les acteurs de l'expertise déploient une stratégie d'influence qui s'appuie sur l'amélioration de la qualité des espaces publics afin de favoriser la perméabilité et la porosité de la trame urbaine. Selon un désenclavement des quartiers les uns par rapport aux autres, celles-ci favoriseraient une diminution des déplacements automobiles et placeraient le piéton et le cycliste au centre de la vision et du parti d'aménagement des espaces publics.

9.2.3 La frontière sectorielle et l'ambition de la transversalité

Pour ainsi dire, le réaménagement des espaces publics remplit toutes les ambitions d'un urbanisme de l'intensification. Il fait converger les déplacements autour d'un pôle de proximité où le travail, la résidence et le ludique se réunissent dans une ville compacte et dense. Afin de franchir les frontières qui existent entre les secteurs d'intervention municipale, les acteurs de l'expertise ont réagi depuis les années 1960 aux arguments des acteurs de la contestation qui les interpellent sur la recherche de la transversalité de l'action publique. Les opérations de rénovation urbaine des années 1970 tant à Grenoble qu'à Gatineau ont permis la formation d'un nouvel acteur sur la protection du patrimoine et la défense des droits à la ville des habitants concernés par des projets de requalification.

Les acteurs de la contestation se sont constitués entre divers groupes de pression, à partir du discours visionnaire d'abord, et ensuite, en fonction d'une vision écologiste de la ville. À partir de cette vision écologiste, l'ambition se voulait de rassembler les secteurs de la gestion urbaine au sein de comité de pilotage des projets d'aménagement. Ces comités constituent des équipes de professionnels qui pourront mener les projets

en coordonnant les diverses étapes du réaménagement, soient de la réfection des infrastructures souterraines jusqu'aux interventions de surface.

L'ambition transversale du réaménagement des espaces publics s'applique à prendre en compte les projets de construction immobilière à venir afin de les considérer dans la planification du réaménagement. À Grenoble, l'exemple du Contrat d'axe pour l'implantation de la dernière ligne du tramway constitue un effort de transversalité qui met en œuvre les obligations du SCoT d'intensification aux abords des stations. Il implique une multitude d'acteurs de l'expertise au sein d'une démarche de projet originale. Le fuseau d'intensification s'appuie d'abord sur un discours gestionnaire afin de rentabiliser les investissements publics en matière de transport en commun. Il soutient le PLH dans sa quête d'un plus grand nombre d'habitants près des stations suivant l'offre accrue du service de transport en commun. Avec une telle vision du rapport foncier et mobilité, la vision écologiste est récupérée pour rendre plus attrayantes les nouvelles habitations au centre-ville. La question de la transversalité de l'action publique se transpose sur le plan territorial au moment où l'intervention concertée des transports, des espaces publics et des habitations vise à désenclaver les secteurs de la ville entre eux. La liaison entre des quartiers du centre-ville et des polarités périphériques participe à la maîtrise du développement urbain par le fuseau d'intensification identifié au préalable avant l'implantation du tramway. À Gatineau, le réaménagement des espaces publics précède l'offre de nouvelles habitations au centre-ville. La municipalité soutient un effort de transversalité qui vise la réfection des infrastructures et de réaménagement des espaces publics au centre-ville afin de favoriser les nouvelles habitations. Les demandes de permis de construire au centre-ville de Gatineau seraient à la limite pour atteindre la masse critique nécessaire pour profiter d'une demande suffisante qui soutiendrait le commerce de détail sur les artères commerçantes. Selon la démarche de projet d'urbanisme, les espaces publics stratégiques du centre-ville sont réaménagés afin de faire pression sur les coûts de la

taxe foncière sur les terrains vagues utilisés comme stationnement au cœur de l'Île de Hull. Ainsi, l'augmentation de taxe foncière à la suite du réaménagement encouragerait les propriétaires et les promoteurs immobiliers à développer leur terrain. Selon l'un de nos interlocuteurs, l'offre de stationnement que procurent ces terrains profite tant aux travailleurs du centre-ville qui utilisent leur voiture qu'au promoteur immobilier qui rentabilise leur terrain par la location de stationnement. Nous remarquons encore ici que l'argument écologiste est utilisé pour justifier la construction d'immeuble avec moins de stationnements, donc moins de place pour l'automobile. Nous constatons du même coup un argument économique qui permet de construire plus sur un même terrain lorsqu'on exempt le promoteur de fournir des cases de stationnements. Lorsque nous discutons au chapitre précédent de la constructibilité accrue et des efforts de cohérence qui visent à respecter les objectifs des programmes locaux de l'habitat, notre interlocuteur soulève la question du stationnement comme relevant d'un point de litige central dans les projets. La municipalité octroie une telle exemption en échange d'un plus grand nombre de logements pour satisfaire aux exigences contraintes par l'implantation d'un transport en commun. Notre interlocuteur soutient l'argumentaire suivant en soulevant l'ambivalence le discours visionnaire et gestionnaire :

« Dans le cas des projets résidentiels de la Presqu'île et l'Esplanade, on remarque que les stationnements sont mutualisés en structure commune afin d'économiser le plus de terrain possible. Les écologistes vont dire qu'il n'y a pas de voitures et donc que c'est souhaitable, mais en fait, cet argument ne permet que de construire plus au mètre carré. En dégageant les parcelles privées de l'obligation de fournir du stationnement, alors les promoteurs peuvent faire ce qu'ils veulent et ainsi construire plus. Pour un promoteur, il y a deux manières de régler le problème de constructibilité. D'une part, il réduit le nombre de places de stationnements offert sur la parcelle, mais cette option peut s'avérer difficile à justifier et se heurte à des désaccords. D'autre part, il mutualise les stationnements dans un bâtiment spécial et il obtient une parcelle complète libre de toutes entraves à la constructibilité. Ainsi, cette structure de stationnement pourrait être soumise aux promoteurs privés de la gestion des stationnements afin qu'ils la construisent, la gère, mais tout en cédant la propriété à la Ville de Grenoble. (GEEA06, *op. cit.*)

9.3 Les stationnements dans l'aménagement compact des vieux quartiers

Dans le même ordre d'idée, un autre de nos interlocuteurs à Grenoble nous fait part de deux conflits majeurs en matière d'aménagement des espaces publics et de la place de stationnement dans les vieux quartiers. En amont des nouveaux projets immobiliers, notre interlocuteur était favorable à libérer l'espace public de l'emprise de la voiture, avec l'encombrement des stationnements des voitures dans les rues et sur les espaces publics. Ainsi, cette position amenait le conflit avec les commerçants qui disent que la voiture permet à leur clientèle de venir à leur commerce ainsi qu'avec les habitants qui veulent avoir accès à leur logement directement avec leur voiture. Dans cette perspective, notre interlocuteur soutenait une position de libération de l'espace public pour les mobilités douces par la construction ou le maintien de structure de stationnement périphérique. Cette position sur le stationnement en structure le plaçant dans une situation de conflit avec ses collègues de l'ADES qui voulait plutôt limiter le stationnement sur la voirie, mais ne pas favoriser des stationnements en structure qui sont gérés par des officines privées. Nous remarquons que l'argument selon lequel le stationnement en structure devient un détournement de fonds public vers des intérêts privés constitue l'un des conflits entourant l'aménagement de l'espace public. Selon notre interlocuteur, en même temps, la municipalité avait comme priorités l'élaboration du PLU et de la ZPPAUP ce qui n'a pas permis de développer toute une politique de stationnement qui venait libérer l'espace public de la voiture.

Encore dans le même sens, un autre de nos interlocuteurs à Gatineau nous a souligné plus haut trois manières dont la municipalité peut tenter de favoriser l'aménagement des terrains de stationnement. Dans ce qui suit, nous présentons ces trois formes de gestion urbaines du stationnement, soit la surtaxe, l'expropriation et le

laisse-faire. Comme au chapitre précédent, nous en appelons à des discours sur des figures de la ville, soit motorisée, appropriée et libéralisée.

9.3.1 La ville motorisée

L'analyse de la gestion urbaine des stationnements au centre-ville vise à voir la ville comme un réseau routier ouvert où tous les modes de déplacements se situent sur le même pied d'égalité. Comme le mentionnait l'un de nos interlocuteurs, c'est l'usage des espaces publics qui fait qu'une ville favoriserait un mode de déplacement par rapport à un autre. En allusion à la ville polarisée qui planifie des pôles reliés entre eux par des modes de déplacement variés, la ville motorisée constitue la figure de la ville dans lequel un urbanisme de l'intensification émerge au cours des années 1990. Avec la majorité de la part modale de l'automobile, le discours visionnaire tente de privilégier le piéton et les transports collectifs, dont le covoiturage, qui permettent de réduire la circulation motorisée et le nombre de véhicules en ville. La ville motorisée participe à la ville disséminée due à la domination de l'automobile qui produit et fabrique la ville de la seconde moitié du 20^e siècle.

L'une des voies empruntées par certains grands centres urbains consiste à faire l'appel au péage pour l'entrée au centre-ville avec une voiture. Si la municipalité impose un péage à l'entrée, les promoteurs de structures ou des terrains de stationnement seront interpellés par une baisse de la fréquentation de leur commerce. Ainsi, cette mesure contraignante rejoint le discours ambivalent d'un urbanisme de l'intensification qui tente d'une part de favoriser le développement afin d'accroître la population près des axes et des stations de transport en commun. D'autre part, cette approche par le péage urbain présente également une autre conséquence sur le développement urbain, soit une offre commerciale en périphérie. Cependant, cette forme de contrainte peut se révéler efficace dans le cadre d'une taxe sur des terrains vagues en friche qui offrent des places de stationnement aux travailleurs du centre-ville.

À Gatineau, cette option n'est pas retenue, mais les terrains vagues sont évalués d'après une valeur qui permet à la municipalité de retirer une taxe foncière qui est dédiée à l'amélioration des espaces et infrastructures publics. Cependant, cette forme de taxation foncière ne représente pas une surtaxe sur les terrains de stationnement comme certains acteurs de la contestation le suggèrent pour provoquer la mutation de ces espaces non aménagés sur l'Île de Hull.

Avec la ville motorisée, nous rejoignons ainsi la figure de la ville polarisée avec celle du discours visionnaire et de la vision écologiste. Elle donne à voir le développement sous la forme d'une règle contrainte qui se complémente d'une mesure incitative axée sur la subvention à la construction de nouveaux logements. Elle incite à un appel à la participation des citoyens pour contribuer à la fabrique d'une autre ville axée sur la responsabilité des acteurs envers un développement écologique et des propositions alternatives d'aménagement. Cette responsabilité allie la requalification des vieux quartiers patrimoniaux par le développement immobilier à échelle humaine et la recherche de mode de déplacement qui favorise le commerce de proximité.

Dans les années 1990, à Grenoble comme à Gatineau, la densification des vieux quartiers est conçue par les acteurs de l'expertise comme une solution au problème de la multiplication des immeubles délaissés et des terrains en friche. L'approche stratégique suivant une vision globale de l'aménagement s'avère complémentaire à une planification intégrée qui associe les réseaux routiers et les transports en commun. Le plan intégré des transports à Gatineau laisse présager des projets de développement urbain axé sur les discours d'un urbanisme de l'intensification. Il projette ainsi des zones axées sur le transport en commun qui participeraient à une multiplication des polarités, des fonctionnalités et des modes de déplacements.

Dans le cas de Gatineau, cet urbanisme de l'intensification suit l'organisation urbaine du modèle dominant des années 1990-2000 de la ville disséminée comme

conséquence d'une ville appropriée par les autorités publiques et les promoteurs immobiliers dans les années 1970-80. Dans le même sens à Grenoble, la compacité du tissu urbain encourage les autorités à implanter le tramway dès les années 1980 afin de mobiliser les acteurs de l'urbanisme à requalifier les vieux quartiers au détriment de l'avenue de la rénovation urbaine. Les expropriations ont précédé la construction d'immeubles de bureaux sans procurer les logements nécessaires à la réintégration des habitants de l'Île de Hull dépossédés de leur résidence d'origine.

9.3.2 La ville appropriée

L'autre figure de la ville d'un urbanisme de l'intensification subit l'autre option d'aménagement. Il serait d'exproprier les terrains de stationnement pour des projets d'urbanisme public d'intérêt général comme des équipements culturels ou sportifs. L'exemple de l'Île de Hull se compose de plusieurs parcelles de terrain qui ont fait l'objet d'appropriation par le gouvernement fédéral. Ils ont été ensuite revendus à des promoteurs immobiliers à défaut d'être développés pour la fonction publique fédérale. L'autre exemple serait la réserve foncière pour des fins publiques. Elle constitue une démarche exceptionnelle d'appropriation de la ville par la puissance publique. Comme ce fut le cas dans les années 1970 à Gatineau, elle ne peut pas servir pour exproprier des terrains qui devraient être revendus à des partenaires de développement.

À Grenoble, la ZAC de l'Esplanade créée en 2012 par la municipalité Destot pour des projets de construction constitue un exemple d'appropriation des propriétés privées par le droit de préemption. Cette approche permet à la municipalité d'acquérir des immeubles pour lui permettre de développer le terrain par la suite. À Gatineau, la rénovation urbaine et l'appropriation de la ville dans les années 1970 provoquent un contrecoup au sein des vieux quartiers de l'Île de Hull. D'abord l'expropriation, et ensuite, le déménagement de milliers d'habitants laisseront le milieu sans vie dans les

années 1980. La conséquence directe de cette ville appropriée à Gatineau a été la dissémination des habitants dans de nouveaux quartiers périphériques.

L'un de nos interlocuteurs à Grenoble soulève son inquiétude dans cette fabrique des nouveaux quartiers ou des nouveaux îlots comme conséquence de la ville appropriée. Suivant une boucle de la requalification, leurs productions soutenues par les subsides publics prévoient la construction de logements sociaux, abordables et familiaux afin d'atteindre des objectifs des programmes d'habitation. Il souligne qu'après quelques années le « tiers équilibrant » des habitants plus nantis des copropriétés quitte les immeubles en déclin une fois que les autorités publiques se sont retirées du projet. Selon son analyse, plusieurs nouveaux projets d'urbanisme sont une réalisation en soi et le projet ne s'intègre pas avec le quartier dans lequel il s'implante. À l'avenir, c'est la décohabitation qui implique une nouvelle demande de logement, mais sans impliquer une intensification de la construction de nouveaux logements dans un secteur spécifique. Il s'agit plutôt de restaurer et d'entretenir le parc immobilier existant afin de remettre à niveau ce parc pour répondre à la nouvelle demande de logements. Avec cette vision à l'opposé de l'expropriation, notre interlocuteur souligne que le discours écologiste soutient l'urbanisme de l'intensification, même s'ils dénoncent d'autre part la bétonisation de la ville.

Ainsi, nous pouvons constater que ces efforts de construction mettent de côté plusieurs opérations de réaménagement des espaces publics du centre-ville. Selon ce discours de l'urbanisme de l'intensification, la suppression de stationnement sur rue devient une erreur majeure dans la mesure où la nouvelle génération de véhicule ne sera plus aussi polluante. Elle provoquera une nouvelle demande et une remise à niveau des capacités de stationnements au centre-ville. Suivant cette perspective, il s'agirait de

travailler sur des mesures incitatives à l'utilisation des transports en commun plutôt que d'utiliser la contrainte pour forcer les gens à délaissier leur voiture.

À Grenoble avec la municipalité Destot, l'opposition de droite critique le fait que la majorité municipale préconise des projets de réaménagement urbain comme les Quais de l'Isère. Elle soutient que ses projets provoquent des effets collatéraux pour les commerçants. Ils engendrent une durée des travaux dévastatrice pour le quartier. Pour terminer avec cette figure de l'appropriation, la question des SEM d'aménagement, mais surtout les SPLA deviendrait antidémocratique puisque leur conseil d'administration ne contrôle pas très bien les actions, les pratiques et les opérations des dirigeants. Il participe en quelque sorte au retour de la ville appropriée. Enfin, nous remarquons que les règles des CCS de Grenoble (2008-2013) et les normes de la *Charte de la démocratie locale* ne vont pas assez loin pour empêcher de commettre les erreurs du passé. Cette nouvelle institution ne permet pas des référendums d'initiative citoyenne qui permettrait de trancher l'avènement d'un projet controversé comme l'Esplanade ou d'une dérive des autorités publiques d'aménagement.

9.3.3 *La ville libéralisée*

Le revers de ces formes de mesures de la surtaxe et de l'appropriation des terrains en friche serait l'avenue du développement immobilier libre de toutes règles publiques d'urbanisme. Par une approche du projet d'urbanisme, il favoriserait une spéculation immobilière bénéfique pour le centre-ville, donc un développement accéléré de la rente foncière pour la municipalité. Ce discours sur la ville libéralisée serait contraire à toute l'histoire de la planification du territoire. Il se compose des mesures qui demeurent circonscrites à une évaluation par un comité d'urbanisme menée de concert avec le service d'urbanisme de la municipalité, des élus, des techniciens et des citoyens. La ville libéralisée ferait surgir une autre forme d'urbanisme qui s'inscrit dans une autogestion suivant le modèle des ateliers populaires d'urbanisme. Ceux-ci regroupent des citoyens,

des chercheurs, des experts et des techniciens pour discuter des contenus et des modalités des projets d'urbanisme.

L'un de nos interlocuteurs nous parle de regroupements transnationaux, des mouvements sociaux citoyens et de groupe altermondialiste qui surveillent les projets de développement et d'aménagement urbain. Ainsi, il cite en exemple l'Association Internationale de Techniciens, Experts et Chercheurs (AITEC) qui participe à la défense des droits sociaux aux logements. Ils font contrepoids au discours gestionnaire d'une ville motorisée et appropriée mené par les promoteurs immobiliers et les grandes entreprises du bâtiment et des travaux publics. Sous le couvert d'une parole citoyenne différente des politiques urbaines officielles, des acteurs de la contestation s'associent à des acteurs de l'expertise afin de discuter sur les problèmes des quartiers et de dégager une autre rhétorique que celle du projet d'urbanisme. Cette figure de la ville libéralisée fait référence tant aux propositions alternatives des promoteurs immobiliers qu'à celles avancées par des ateliers populaires d'urbanisme. Par exemple, le « principe résidentialisation » des projets de réhabilitation des quartiers sensibles tente de rendre imperméable un quartier pour assurer un milieu plus sécuritaire afin de favoriser l'identification des habitants de leur quartier. Suivant le constat de notre interlocuteur, la critique de la « résidentialisation » condamne la tentative de couper un quartier du reste de la ville à l'image de la figure d'une ville ségréguée. Ainsi, le discours sur la ville libéralisée fait appel à la participation des gens qui désirent prendre la parole de manière à énoncer une autre représentation de la requalification et de réhabilitation urbaine.

Le quartier du Musée à Gatineau et de l'Esplanade à Grenoble sont des exemples complémentaires de cette formation discursive produite par un collectif de citoyen qui émergent suivant des revendications d'intérêt général. Il propulse au sein du débat public sur un projet particulier de construction ou de requalification d'un quartier des propositions alternatives. Celles-ci deviennent des enjeux d'urbanisme concernant

l'atteinte à la concordance et à la cohérence de pratiques d'urbanisme historiques de la ville. Ce n'est pas d'après des intérêts individuels que ces collectifs se regroupent pour défendre la ville libre et exempte des contraintes ségrégatives d'un urbanisme de l'intensification. Suivant le modèle des ateliers populaires d'urbanisme (APU), il s'avère utile pour comprendre que les différents acteurs mettent en scène leurs intérêts particuliers afin de construire et défendre une vision collective des pratiques d'urbanisme. D'après une approche conflictuelle, le développement de cette vision collective permet de faire surgir la mésentente afin d'organiser les acteurs de la contestation pour qu'ils sensibilisent les acteurs de la décision et de l'expertise à leurs revendications et à leurs propositions.

Chapitre 10.

L'urbanisme de la mobilisation et le développement de l'habitat

Si l'urbanisme de la concordance se veut une pratique historique de la planification territoriale, l'urbanisme de l'intensification s'inscrit dans une conciliation des manières de concevoir la ville par le projet. Pour sa part, l'urbanisme de la mobilisation s'appuie sur la planification pour débattre du projet et énoncer des propositions alternatives. À partir d'une telle rhétorique, les relations stratégiques entre les acteurs s'appuient sur une négociation discursive marquée par ces moments singuliers de l'urbanisme et de l'action publique. La planification établit les normes et les règles d'aménagement à respecter tandis que le projet d'urbanisme vise à stimuler le développement de la ville. Pour ce faire, le projet tente de modifier les spécifications de la planification et les normes d'aménagement afin de les adapter aux volontés du promoteur. L'architecte, le technicien et le promoteur immobilier articulent leur argumentaire afin de justifier et convaincre les autres acteurs concernés par leur projet du bien-fondé des modifications à être adoptées par les élus municipaux. Cette disjonction entre le plan et le projet révèle une mésentente où nous remarquons la formation inédite d'acteurs qui maintiennent des propositions alternatives lors du débat public. Dans cet espace de contestation, la mésentente serait responsable d'un tort commis à une part d'acteurs au nom de la ville durable et d'un conflit entre les autres concernant sa mise en œuvre. Elle provoquerait un litige sur le gabarit de l'aménagement et sur l'échelle du développement de l'habitat.

L'adaptation au projet d'une planification établie lors d'un processus de mise en commun des visions de la ville et des discours des acteurs vient créer une insatisfaction auprès des citoyens et des associations. Ceux-ci maintiennent que la planification est un instrument d'action publique qui conforte le développement et oriente les acteurs vers un objectif de bien commun en matière de projet d'urbanisme et d'aménagement.

Comme mentionné aux chapitres précédents, la concordance des documents de planification sert d'argument pour contester certaines incohérences prévues par des projets d'urbanisme qui répondent à la stricte rationalité économique de l'intensification et de la recherche de la rentabilité. Cependant, l'urbanisme de la concordance fait aussi l'objet de contestation de la part des associations de commerçants et de citoyens dans la mesure où la rhétorique soutenant une planification peut aller à l'encontre des aspirations de certains. C'est dans cet esprit que notre troisième hypothèse renvoie à une dimension relationnelle des pratiques d'urbanisme. En remettant en question le projet par l'entremise du plan, les acteurs de la contestation soutiennent une rhétorique de la proposition alternative lors du débat public. Par exemple, le contrôle des pratiques de mobilité en particulier avec celle la réduction de la part modale des automobiles devient une cible de controverse dans le cadre du plan des déplacements urbains (PDU) à Grenoble et pour la restriction de l'offre de stationnement à Gâtineau dans le plan de développement durable (PDD) à Gâtineau. Dans le cas de la rocade nord à Grenoble ou la volonté de révision des orientations d'aménagement de certains secteurs du PPU du centre-ville de Gâtineau, les urbanismes de la concordance et de l'intensification ne font pas l'unanimité et créent des conflits auprès des élus, des citoyens, des promoteurs et des techniciens.

Lorsque les acteurs de la contestation interrogent les acteurs de l'expertise sur leurs arguments, ils soutiennent que leur projet renvoie à un paradoxe. L'habitation constitue le point d'aboutissement d'un urbanisme de la mobilisation qui examine l'intensification sous l'angle des déplacements et des réaménagements. Elle renvoie de manière précise à la constitution d'un nouvel acteur qui s'avère responsable de la mobilisation contre les paradoxes inhérents à un projet d'habitation par rapport aux orientations et dispositions réglementaires de la planification. L'exemple des quartiers à Grenoble de l'Esplanade et du Musée à Gâtineau est révélateur de cette dimension

relationnelle entre les acteurs de l'urbanisme où chacun selon leur registre rhétorique tente de déployer leur discours sur l'urbanisme et leur représentation de la ville.

En décrivant le passage d'une planification rationnelle de l'allocation des ressources des années 1960-70 à une planification stratégique de régénération des quartiers en difficulté dans les années 1980, Gilles Pinson mentionne que le projet d'urbanisme devient le nouvel instrument d'action publique pour l'intégration des relations entre les acteurs¹. Selon lui, la mobilisation des acteurs de l'urbanisme passerait par l'intégration sociale et une mise en commun des intérêts. En référence à l'expression de Patrick Le Galès, les villes tentent de « faire système ». Ce processus aurait un objectif permettant à une ville de se représenter comme un acteur collectif où sa condition d'existence renvoie à « la présence d'acteurs, de groupes ou d'institutions capables de développer des stratégies propres et d'entrer dans des relations de coopération avec d'autres acteurs territoriaux². »

Avec un urbanisme de la mobilisation, nous mettons à l'épreuve l'hypothèse selon laquelle les acteurs de l'urbanisme déploient des stratégies d'influence propres à leur champ d'intervention. Cette hypothèse est rattachée à la dimension historique qui veut que la production de la ville s'effectue au cours d'un processus d'adaptation aux prérogatives des acteurs de l'urbanisme. Elle s'articule à la dimension discursive où les mêmes acteurs déploient une argumentation propre à leur domaine professionnel et civil. Pour « faire avec la ville » et ainsi « faire système », nous en sommes à comprendre comment les acteurs de l'urbanisme se regroupent suivant leur représentation collective du développement et de l'aménagement de la ville. Les acteurs de la contestation constituent le réseau d'acteurs qui domine la pratique d'un urbanisme de la mobilisation suivant un registre rhétorique de la proposition. Lors d'un débat public,

¹ Pinson, Gilles (2009), *op. cit.* p. 206-207.

² *Ibid*, p. 221.

ils émettent un argumentaire qui suit des actions associées à des projets d'urbanisme par la recherche d'incohérence par rapport à la planification.

Dans le présent chapitre, nous nous appuyons sur les constats généraux établis dans les deux chapitres précédents pour aborder, sous l'angle relationnel, la question de développement de l'habitat. En tant que cadre d'interaction où les acteurs de l'urbanisme se rencontrent, le domaine de l'habitation permet de discuter et de débattre du projet en référence à la planification établie par la ville de manière collective. Suivant la ligne directrice de la planification et des itérations émergeant des projets, l'habitation vise à soutenir le bien commun au sein d'un débat public où peuvent s'énoncer les divers discours sur l'urbanisme. La condition de l'habitat urbain sert de mesure pour évaluer la maîtrise des déplacements et la qualité des réaménagements.

10.1 Les relations des acteurs de l'urbanisme comme approche négociée du développement de l'habitat

Après les mobilisations contre la rénovation urbaine dans les années 1970, la création de comités de citoyens serait responsable de la reconnaissance par la puissance publique de l'importance d'inclure les représentations de la ville au sein d'une planification garante du développement et de l'aménagement. Par un urbanisme de la mobilisation, nous identifions ici une parole citoyenne et associative qui déploie un argumentaire où le contre-discours s'avère efficace pour remettre en question des décisions publiques en matière de développement urbain. À Grenoble, pendant que le PDU fait l'objet de recours contentieux par le couple associatif ADES et ADTC, les acteurs de la contestation interpellent le conseil municipal avec les résultats d'une pétition de plus de dix mille signatures grenobloises pour contester le parti d'aménagement du projet de requalification du quartier de l'Esplanade. Cette

contestation prend son origine des mobilisations de collectifs citoyens émergeant dans les années 2000 qui remettent en question cet urbanisme de l'intensification axé sur le transport. Elle fait surgir de nouveaux acteurs de surveillance des pratiques d'urbanisme sous le prisme d'une rationalité de la mécontente. Ceux-ci seraient entre autres à l'origine de l'arrivée au conseil municipal de la majorité du Rassemblement citoyen, de la gauche et des écologistes 2014. Le lanceur d'alerte, Vivre à Grenoble, et le Collectif pour des alternatives innovantes à la rocade nord de Grenoble (CAIRN) sont des exemples litigieux de cette mécontente où le projet interpelle le plan et où le débat constitue un rempart contre les dérives de l'urbanisme observées au cours du 20^e siècle.

Les projets de requalification de l'Esplanade et de réaménagement des quais de l'Isère posent la même question concernant les modes de déplacements urbains. Les commerçants demandent plus de places de stationnements pour leur clientèle et les citoyens veulent conserver la gratuité d'une partie des places de stationnement sur leur rue. Ainsi, l'implantation de la nouvelle ligne E du tramway a servi à la réduction de près de la moitié des cases de stationnement sur le cours Jean-Jaurès ce qui implique que ces automobiles devront être déplacées dans des structures de stationnements privés ou des quartiers avoisinants. Les places de stationnements de ces quartiers sont devenues payantes à la suite de la réduction des espaces sur le cours Jean-Jaurès. Avec cette réduction des places de stationnements, le réaménagement des quais de l'Isère et du Cour Jean-Jaurès favorise les espaces publics et les îlots de végétalisation permettant de réduire la température en ville créée par les aménagements de bétons.

À Gatinéau, nous sommes en présence d'une dynamique semblable, mais qui ne se concrétise pas par un litige imminent. La volonté de repeuplement du centre-ville par une intensification du cadre bâti se traduit par un intérêt accru de la part de l'association citoyenne de l'Île de Hull (ARIH) pour les questions d'urbanisme. La question d'une ville à l'échelle humaine pose de manière récurrente les préoccupations en matière de construction d'édifices en hauteur. La mobilisation citoyenne contre la

volonté de la municipalité de permettre à certains promoteurs immobiliers de déroger aux règles instituées dans le cadre du PPU du centre-ville constitue la concrétisation d'une mésentente sur le développement de l'Île de Hull. Cet exemple de disjonction entre le plan d'urbanisme et le projet de requalification du quartier du Musée sert de plateforme à un débat public sur les orientations d'aménagement du centre-ville. Il faut noter que les élus municipaux sont divisés sur la question de l'intensification. La concordance entre le nouveau schéma d'aménagement et la révision du plan d'urbanisme deviendra le préambule à des propositions alternatives aux volontés de densité et de rentabilité des certains promoteurs.

10.1.1 Du paradoxe de la constructibilité

Pour poursuivre avec l'argumentaire d'un urbanisme de la mobilisation, nous relevons que les préoccupations concernant la densification traduisent les craintes citoyennes d'une augmentation de la constructibilité. Selon les acteurs de la contestation voués à la préservation patrimoniale des quartiers historiques (Musée à Gatineau et Esplanade à Grenoble), cette avenue de l'intensification favoriserait une spéculation foncière qui s'appuie sur un discours écologiste de la ville compacte afin de rentabiliser leur projet de développement de l'habitat. La réduction des stationnements permettrait de construire plus puisqu'ils peuvent utiliser plus des superficies de terrain.

Comme cité au chapitre précédent, l'argument selon lequel, « les gens pourront travailler où ils habitent », est invalidé au moment où le contexte de recherche d'emploi ne correspond pas de manière géographique avec notre lieu de résidence. L'implantation d'un transport en commun en site propre provoque le réaménagement des espaces publics le long du trajet. Ce réaménagement se traduit par une prise en charge par les promoteurs immobiliers des espaces constructibles ce qui leur permet d'augmenter la rentabilité de leur projet.

En suivant une rhétorique de la proposition alternative, la plus-value foncière produite par le réaménagement des espaces publics et induite par l'implantation d'un transport en commun devrait être redistribuée de manière plus équitable lors de la réhabilitation de l'habitat et la requalification des vieux quartiers. Cette rhétorique menée par les associations citoyennes et les groupes écologistes réitère que la planification devrait s'appuyer sur des normes d'aménagement dirigistes au nom du bien commun. Elles ne doivent pas laisser la place à l'institutionnalisation progressive de la règle variable où l'on juge des projets à la pièce. Nous sommes en présence d'une parole citoyenne sur la ville qui soutient l'intégration architecturale, la préservation du patrimoine et l'intégrité du paysage.

Nous pouvons rappeler la parole citoyenne citée dans le chapitre précédent sur l'urbanisme de l'intensification. Elle souligne que les stationnements qui sont mutualisés dans des structures profitent aux promoteurs immobiliers. Ces derniers ont la voie libre de construire plus en soutenant l'argument écologique de l'accroissement des espaces publics. Cette forme d'argumentaire paradoxale favorise l'usage de l'ironie dans les débats publics sur les projets de requalification en question à Grenoble et à Gatineau. L'urbanisme de la mobilisation serait ici une pratique qui fait l'usage du contre-discours de l'intensification d'après un discours social pour le respect de l'identité des quartiers et de la représentation de la ville leurs habitants.

Les acteurs de la contestation qui se mobilisent ainsi contre certains projets de requalification renversent le principe d'intensification sur un seul lieu pour proposer une redistribution du développement de l'habitat sur une étendue plus vaste du centre-ville et des polarités de déplacements. Ainsi, le taux de logement à l'hectare pourrait être plus faible, mais la densité du quartier serait équivalente puisque les logements sont répartis sur un plus grand territoire. Cette proposition revient lors d'un débat sur la question du développement du centre-ville de Grenoble où des acteurs de l'urbanisme

sont invités par LAHGGLO et le CLUQ pour discuter de la densification et de l'intensification urbaines³.

Lors d'un entretien avec l'un de nos interlocuteurs, nous remarquons que la relation entre les habitants et les aménageurs relève d'une relation conflictuelle, mais elle reste coopérative dans la mesure où ces acteurs continuent un dialogue sur la question de la densité de l'habitation. Notre interlocuteur souligne en discutant du projet de l'Esplanade que :

« *Vivre à Grenoble* s'est constitué dans le cadre de la contestation de ce projet afin d'intégrer et de coordonner les actions citoyennes liées à cette mobilisation. Dans le cadre de l'Assemblée générale annuelle du CLUQ, une médiation a été organisée afin d'asseoir les différentes parties concernées par les projets de l'Esplanade autour d'une table pour discuter les issues, des tenants et aboutissants de la démarche de construction urbaine. Le CLUQ agit comme une partie médiatrice, mais LAHGGLO n'a pas cette mission de médiation du conflit. Le débat sur la densité et la construction des tours d'habitation interpelle les gens des unions de quartiers dans la mesure où ils ne voient pas la nécessité, mais surtout l'effet sur la cherté de l'habitat. Malgré qu'il existe déjà des tours à Grenoble dans le quartier de la Mutualité, l'architecte justifie son projet en expliquant qu'il effectue un pendant avec les trois tours jumelles, mais les gens ne comprennent pas pourquoi la nécessité de construire un nouveau quartier avec une telle densité. Le prix du logement à Grenoble en particulier et en France en général est très élevé ce qui pose la question d'un impact des nouvelles tours d'habitation sur le territoire. On ne sait pas si les tours feront augmenter les prix du logement, si elles sont aussi denses que les grands boulevards et le centre-ville qui n'a que des bâtiments de six ou sept étages, si elles répondent à toutes les normes de sécurité et comment elles se comparent à des quartiers où l'on retrouve des espaces publics et des parcs de qualité. Le geste architectural des tours de l'architecte pose problème où les tours deviennent un symbole phallique à l'entrée de la ville. »
(GEEA11, 24 avril 2013)

Cet extrait d'entretien soulève une question importante qui met en relation plusieurs acteurs de l'urbanisme et en particulier celle de la figure d'autorité de l'architecte et des citoyens riverains des projets de construction. En tant qu'acteur de

³ Lors d'une rencontre débat tenu à la Maison des associations le 10 avril 2013, « Une ville pour tous. Densé donc cher ? Quel urbanisme à Grenoble ? avec la participation de Marc Wiel et du Réseau citoyen qui émet le constat suivant : « une politique d'urbanisme secrète, déconnectée des réalités grenobloises. »

l'expertise, l'architecte justifie le projet de l'Esplanade par un principe d'équilibre d'une ville dense qui possède très peu de bâtiments verticaux. Il met en évidence la nécessité de construction d'un nouveau quartier par rapport à un autre qui fut à l'époque controversée, soit le quartier de la Mutualité ayant subi le sort des démolitions d'habitation vétustes. Les acteurs de la contestation remettent en question cette formulation rhétorique du projet d'urbanisme en s'appuyant sur l'incohérence avec le SCoT qui formule une densité en « épaisseur » comme le reste des vieux quartiers de Grenoble. La construction en hauteur avec des bâtiments verticaux inquiète les habitants constitués en association de quartier dans le cas du Musée à Gâtineau ou de surveillance des pratiques d'urbanisme dans le cas de Vivre à Grenoble.

10.1.2 Entre la volonté des uns et les revendications des autres

Selon un autre de nos interlocuteurs, le débat sur la densité verticale aurait suscité le plus de controverses sur la question de l'habitat. Il serait celui qui situe les positions et la relation entre les promoteurs et les citoyens. Les dispositifs de participation aux affaires municipales structurés à l'échelle des secteurs administratifs à Grenoble par la municipalité Destot n'ont pas eu d'effets probants sur la modification du projet de requalification de l'Esplanade. À Gâtineau, les démarches participatives associées à un projet de requalification au centre-ville ou ailleurs font l'objet d'un traitement interne avec le recours à des entreprises de communication et d'ingénierie spécialisées. Elles ne renvoient pas à une instance ou un dispositif autonome de participation des citoyens où l'organisation du débat et le dialogue avec la municipalité sont contraints par la formule préétablie d'un agent municipal de la participation. Avec un tel constat de déficit de dispositifs autonomes de participation, l'un de nos interlocuteurs à Gâtineau dénonce la relation entre acteurs de l'urbanisme. Il soutient que :

« les promoteurs immobiliers des années 1970-80 sont à l'origine de cette vision contemporaine de l'urbanisme où tout semble pouvoir être modifié selon les volontés et les projets de certains au détriment des citoyens. Notons qu'encore aujourd'hui ce sont les mêmes promoteurs qui font la loi. Quand on parle d'urbanisme, ce mot n'existe même pas à la Ville de Gatineau dans la mesure où les promoteurs construisent où ils veulent, quand ils le veulent et comme ils le veulent. Il suffit qu'un promoteur arrive avec un projet qui ne va pas du tout avec le plan d'urbanisme pour que l'on change les règles du jeu. » (GAET02, *op. cit.*)

En évoquant l'absence du mot urbanisme au moment de la municipalité Bureau, cet extrait démontre un recours à l'ironie et renvoie à l'indignation des acteurs de la contestation envers une municipalité et d'un centre urbain régional qui dispose d'une longue histoire de planification territoriale. Cette situation revient à notre problématique de recherche qui interroge le lien entre l'urbanisme réglementaire du plan issu de la volonté politique et l'urbanisme opérationnel du projet qui remet constamment en question les normes d'intérêt public au nom des intérêts privés. La modification des règlements d'urbanisme par les projets d'habitation contrevient au respect des citoyens qui appuient leurs revendications sur les orientations de la planification. Ces revendications comme les volontés de chacun en matière de développement de l'habitation contribuent à entretenir une relation paradoxale entre les acteurs de l'urbanisme dans le sens où leurs représentations s'affrontent au sein d'une arène publique sur la requalification des vieux quartiers.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons constater un degré d'influence supérieur des tactiques discursives des promoteurs immobiliers au moment où un projet d'urbanisme vient s'articuler aux zones axées sur le transport en commun. L'appel à la nécessité d'un projet et à son ultime utilité dans le cadre du développement de l'habitation à Gatineau remonte au fait que les promoteurs construisent leurs habitations en périphérie du centre-ville où la rentabilité est accrue. Notre interlocuteur précédent poursuit notre entretien en soutenant que l'acceptation d'un projet de construction par la municipalité provoque des conséquences financières pour l'ensemble des citoyens. Le manque de collaboration des promoteurs pour le respect

des règles de construction au centre-ville constitue, selon lui, l'une des raisons de l'échec de la politique d'urbanisme de la Ville de Gatineau des années 2000-2010 avec le programme pour le centre-ville. Il souligne l'exemple suivant et soutient que :

« Le projet du secteur culturel de la rue Montcalm pouvait avoir un effet positif sur le centre-ville, mais on a vu un échec de la politique d'urbanisme pour la revitalisation du ruisseau de la brasserie. La collaboration du service d'urbanisme avec les promoteurs démontre comment les techniciens adoptent une culture de l'urbanisme qui persiste depuis les années 1970 soutenue par les élus politiques. Dans mon esprit, c'est comme si on était en train de finir le travail qu'on n'a pas fini dans les années 1970. Un des résultats des événements des années 1970, on a chassé la population native et fait venir des personnes de l'extérieur qui n'ont pas de sentiment d'appartenance. » (*idem*)

La recherche de l'élément fondateur d'une politique urbaine capable de promouvoir le développement de l'habitat avec l'appui des acteurs de la contestation constituerait la clé de succès d'un programme d'urbanisme des vieux quartiers de l'Île de Hull. La rue Montcalm avec le ruisseau de la Brasserie et le pôle multimodal de la station du Rapibus dispose de terrain permettant la construction d'une hauteur respectant les normes du plan d'urbanisme et les volontés de tous les acteurs de l'urbanisme. Les terrains aux abords de la station Montcalm du Rapibus sont bordés comme les terrains de l'Esplanade de Grenoble d'un potentiel de développement de l'habitat inégalé dans l'ensemble du territoire municipal. La volonté des habitants de préserver le patrimoine et de faire respecter les règlements d'urbanisme se couple à une volonté des promoteurs immobiliers de rendre plus souples des dispositions de construction en leur offrant la possibilité d'accroître les hauteurs permises. Ces volontés se juxtaposent à des préoccupations qui interpellent les élus et les services municipaux. En tant qu'acteurs de la décision, ils se présentent comme des acteurs responsables de la réponse aux revendications de chacun.

Cette responsabilité se situe dans deux marges interprétatives qui oscillent entre les divers registres rhétoriques de l'urbanisme évoqués tout au long des chapitres précédents. La première marge d'interprétation des acteurs de la décision maintient les

élus et professionnels de l'urbanisme en position d'autorité dans un discours qui fixe la pratique de l'urbanisme sur le cadre réglementaire. Cette marge d'interprétation soutient une rhétorique de planification territoriale sous le prisme d'un urbanisme de la concordance. Elle n'a pas intérêt à modifier les règlements en cours de route, mais elle dispose d'une ouverture au dialogue dans le cadre du respect des règles du débat public. L'autre marge interprétative des acteurs de la décision s'appuie sur une ambivalence du registre rhétorique du projet d'urbanisme où ils peuvent renvoyer la question aux acteurs de l'expertise en évitant la confrontation directe avec les acteurs de la contestation. Elle joue sur les ambiguïtés du projet afin de l'adapter aux revendications de chacun des autres acteurs collectifs.

10.1.3 Les marges de manœuvre entre relation et négociation

Ce que révèlent les enquêtes de terrain à Grenoble et Gatineau renvoie à une multiplication et une différenciation des modes d'appréhension et d'interprétation de la ville. À partir des éléments convenus dans les plans et programmes d'urbanisme, les acteurs assimilent la mise en œuvre de différentes manières, soit selon diverses modalités d'intervention. Ainsi, les acteurs de l'expertise seront les premiers à demander des ajustements des normes de la planification afin d'ajuster celle-ci aux propositions de projet. Ensuite, de la même manière, les acteurs de la décision qui entrent sur la scène politique municipale après une élection feront la révision de ces normes. Ils désirent mettre en œuvre leur vision de la ville par des interventions qui s'appuient sur la planification, mais qui relèvent de leur volonté politique.

Ces couplages entre les acteurs de l'urbanisme marquent les caractéristiques d'un urbanisme qui tentent de mettre en commun les interprétations du développement de la ville au sein d'une approche négociée. La négociation entre les acteurs de l'urbanisme au sein du CCS2 à Grenoble ou du CCU à Gatineau par exemple peut s'orchestrer de

manière à faire infléchir les décisions publiques d'un sens plutôt qu'un autre. La nature de la relation des acteurs impliqués dans les discussions sur les projets d'urbanisme comme la construction de tours au centre-ville calibre ainsi, l'intensité des négociations, à y avoir entre ces acteurs.

Par exemple, dans le cadre d'un contrat d'axe pour la dernière de tramway à Grenoble, les négociations entre les acteurs se font avec les élus et les techniciens de chacun municipalité concernée par le tracé du tramway. Les habitants et les gens d'affaires ne sont que très peu interpellés par ces négociations. Après coup, la signature d'un tel contrat implique que ces acteurs mettent en œuvre les directives qui sont dans ce cas-ci l'intensification du développement urbain aux abords du trajet et surtout des stations du tramway. Cependant, les acteurs, impliqués après coup dans les discussions sur les modalités de mise œuvre, se demandent, quelles sont les raisons pour lesquelles ils n'ont pas été impliqués dès le départ dans les négociations du contrat d'axe qui impacte leur pratique de manière frontale.

Nous assistons à ce que nous entendons par une marge de manœuvre entre les relations et les négociations qui interagissent tout au long d'un processus de planification de la ville. Toutes les deux peuvent être positives et complémentaires en s'articulant à des pratiques qui se coordonnent entre un urbanisme de la concordance et de l'intensification. Dans un cas où certains acteurs de l'urbanisme sont exclus des négociations suivant une forme contractuelle de mise en œuvre de la planification, cette situation engendre ce que nous avons défini comme une situation de mésentente qui provoque à son tour des conflits sur les divers projets corollaires à la négociation « ad hoc » selon la formule de sur les dispositifs « ad hoc » d'aménagement.

Dans le cas du quartier du Musée, les acteurs de la contestation soutiennent ainsi que les acteurs de la décision et de l'expertise négocient des ententes entre eux en les excluant des démarches de mise en œuvre d'un projet de requalification. Cet exemple

démontre de manière concrète notre hypothèse qui soutient que certains acteurs tentent d'imposer leur vision du développement dans le cadre d'un processus de planification du centre-ville. Nous voyons ainsi qu'une part des acteurs sont exclus de la négociation. Ici, ces acteurs empruntent la voie conflictuelle pour dénoncer les acteurs de la contestation dans leurs objectifs de remise en question des projets d'habitation proposés par les promoteurs immobiliers. Les ressources financières et le discours gestionnaire servent à discréditer les acteurs de la contestation dans leur quête d'une négociation à part entière au sujet de la requalification du quartier. Les acteurs de la décision choisissent la voie collaborative en organisant une réunion publique pour asseoir les parties à table des négociations. Cette approche collaborative se heurte ainsi à revirement qui accentue le caractère conflictuel de la relation entre les acteurs de la contestation et de l'expertise.

Les mobilisations successives contre les divers projets des promoteurs se concrétisent dans la constitution d'une association de surveillance des pratiques d'urbanisme et de préservation du patrimoine. C'est cette forme d'organisation des acteurs de la contestation qui mène au discours d'un urbanisme de la mobilisation. L'argument de la participation de l'ensemble des acteurs à la définition des modalités de mise en œuvre du plan et de son programme s'avère le point de bascule qui donne une influence grandissante au discours des acteurs de la contestation dans le débat public sur les pratiques d'urbanisme. La stratégie des associations de quartier est de maintenir un discours inclusif qui participe à une déclaration publique de leur vision d'aménagement de la ville. Nous constatons que cette déclaration commune permet de contrecarrer leur exclusion par une action directe de prise de parole à la réunion publique organisée par la municipalité. Dans le cadre d'une démarche de consultation publique sur le quartier du Musée, c'est en appuyant sur les attaques négatives à leur endroit, que les citoyens, associés en collectif de défense des droits et du bien commun, arrivent à porter leurs revendications au-delà des frontières de leur quartier ou du

projet concret qu'il dénonce. Ils n'instituent pas qu'un nouvel acteur présent dans le débat sur un urbanisme de l'intensification, mais ils propulsent le débat sur la gestion urbaine dans son ensemble auprès des institutions municipales et publiques qui en sont garantes. Les discours sociaux sous-jacents à cet urbanisme de la mobilisation viennent prendre l'avant avec des stratégies d'influences du jeu des acteurs favorisant la négociation et l'interaction conflictuelle comme gage d'une pratique qui transforme les représentations de la ville. En fin de compte, selon nos entretiens avec les acteurs de l'urbanisme, les relations conflictuelles qui caractérisent les négociations sur le développement de l'habitat participent à l'atteinte d'un compromis territorial. Ce compromis jouit d'un degré d'influence dans la résolution des conflits découlant d'un manque de concordance entre le plan et le projet. En concédant une partie des ambitions de leur projet, les promoteurs participent à réduire à la distance entre les discours qui séparent les acteurs de l'urbanisme.

10.2 La requalification des vieux quartiers comme argumentaire des acteurs de la contestation

Quand nous avons abordé la planification des déplacements pour comprendre leur influence sur les modalités d'aménagement des espaces publics, nous avons remarqué dès le début de nos entretiens que tous les acteurs de l'urbanisme ramenaient la discussion sur l'influence du développement de l'habitat et de la construction de logement. La requalification des vieux quartiers devenait ainsi dès les années 1970 un argumentaire solide pour dénoncer les projets de rénovation urbaine. Au-delà de la dichotomie traditionaliste et progressiste, l'idée de la préservation du cadre bâti ancien par rapport à la nouvelle construction constitue l'un des points de rupture qui fait bifurquer toutes les discussions sur la réhabilitation de l'habitat.

Dans le chapitre sur l'urbanisme de l'intensification, nous avançons une distinction qui fait référence à deux discours concomitants à la gestion urbaine. En remontant à la distinction proposée par Françoise Choay, le discours visionnaire qui émet une vision écologiste de la ville s'avère plus près de ce qu'elle nomme le courant culturaliste ou traditionaliste d'un « préurbanisme⁴. » Il se positionne avec une parole citoyenne qui énonce une rhétorique qui associe un développement dans le respect de la valeur historique des identités et des patrimoines de la ville. Cette forme de pratique discursive participe à la fabrique d'un argumentaire qui prend appui sur les autres formes de discours sur l'urbanisme pour déployer ses tactiques rhétoriques. Ainsi, les stratégies d'influence des acteurs de la contestation sont en réaction par rapport au discours produit par les autres acteurs de l'urbanisme. Toujours dans cet espace de contestation, ils associent les argumentaires de la cohérence urbanisme et transports avec le réaménagement des espaces publics pour défendre la protection de l'architecture, du paysage et de la nature. Dans un développement de l'habitat en respect à cette vision écologiste, les acteurs de la contestation font appel à l'expertise des acteurs politiques et professionnels dont les compétences peuvent alimenter la formation d'un discours visionnaire qui allie les divers domaines d'intervention de l'urbanisme. Les positions malléables des acteurs de la contestation les forcent à énoncer un discours qui révèle les paradoxes inhérents au développement de l'habitat.

Dans un entretien avec un de nos interlocuteurs, nous notons comment les relations entre les formes de participation institutionnalisées par la municipalité et celles organisées par les associations citoyennes seraient une source du déficit de collaboration entre les acteurs de l'urbanisme. Notre interlocuteur soutient ainsi que :

« l'impasse de la démocratie locale et des démarches participatives en urbanisme réside dans l'incompatibilité des pratiques participatives de la Ville de Grenoble au moment, par exemple, de l'élaboration du projet de l'Esplanade avec des pratiques participatives des autres associations comme les unions de quartier et

⁴ Choay, Françoise (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités. Une antologie*, Paris, Seuil. , réédité en 2014.

les associations de défenses des droits des habitants des quartiers afin de choisir le sort réservé au développement immobilier et au réaménagement des espaces publics de leur milieu de vie. » (GEET07, 15 mai 2013)

Dans cette section du chapitre, nous abordons la question des relations entre les représentations des acteurs de l'urbanisme sous le prisme des formes de participation à la requalification des vieux quartiers. Les arrangements institutionnels que nous avons soulevés plus haut dans les chapitres monographiques indiquent que les acteurs de la contestation investissent les espaces de négociation et communication pour discuter de la planification, mais qu'ils estiment être mal servis par les démarches participatives entourant les projets d'urbanisme. Ici encore, nous proposons d'interroger d'abord les stratégies privilégiées par les acteurs de la contestation dans leur quête de sauvegarde du patrimoine urbain. Ensuite, nous remarquons que les pratiques participatives deviennent l'enjeu central dans les relations entre tous les acteurs concernés par l'urbanisme. Enfin, nous relevons comment les prises de position des acteurs peuvent se transformer au cours des divers moments singuliers de l'urbanisme sous un positionnement discursif propre à leur domaine d'intervention.

10.2.1 Agir sur l'habitat

Avant d'entamer nos démarches d'enquête de terrain, les exemples de projets de développement de l'habitat et de construction immobilière ne figuraient pas parmi les projets à analyser. Au cours de nos entretiens, nous avons interrogé nos interlocuteurs sur leur expérience du débat public et leur vision de l'articulation entre les processus de planification et les démarches de projet. La qualité de l'habitat constitue le résultat d'un programme d'urbanisme qui respecte les avis émis par les habitants d'un quartier par rapport à des projets de développement immobilier qui relèvent de la simple rentabilité financière. Les programmes d'aide au ravalement de façade et à la rénovation du cadre bâti permettent aux vieux quartiers de résister aux pressions des promoteurs immobiliers pour le développement de nouveaux projets de construction. En parallèle

de l'aide octroyée pour la livraison de nouveaux logements afin d'atteindre les cibles des programmes, les acteurs de la contestation soutiennent que ces programmes dédiés à la réhabilitation de l'habitat profitent à la protection des vieux quartiers et aux relations entre les acteurs de l'urbanisme. À Grenoble, les sociétés d'économie mixte et les sociétés anonymes privées participent à leur manière à la réalisation d'un projet d'habitat qui correspond aux exigences publiques en matière de logement. Un de nos interlocuteurs souligne l'important du développement de l'habitat dans les pratiques d'urbanisme en rappelant que :

« l'importance de la production logement devient centrale au moment de la conception d'un projet de renouvellement et de requalification d'un quartier dans la mesure où les autorités publiques doivent offrir une part de logements sociaux (jusqu'à 30 % dans certains secteurs de la ville). D'une part, les sociétés anonymes privées opérées sous la forme d'entreprise sociale pour l'habitat permettent le partenariat d'entreprise du secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP) et des aménageurs dans le cadre de grands projets immobiliers où la construction de logements est soumise à des normes publiques. D'autre part, les coopératives d'habitations sont des sociétés anonymes alternatives aux entreprises sociales d'habitations de capitaux privés dont les objectifs non lucratifs rendent la réalisation d'habitations collectives de qualité pour les personnes propriétaires qui y habiteront. L'articulation entre le logement, le déplacement, et l'espace public forment un triangle d'action publique impliquant l'ensemble des intervenants concernés par l'urbanisme dont les sociétés d'économie mixte aménageur pour la Ville de Grenoble, soit Grenoble Habitant et Innovia. » (GEEP02, 29 mai 2013)

En discutant de la mobilisation des habitants dans le cadre du débat sur un projet de requalification, cet extrait d'entretien nous amène un exemple de relation étroite entre des acteurs de l'expertise. L'une des stratégies des acteurs de la contestation constitue le recours judiciaire pour faire valoir leur revendication auprès des autorités publiques sur les orientations d'un projet. La difficulté à concilier les intérêts des sociétés privées avec celles à caractère social sans but lucratif illustre le manque de collaboration entre les deux discours sur l'urbanisme identifiés plus haut, soit entre une rationalité écologiste d'un discours visionnaire et une rationalité économique d'un discours gestionnaire. Pour se mobiliser et agir sur l'habitat, les acteurs de la

contestation interrogent les projets proposés par les acteurs de l'expertise qui ne conviennent pas à une pensée d'aménagement qui respecte les normes négociées de la planification.

Notre interlocuteur souligne l'absence de coordination entre certains projets d'habitat comme l'exemple du Clos des Fleurs sur la Presqu'Île qui devait bénéficier une passerelle au-dessus de l'Isère pour rejoindre l'une des stations de l'Esplanade de la nouvelle ligne E du tramway. Ce projet d'habitat d'une centaine de logements devait être compté au nombre de logements aux abords du tramway pour atteindre les objectifs du PLH. Ainsi, le tracé de la dernière ligne du tramway de Grenoble aurait ainsi été dévié pour permettre aux nouveaux logements de la Presqu'Île d'être inclus aux comptes totaux de logements fixés au PLH afin d'obtenir le financement pour le réaménagement des espaces publics. Tant que le lien de déplacement entre les deux rives ne sera pas réalisé, ces logements ne pourront pas être comptés parmi les unités d'habitation aux abords de la ligne de tramway.

10.2.2 La démocratie locale comme maillage du plan et du projet

L'urbanisme de la mobilisation se porte en défenseur d'une pratique participative de mise en œuvre démocratique de la planification territoriale. Avec l'exemple du Clos des Fleurs sur la Presqu'Île à l'ouest de l'Esplanade à Grenoble, nous sommes en présence d'un projet immobilier piloté par une SEM où les habitants du quartier riverain n'ont pas eu la chance d'intervenir suivant une démarche de participation publique permettant de modifier les détails du projet selon les avis des citoyens. En plus d'être un projet d'intérêt privé, ce projet est mené par une SEM à majorité d'intérêt public ce qui implique un caractère antidémocratique au développement de l'habitat. La prémisse du projet voulait dévier la circulation autoroutière vers la Presqu'Île et la rocade sud pour permettre le réaménagement de l'Esplanade selon un projet de requalification de 1 200 logements aux abords de la ligne de tramway.

Notre interlocuteur précédent insiste sur le fait que :

« Les ZAC entraînent de la construction et tant qu'il n'y aura pas une vraie pensée urbanistique de long terme, avec un effacement de soi en tant qu'élu, nous n'arrivons pas à faire des aménagements qui soient respectueux de la volonté des gens où les projets d'urbanisme se réalisent avec des temps démocratiques qui permettent aux citoyens de participer aux débats. Pour construire tout projet, il faut informer les gens, effectuer l'analyse contradictoire des projets, débattre des projets, exposer les choix de manière claire, contrôler la décision, adapter le projet dans le temps. » (*idem*)

Cette formule de la vision écologiste de l'urbanisme et des politiques publiques en général s'applique à agir sur l'habitat afin de rendre la ville agréable pour les citoyens. Elle vise à arrimer les nouveaux projets en respect des quartiers existants en privilégiant des débats sur les projets d'aménagement. En amont des projets, avant que les élus puissent se prononcer, l'appel au dialogue au moment d'un débat sur la requalification du quartier du Musée à Gatineau devait avoir un effet d'anticipation des jeux d'acteurs et des prises de positions par rapport aux propositions de chacun. Ainsi, nous assistons une formation discursive inédite sur le développement d'un quartier patrimonial de l'Île de Hull. Elle renvoie au temps démocratique que les citoyens demandent au moment où il est question de requalification d'un vieux quartier par un projet de développement immobilier.

Le discours gestionnaire propre à l'argumentaire d'une majorité d'acteurs de l'expertise soutient que le quartier du Musée constitue un emplacement idéal pour construire des bâtiments d'envergure suivant une densification verticale. Suivant cette rationalité, ce développement immobilier permettra aux habitants de bénéficier d'un repeuplement et d'une stimulation économique sans précédent du centre-ville de Gatineau. Pendant que les règlements d'urbanisme définis par PPU ne rendent pas possible les projets de densification verticale, les acteurs de la contestation s'organisent pour déployer des arguments allant contre la modification du PPU centre-ville. La prise

de position de certains élus municipaux pour une densification verticale place tous les acteurs au sein d'un débat qui immobilise les discussions au point des effets néfastes sur le caractère patrimonial du quartier. Les propositions alternatives des acteurs de la contestation s'appuient sur la prémisse majeure d'un développement à une échelle humaine. Le quartier est vu comme le vecteur d'une cible pour l'atteinte des objectifs de la planification et des programmes d'urbanisme tout en respectant les contraintes imposées par un urbanisme réglementaire. Elles priorisent la double concordance entre l'histoire et le territoire pour faire valoir la protection du patrimoine du quartier contre la nécessité et l'utilité des effets financiers du projet de développement.

Dans le débat sur la requalification des vieux quartiers, nous envisageons des tactiques rhétoriques qui placent les acteurs de l'urbanisme sur plusieurs fronts à la fois. Ils empruntent le discours de l'autre pour convaincre le plus grand nombre d'habitants d'un quartier que leur position est la meilleure et la plus profitable. Ainsi, les acteurs de la contestation utilisent l'argument de la cohérence pour dénoncer les projets d'urbanisme qui ne respectent pas les programmes en concordance avec la planification. Comme cité à plusieurs reprises, cet exemple devient pour un collectif citoyen une méthode de monopolisation du débat par la récupération de la prise de position de l'élu qui suivrait une rhétorique du plan. Cette méthode permettra ensuite à l'acteur collectif de réfuter la rhétorique de projet des acteurs de l'expertise et d'imposer son argumentation par une proposition alternative au moment du débat public. Pour ce faire, ces acteurs de la contestation disposent de peu de lieux d'échange avec les autres acteurs de l'urbanisme dans la mesure où la majorité des plateformes de discussion publique sont maîtrisées et contrôlées par l'administration publique municipale.

10.2.3 Le positionnement discursif et le changement de rôle

Au départ de notre problématique de recherche, nous avons défini par raisonnement hypothético-déductif trois moments singuliers de l'urbanisme qui déploient un registre rhétorique propre à leur réseau d'acteurs dominants. Avec les nombreux entretiens effectués au cours de notre enquête de terrain, nous constatons qu'un « positionnement discursif » s'opère à partir de ses registres du discours sur l'urbanisme. Selon son rôle professionnel et civique, chaque acteur rencontré peut être catégorisé à l'intérieur de l'un ou l'autre des registres discursifs de l'urbanisme que nous avons proposés de manière préalable à nos entretiens. Ainsi, notre analyse des discours issue de nos entretiens nous amène vers la définition plus précise de ces registres rhétoriques. Elle vise la distinction entre les prises de position des acteurs dans le débat public. Par une formation de discours, ils emploient une figure rhétorique relative à un genre de parole, soit dans nos cas, qualifiée de citoyenne, technicienne, partisane.

Par exemple, les figures employées comme l'ironie et le paradoxe par un citoyen conduisent à retracer des figures comme la métaphore de l'élus et la métonymie de l'architecte. Ce que nous pouvons comprendre avec une telle distinction des figures rhétoriques se représente lorsqu'un acteur change son rôle pour s'exprimer au sein d'une autre formation discursive et donc à l'intérieur d'un registre différent. Les acteurs les moins susceptibles de vivre un tel changement de rôle sont les acteurs de l'expertise qui travaillent dans un domaine d'intervention particulier et exercent une profession comme l'architecte, le promoteur et l'aménageur. Cependant, ces derniers pourraient devenir des élus municipaux. Les acteurs de la décision seraient de manière évidente des individus qui changent souvent de rôle de par la nature périodique des élections, le cumul des mandats et la durée de la représentation politique. Enfin, la catégorie des acteurs de la contestation regroupe une multitude d'acteurs qui peuvent avoir eu dans le passé un travail d'élus municipal ou une profession associée à l'urbanisme. Nous constatons que cette malléabilité des rôles des acteurs force une prise de parole

autonome associée à un argumentaire plutôt que d'une catégorie d'acteurs fixée par un positionnement discursif. L'urbanisme de la mobilisation devient à la fois une méthodologie et une méthode de la requalification des vieux quartiers. Il interpelle les pensées de l'aménagement et les pratiques qui s'appliquent à planifier la ville suivant l'unique volonté des acteurs de la décision. D'une part, les méthodes techniques d'urbanisme restent stables depuis les années 1960. Le système politique entretient des acteurs politiques et techniques qui prennent des décisions à partir des démarches participatives qui excluent une large part des habitants de la discussion sur le développement de l'habitat et la planification des déplacements. D'autre part, les méthodologies de l'urbanisme en fonction des diverses pensées émergentes de l'aménagement évoluent à partir de la fin des années 1970. Elles se définissent à partir d'une catégorie d'acteurs, mais également suivant une rationalité propre à un registre rhétorique de l'urbanisme.

À l'intérieur de l'argumentaire des acteurs de la contestation, la requalification des vieux quartiers devient un fondement méthodologique qui porte leur rhétorique de la proposition alternative vers l'usage des paradoxes de l'urbanisme. Ils dénoncent certains projets qui ne cadrent pas avec une rationalité écologiste. En réaction à un développement intensif des projets immobiliers, nous avons soulevé au chapitre précédent qu'ils mobilisent la planification pour soutenir leur argumentaire de protection des quartiers patrimoniaux et des milieux naturels de la ville. Cette parole citoyenne représente non seulement une rationalité écologiste vouée à la protection d'un cadre physique de la ville, mais elle défend d'abord un mode de vie solidaire. Elle s'appuie sur un « droit à la ville » concrétisé par la solidarité des comités et des collectifs de citoyens. À Gatineau, les représentants du comité « Là j'm'en va pu » dans les années 1970 sont devenus les fervents défenseurs d'un droit collectif à la ville et les représentants des locataires au moment de la programmation de la planification de la ville. Dans les années 2000, ils prendront part à la discussion sur le programme

particulier d'urbanisme du centre-ville de Gatineau. À Grenoble, les unions de quartier ainsi que des groupes écologistes comme l'ADES et l'ADTC constituent une force discursive qui fait contrepoids aux dérives des acteurs de la décision en matière de requalification des vieux quartiers. Les citoyens et habitants qui composent ces associations occupent des rôles professionnels et civiques variables qui contribuent à enrichir les discours d'un urbanisme de la mobilisation souscrivant à une rhétorique de la proposition alternative. En portant une attention particulière à la solidarité des acteurs de l'urbanisme, les unions de quartiers et les collectifs citoyens portent leur revendication sur le traitement du patrimoine bâti dans les nouveaux projets immobiliers qui impactent les vieux quartiers. L'urbanisme de la mobilisation place les acteurs de la contestation sur un débat qui alimente la réfutation des argumentaires des promoteurs et architectes concernant la nécessité d'une intensification verticale des vieux quartiers.

Suivant la méthodologie d'un urbanisme de la mobilisation, soit à partir de l'étude des tactiques rhétoriques des acteurs de la contestation, nous pouvons soutenir qu'il s'agit d'un registre rhétorique allant au-delà de la dichotomie classique entre le traditionnel et le moderne ou entre culturaliste et progressiste. Les discours de ce type d'urbanisme rassemblent une pensée urbanistique qui s'adjoint à une rationalité écologiste et instrumentalise la rationalité économique par le renversement de son argumentaire.

L'argumentaire des acteurs de la contestation mobilise l'exemple de la requalification des vieux quartiers pour revendiquer la préservation du patrimoine et la protection des paysages urbains. La ville est ainsi conçue comme un territoire sujet de son développement. La subjectivation politique des citoyens en tant que porteur d'alerte et de groupe de surveillance des pratiques d'urbanisme concrétise le renversement rationnel d'une ville objet d'un registre rhétorique vers une ville sujet

d'un milieu identitaire. Il consiste à prendre la ville planifiée des années 1960 et de procéder à la planification et au développement d'une ville en projet guidée par les communautés de son territoire.

10.3 Le patrimoine bâti dans les projets immobiliers

Le cumul des témoignages recueillis lors de nos entretiens à Grenoble et à Gatineau aboutit de manière empirique à la thématique de production de milieu de vie où le cadre bâti constitue l'ultime finalité de l'urbanisme. Nous posons la question selon laquelle nous cherchons à savoir comment se préservent et se construisent les milieux? La réponse peut se trouver dans les figures de la ville que nous avons proposées au cours des derniers chapitres. Elles s'entremêlent dans cette dernière section du chapitre sur l'urbanisme de la mobilisation. D'abord, la ville polarisée regroupant autour du centre des extensions qui participent à la fabrique d'une ville motorisée. Ensuite, la ville disséminée qui accélère ses extensions de la ville vers les territoires environnants en tant que conséquence d'une ville appropriée par les autorités publiques ou les promoteurs immobiliers. Enfin, la ville ségréguée qui fait référence au quartier enclavé de la ville s'intègre aux discussions sur une ville libéralisée des contraintes urbanistiques qui soutiennent encore aujourd'hui une rénovation ou une requalification sans prendre en compte la représentation des habitants.

À partir de cette jonction des figures de la ville, nous abordons enfin trois dernières figures de la ville qui sont à l'origine de nos hypothèses de recherche sur l'urbanisme de la mésentente. La ville planifiée suivant un processus historique s'inscrit dans un urbanisme de la concordance ayant comme vecteur commun d'une ville polarisée et motorisée. La ville en projet fait surgir une multitude de discours sur l'aménagement au sein d'un urbanisme de l'intensification qui suit la trame d'une ville

disséminée et appropriée. La ville perçue comme une communauté territoire où les relations sociopolitiques entre les acteurs sont à la base d'un urbanisme de la mobilisation à la jonction d'une ville ségréguée et libéralisée. Ces différentes figures de la ville font certes référence aux trois moments singuliers de l'urbanisme que nous avons proposés dans notre cadre conceptuel. Elle opérationnalise le concept de mésentente en urbanisme puisqu'elle expose comment les acteurs de l'urbanisme rencontrés racontent et expriment les moments historiques et les registres rhétoriques

10.3.1 La ville planifiée

La ville planifiée renvoie d'abord au processus de planification de la structure de la ville nouvelle ou renouvelée avec la participation des acteurs de la décision et de l'expertise. Elle représente une pensée d'urbanisme qui prend la ville comme un objet sur lequel elle intervient. À partir d'une volonté de désenclaver les quartiers entre eux, elle suit les tendances d'une ville libéralisée dominée par les projets immobiliers. Ainsi, la ville planifiée remonte aux années 1960 où les autorités publiques établissent des orientations en matière d'aménagement, de mobilité et hiérarchisation des zones à urbaniser en priorité (ZUP). Certains secteurs des vieux quartiers seraient devenus des « bidonvilles » insalubres aux yeux des autorités de la santé publique. Ce contexte convainc les acteurs de la décision d'entamer la planification d'une rénovation de certains quartiers pour les requalifier et les réhabiliter. Nous l'avons décrit dans les chapitres monographiques en démontrant que les autorités publiques choisissent à Grenoble de requalifier les vieux quartiers et à Gatineau de démolir en expropriant les habitants de l'Île de Hull.

Dans cet esprit de concordance entre les volontés politiques et les mesures contraignantes d'appropriation de la ville par les autorités publiques, l'un de nos interlocuteurs exprime très bien les effets de la planification de la ville sur l'organisation urbaine. Il souligne pour le cas de Gatineau qu' :

« À la fin des années 1960, où les services gouvernementaux se développaient, on pouvait s'attendre à voir des projets d'infrastructures, d'équipements et de bâtiments. Du coup, étant donné les pouvoirs octroyés à la CCN avec les ressources financières et techniques supérieures à la SAO, le gouvernement québécois ne voulait pas voir tout le processus de planification et de décision entre ses mains. La SAO a réussi à laisser une marque d'envergure sur le territoire de la CRO avec des équipements et des parcs industriels que l'on peut voir encore aujourd'hui et qui façonne la structure urbaine de la ville. » (GAET03, 3 novembre 2015)

Au même titre que le Plan Bernard à Grenoble et le Plan Gréber à Gatineau, les interventions successives pour aménager la ville selon des choix fixés dans la planification territoriale ont soutenu la création des grands boulevards urbains et le retrait des anciens tramways pour accueillir l'arrivée massive de l'automobile. Cette pensée aménagiste des années 1960 avec la construction des grands réseaux routiers fait contraste avec les projets de transport en commun des années 2000 qui désirent rétablir le tramway, mais rendre la ville plus agréable pour le piéton et la déambulation urbaine. Le développement de l'habitat traverse les processus de planification de la ville qui évoluent en s'articulant de manière plus étroite avec la planification des transports et de déplacements urbains. La particularité de la ville planifiée se situe au point d'un manque de concertation entre les autorités publiques des divers paliers de gouvernements. Notre interlocuteur soutient la présence d'une certaine concurrence entre les sociétés d'aménagements locales liées aux municipalités et les institutions régionales associées aux gouvernements nationaux. Cette compétition entre les acteurs de la décision investie dans une rhétorique de la planification pose des défis en matière d'atteinte des objectifs des partis d'aménagement.

À Gatineau, la rue Montcalm et le ruisseau de la Brasserie sont des exemples qui confrontent les autorités municipales avec la CCN en tant que propriétaire des terrains de la berge du ruisseau. L'expropriation de l'industrie manufacturière par la CCN dans le cadre d'une planification conjointe avec la société d'aménagement régionale (SAO) et la municipalité d'Amours participent à une forme de négociation discursive qui se

joue sur les intentions de requalification des vieux quartiers. À Grenoble, le projet d'Esplanade met en relation conflictuelle la municipalité de Grenoble et les groupes écologistes puisque la route A24 qui traverse le site de l'Esplanade devrait être supprimée et contournée par un pont pour rejoindre la rocade sud. Cependant, les intentions d'aménagement de la municipalité ne sont pas appuyées par le département ni par les écologistes. La réalisation de ce pont inclus dans le projet de la rocade nord a été abandonnée par le département et surtout annulée par le tribunal administratif de Grenoble à la suite des recours d'écologistes. Pour ainsi dire, le plan de déplacement urbain de l'agglomération de Grenoble ne sera jamais mis en œuvre puisqu'il incluait toujours le projet de la rocade nord. Ces exemples révèlent la figure d'une ville planifiée selon laquelle une pensée et une pratique d'urbanisme se définissent par une relation conflictuelle bénéfique qui façonne le processus de planification par des stratégies et tactiques discursives. Elles sont à l'origine d'une construction sociale de la planification. Dans ce sens, les acteurs de l'urbanisme développent un pouvoir de résistance tributaire d'un positionnement discursif par rapport aux projets d'infrastructures et d'équipements qui vont à l'encontre de leurs convictions et valeurs politiques.

10.3.2 La ville en projet

Cette figure de la ville exprime un moment singulier de l'urbanisme où le projet devient le guide à partir duquel le développement de l'habitat s'effectue. Avec cette figure, nous partons du projet de ville ou de territoire qui se veut une vision stratégique des orientations à prendre pour développer et urbaniser jusqu'au projet urbain d'architecture qui renvoie au projet de construction immobilière. Les démarches de projet d'urbanisme participent au transfert voire au renversement de la logique d'allocation de la planification à une logique de mobilisation des acteurs de l'urbanisme en fonction d'un objectif commun de transformation urbaine. Comme le mentionne Gilles Pinson, le renversement d'une planification rationnelle permet d'envisager le

projet comme la garantie d'une validité et d'une légitimité des décisions prises par les autorités publiques.

Ce que la démarche de projet permet avant tout de faire par rapport au processus de planification serait la formation d'acteurs collectifs capables de remettre en question cette légitimité des décisions. Les jeux d'acteurs que rend possible le projet renvoient à la démocratie délibérative dans une situation de confrontation des prises de position. Cette forme de participation délibérative des acteurs à l'élaboration de projet n'évacue pas la prise en charge par les promoteurs immobiliers d'une part importante de ce jeu d'acteur. Nous pouvons constater que la montée des démarches de projet sert de jonction à la dissémination de la ville en raison de son appropriation grandissante de la ville par des projets guidés par un urbanisme de l'intensification. Pour sa part, un urbanisme de la mobilisation est l'aboutissement de ce renversement cognitif qui s'opère au moment où nous concevons l'aménagement des espaces publics en respectant les revendications des habitants. Le projet se veut également une concrétisation du discours gestionnaire de l'urbanisme par opposition à une rationalité écologiste qui soutient un discours visionnaire de l'urbanisme. Dans sa définition du projet, Frank Scherrer souligne que dans ce sens le projet ne fait pas que succéder au plan, mais il oppose à celui-ci en imposant à ses intentions de développement⁵. La validation de la légitimité des décisions procède par une relation conflictuelle entre le processus de planification qui soutient des orientations d'aménagement contraintes par une réglementation et la démarche de projet qui réfute les contraintes par ses propositions de modification.

La ville en projet implique aussi un tournant historique qui s'observe dans la plupart des grandes villes européennes et américaines où la multiplication des projets provoque une difficulté à penser la planification de la ville à partir du projet. L'idée d'un

⁵ Scherrer, Frank (2000), « Projet », dans *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, La Tour d'Aigues, l'Aube, p. 63.

projet de ville devient celle d'une nouvelle forme de planification stratégique de la ville vouée à penser l'aménagement à partir des différents projets qui émergent et qui favorisent l'appropriation de la ville. Gilles Novarina et Marcus Zepf parleront d'une nouvelle articulation entre le plan et le projet où la présence de plusieurs échelles territoriales provoque non pas un processus de planification linéaire ou itératif, mais des démarches de projet d'urbanisme opérationnel qui viennent interpeller les plans par une série aller-retour qui vient modifier la réglementation⁶. Les acteurs de la décision sont confrontés à une difficulté du maintien des orientations du plan lorsqu'ils font face à des projets d'urbanisme soutenus par des acteurs de l'expertise et dénoncer par les acteurs de la contestation. En avançant une rationalité économique et financière, le projet force les acteurs à discuter des conséquences de l'absence et de la réalisation du projet. La planification sous-entend un cadre législatif qui la rend obligatoire, tandis que le projet voit son existence dans la représentation des acteurs qui le conçoivent et soutiennent sa réalisation.

Dans le cas où la ville devenait le lieu de bataille argumentative pour contrôler la représentation de la ville, nous constatons que le projet constitue une démarche qui rassemble une part minoritaire des acteurs de l'urbanisme. La figure de la ville en projet est révélatrice d'une rhétorique qui s'appuie sur un développement de l'habitat aux dépens d'une partie des acteurs de l'urbanisme, en l'occurrence les citoyens et les associations. Les quartiers de l'Esplanade à Grenoble et du Musée à Gatinéau sont exemplaires dans l'exercice de modification de la planification à partir du projet où une part des acteurs s'approprie la ville pour contrôler son développement. Ainsi, la planification se voit en quelque sorte paralysée par la démarche du projet afin de répondre à des prérogatives de développement économique au détriment des habitants.

⁶ Novarina, Gilles, et Marcus Zepf (2009), « Territorial planning in Europe : New concepts, new experiences », *disP - The Planning Review*, vol. 45, no 179, p. 18-27.

10.3.3 La ville « communauté-territoire »

Pour terminer avec notre dernière figure de la ville, soit celle d'une communauté-territoire, nous empruntons cette figure à Claude Jacquier qui la présente comme une atmosphère « politique » à trois éléments constitutifs⁷. Elle réunit les lieux comme sa composante environnementale, les gens et les genres comme sa composante sociale et les institutions comme sa composante économique. Nous pouvons souligner qu'elle occupe une place centrale dans ce que nous avons défini comme une rhétorique de la proposition alternative des acteurs de la contestation. Ce registre discursif de l'urbanisme réunit une majorité d'acteurs collectifs qui adhèrent à une vision écologiste de la ville. Cette figure se définit en réaction à une ville ségréguée où certains quartiers de la ville seraient ainsi enclavés par rapport aux autres. Elle s'avère une figure discursive qui prend une forme empirique tangible au moment d'un débat sur la remise en question de la planification par un projet. À l'aide du recours juridique ou de l'appel à la mobilisation, elle concerne la préservation d'un patrimoine collectif à la communauté comprise comme la mise en commun de tous les acteurs d'un territoire conçu et perçu par ceux qui y habitent. Le développement de l'habitat passe selon cette perspective par une mobilisation des ressources citoyennes et associatives du milieu afin de protéger les biens communs qui composent les diverses formes de patrimoine. Agir sur les déplacements implique de comprendre comment les gens se déplacent. Agir sur les vues urbaines et son paysage concerne la manière dont les aménagements des espaces publics servent les gens qui les utilisent. Agir sur l'habitat renvoie à la mise en commun d'une représentation collective du développement. La mésentente en urbanisme se situe à l'intersection de ces trois domaines d'intervention où s'énonce une divergence des points de vue en matière de mise en œuvre de la planification. La rationalité écologiste de la ville vue comme une communauté-territoire rassemble les

⁷ Jacquier, Claude (2011), « Qu'est-ce qu'une communauté ? En quoi cette notion peut-elle être utile aujourd'hui? », *Vie sociale*, no 2, p. 33-48.

différentes interprétations de la ville afin de réduire la distance entre les registres discursifs de l'urbanisme. Cette distance peut se réduire à la mise en commun des rhétoriques par cette nouvelle articulation entre le plan et le projet où les acteurs de l'urbanisme apprennent à adapter leurs intentions individualistes à des volontés collectives.

Pour terminer, une communauté-territoire serait vouée à la mise en œuvre d'une politique d'urbanisme qui concentre les visées de transversalité entre les secteurs d'interventions de la municipalité et les échelles territoriales des divers acteurs collectifs. La ville communauté-territoire juxtapose les intentions de développement des projets d'urbanisme avec les partis d'aménagement de la planification territoriale de l'aire métropolitaine afin de dépasser l'opposition entre le plan et le projet. Elle s'avère ainsi une stratégie de coalition entre les acteurs pour le maintien de la qualité de vie de leurs habitats urbains. En ce sens, la ville communauté-territoire confronte la figure de la ville libéralisée exempte des normes règlementaires et de concordance en soulevant le paradoxe d'une dérive de l'urbanisme de l'intensification. Elle remet en cause le recours des acteurs de l'expertise aux arguments écologistes pour opérationnaliser des projets d'urbanisme. Elle rappelle les dérives de l'urbanisme des années 1960-70 où une approche rationnelle de la planification, une stricte logique de développement économique et un discours gestionnaire venaient transformer les vieux quartiers pour la construction de nouveaux ensembles immobiliers.

Conclusion de la troisième partie

En guise de conclusion de cette troisième partie de la thèse, nous voulons dégager des constats qui permettent de remonter à nos hypothèses de recherche établies dans notre cadre théorique. Les scènes de la mésentente situent certains conflits d'aménagement en matière de déplacement, dont l'usage de l'automobile individuelle par rapport à l'offre du transport en commun, le réaménagement des espaces publics avec moins de places de stationnement et la requalification des vieux quartiers suivant une densification de l'habitat autour des pôles multimodaux. Le premier constat qui distingue les pratiques d'urbanisme à Grenoble et à Gatineau concerne la relation entre les acteurs de la contestation et de la décision. Par exemple, le projet du quartier de l'Esplanade à Grenoble est soutenu par la Mairie en tant que promoteur du projet tandis qu'à Gatineau la requalification du quartier du Musée se voit récupérée par des promoteurs privés avant la consultation populaire par la municipalité. Cette distinction ouvre le champ de l'analyse du jeu des acteurs sur une réflexion concernant la place centrale des acteurs de la décision dans la négociation de la concordance des projets d'urbanisme avec la planification. Elle interroge la pertinence du positionnement des élus en ce qui a trait aux visions d'aménagement et de développement. Elle oppose la mobilisation des acteurs de la contestation en vertu de propositions alternatives au projet à cette concordance revendiquée par les acteurs de la décision afin d'arrimer la planification et aux projets.

Nous avons soulevé que l'ouverture des possibilités et la conciliation des positionnements discursifs prennent forme avec la mise en place d'une planification plus flexible formalisée pour un contrôle de l'urbanisme qui soutient l'idée des gabarits et d'une linéarité des structures commerciales. Les projets de requalification tentent de créer des milieux multifonctionnels qui répond à une rationalité écologiste du discours visionnaire d'un urbanisme de l'intensification. Ces visées d'intensification soumises

au débat public à Grenoble par la Mairie laissent présager un conflit entre deux formes rhétoriques, soit celles de la planification qui maintient les seuils de hauteur à une échelle humaine et celles du projet qui tente d'accroître les gabarits en vertu d'une densification verticale. Dans le cas de Gatineau, ces deux formes rhétoriques de l'urbanisme se confondent dans le sens où la Mairie prend ses distances par rapport à la proposition de modification de planification qu'engendre le projet de requalification du quartier du Musée. À Grenoble, nous pouvons conclure que la promotion de la requalification du quartier de l'Esplanade par la municipalité relègue l'urbanisme de la concordance à un rang secondaire par rapport à un urbanisme de l'intensification qui obtient une faveur dominante pour l'atteinte des objectifs de livraison de logements aux abords du trajet de la nouvelle ligne de tramway. Cette distinction entre les deux municipalités nous mène à souligner que l'émergence de nouveaux acteurs de la contestation comme *Vivre à Grenoble* et *Protégeons le quartier du Musée* participe à la représentation territoriale de la ville dont la conception se fabrique suivant une rationalité de la mésentente. Le litige sous-jacent à cette rationalité place le conflit entre les acteurs de la décision et de la contestation à la jonction de la rhétorique du projet et de l'urbanisme de l'intensification. Les prémisses d'une telle rhétorique s'appuient sur l'argumentaire écologiste pour affirmer que la densification des habitations permet d'économiser de l'espace au sol pour favoriser l'aménagement d'espaces publics qui contribuent à la convivialité des quartiers. Ces acteurs de la contestation apparaissent lors de la mise en scène des projets de requalification qui demandent la modification de planification. Par le renouvellement de leur discours sur l'urbanisme, ces acteurs se mobilisent afin de remettre à jour la question de la collaboration en confrontant les acteurs de la décision dans leur pratique d'urbanisme qui reproduisent les erreurs et les dérives des années 1970. Les faillites de la rénovation urbaine propulsent les acteurs de la contestation à engager une nouvelle fonction et une place grandissante dans la définition des orientations de la planification et ainsi dans la protection et la

surveillance de sa mise en œuvre par les projets d'urbanisme. Ce nouveau rôle les place comme des adversaires des acteurs de l'expertise qui pouvaient prétendre dans les années 1970-80 à un monopole de la technique urbanistique. Ainsi, la mésentente nous a conduits à retracer l'histoire de l'urbanisme à travers les trois moments singuliers. Ils nous ont permis de constituer une typologie formalisée par les acteurs eux-mêmes lors du débat public de leur positionnement sur les avenues de la mise en œuvre de la planification par des projets. Cette mobilisation nous a renvoyé vers les arguments d'une concordance qui préconise la cohérence entre les projets de transport en commun et le développement de l'habitat afin de soutenir une intensification dans le respect du patrimoine et du paysage urbain.

En conséquence, nous avons relevé le positionnement des nouveaux acteurs qui émergent de ce conflit et remettent en question la possibilité de modifier la planification à lumière du projet de requalification. Il se situe dans une attitude et une posture agonistique qu'ils adoptent pour confronter les autres acteurs. Tant à Grenoble qu'à Gatineau, ces acteurs inédits ne prennent pas au sérieux les mises en scène du projet à l'occasion de réunions publiques pour faire valoir les modifications du projet à la suite des demandes citoyennes. Nous pouvons également soutenir que les acteurs de la contestation s'appuient sur une négociation discursive pour déployer des propositions qui vont dans le sens d'une recherche de la réfutation ayant comme finalité le compromis territorial. Ils adopteraient une position radicale pour atteindre les objectifs de préservation patrimoniale suivant la figure d'une ville « communauté-territoire ». Ils se distancient de la rhétorique du projet pour interpeller les acteurs de la décision à partir d'une rhétorique du plan afin de les convaincre des bien-fondés de leurs propositions comme solution pour atteindre le compromis. À la lumière de la conception de Jean Hillier d'une planification territoriale qui se veut itérative, contingente et performante, les acteurs de la contestation deviennent en quelque sorte les gardiens des possibilités que présentent les projets d'urbanisme. Ils émettent leur

proposition en suivant la cohérence des normes de la planification et des modalités des projets d'aménagement que rendent les documents d'urbanisme.

En partant du concept de mésentente chez Jacques Rancière appliqué à la pratique de l'urbanisme, nous avons conçu ici une typologie des discours sur l'urbanisme à trois niveaux qui suivent nos objectifs et questions ainsi que nos dimensions et hypothèses. À partir de ce cadre à trois dimensions, les registres rhétoriques se sont définis selon les discours des acteurs de l'urbanisme associés à une fonction et une place spécifique dans l'appareillage de la gestion urbaine des développements et des déplacements. Nous avons précisé dans cette troisième partie de la thèse comment les différentes paroles qui prennent part à la mise en œuvre de la planification se constituent à partir des mêmes interventions, mais selon des finalités et des conséquences sur la ville qui ne sont pas compatibles d'où la situation conflictuelle de la mésentente en urbanisme.

D'abord, l'urbanisme de la concordance s'inscrit dans une séquence historique de choix d'aménagement qui s'applique d'abord à la planification des déplacements, des réseaux soutiers et des transports collectifs pour orienter l'urbanisation. Nous pouvons conclure que ces choix attribuables aux acteurs de la décision ont provoqué des distorsions de la morphologie urbaine avec des scènes de mésentente et des effets de controverse sur les relations entre les acteurs. Nous remarquons que les décisions publiques concernant la rénovation urbaine des vieux quartiers à Grenoble et à Gatineau, malgré des dénouements historiques distincts, ont fait surgir un nouvel acteur citoyen qui prenait en charge la surveillance des pratiques d'urbanisme afin de faire correspondre les orientations de la planification en vertu des représentations territoriales des habitants. La difficulté de concilier les rationalités et les visions du développement des acteurs prend la forme d'un compromis à l'intérieur des documents de planification. Ils constituent une contractualisation sociopolitique de l'urbanisme dans le cadre d'une planification collaborative issue d'une parole gouvernementale et

partisane. Elle prétend prendre en considération l'ensemble des points de vue sur l'aménagement afin d'en arriver à des orientations effectuant une concordance entre les constats du passé et les interventions à privilégier dans l'avenir. Nous avons examiné à partir des monographiques les mécanismes et les dispositifs institutionnels comme les conseils de secteurs à Grenoble et l'unité de participation publique à Gatineau. Nous avons relevé que l'histoire de la formation des discours est concomitante à l'émergence de nouvelles pratiques collaboratives qui placent le débat public comme forme de médiation des conflits. Ce type de discours sur l'urbanisme s'est constitué à partir de notre analyse des tactiques des acteurs de la décision et d'une rhétorique de la planification à l'origine d'un évitement des conflits par la recherche du compromis. Les déplacements dans les programmes d'urbanisme des vieux quartiers du centre-ville à Grenoble et à Gatineau nous ont amenés à faire converger les pratiques contemporaines d'urbanisme vers trois figures de la ville. Ces figures mettent en lumière de manière heuristique les tendances des nouvelles pratiques d'urbanisme en réaction aux opérations de rénovation urbaine des années 1960-70. Ainsi, ces premières figures de la ville présentées au chapitre 8 viennent en partie répondre à notre première hypothèse de recherche qui soutient que les nouvelles pratiques d'urbanisme n'arrivent pas à s'imposer dans leur quête de collaboration et d'expression des représentations de l'ensemble des acteurs de l'urbanisme. Nous avons soulevé que ces figures de la ville, polarisée, disséminée, ségréguée, sont les symptômes d'une pratique d'urbanisme qui réagit aux demandes sociales d'une minorité de la population dans le cadre de débats publics qui occultent les autres formes d'expression des conflits. Nous avons également examiné ces nouvelles pratiques collaboratives et participatives qui s'institutionnalisent au cours des années 1990-2000, mais qui ne permettent pas la formation et la création de lieux légitimes de discussion indépendantes et autonomes. À partir d'un tel résultat issu de la rhétorique du plan, nous avons conclu que la résolution des situations de mésentente et les conflits qu'elles perpétuent passe par une

négociation discursive qui tente d'influencer les enjeux en matière de cohérence entre le plan et le projet. Cette approche négociée de l'urbanisme viserait entre autres à concilier les ambitions des promoteurs de projets dans leurs intentions d'intensification et les aspirations des citoyens dans la préservation du patrimoine et de la convivialité des vieux quartiers.

Ensuite, l'urbanisme de l'intensification correspond à une convergence de la multiplicité des représentations de la ville. En s'appuyant sur les ambitions de la transversalité conférées par un urbanisme de la concordance, l'intensification urbaine vise à mettre en œuvre par le projet d'urbanisme les orientations de densité, de compacité et de multifonctionnalité de la planification. Ces orientations prennent une signification différente selon les acteurs. Pour les acteurs de la contestation, nous avons remarqué que leur discours visionnaire se déploie en partant d'une rationalité écologique de l'urbanisme. Ils procèdent par un discours qui valorise la préservation du patrimoine et le respect des demandes citoyennes dans l'exercice démocratique de remise en question des décisions publiques et des visées de certains projets. Pour les acteurs de l'expertise, nous avons plutôt rapporté que leur discours gestionnaire se présente en suivant une rationalité technique et économique. Ils avancent les arguments nécessaires pour convaincre les autres acteurs que l'intensification proposée répond à une attractivité et une convivialité qui passent par le réaménagement des espaces publics adjacents au projet d'urbanisme. Pour ce faire, ils doivent modifier les normes de la planification afin de les adapter aux contenus du projet en démontrant comment les retombées de cette modification bénéficient à l'ensemble du quartier concerné. Ce type de discours sur l'urbanisme s'est constitué à partir des tactiques des acteurs de l'expertise et d'une rhétorique de projet dont les prémisses prennent forme dans une négociation et une mise en scène des vertus de l'intensification. Le réaménagement des espaces publics nous a conduits au chapitre 9 à considérer trois autres figures de la ville avec l'enjeu des stationnements dans un aménagement

compact des vieux quartiers. Ces figures d'un urbanisme de l'intensification confirment notre deuxième hypothèse en démontrant l'entendu de la disjonction paradoxale entre les visions et les rationalités des champs de pratique associés à la mise en œuvre de la planification par des projets d'aménagement. La scène de mésentente concernant le réaménagement des Quais de l'Isère et du Cour Jean-Jaurès à Grenoble soulève cette incompatibilité des visions des acteurs concernant les déplacements motorisés et la place du stationnement dans les projets d'urbanisme. Cette impasse suggère une impossibilité d'atteindre une interprétation consensuelle, mais nous avons rappelé que ces diverses interprétations dans le cadre d'une arène publique se confrontent pour en arriver à un compromis qui prend la forme d'une représentation consensuelle au sein des documents de planification. La figure de la ville motorisée dominée par la parole d'une majorité des acteurs de l'urbanisme se voit contredite par un urbanisme de l'intensification qui soutient une appropriation de la ville afin de réaliser les visées d'aménagement s'appliquant à contrer la dissémination urbaine. Nous avons également établi que les divisions entre les discours gestionnaire et visionnaire permettent aux acteurs l'expertise de contourner les revendications des nouveaux acteurs. Dans une récupération des apports de chacun, ils juxtaposent les prémisses écologiques et financières des deux discours afin d'en arriver à formaliser une rhétorique de projet répondant aux exigences des acteurs de la décision et de la contestation. Cependant, les finalités du projet qui ne répondent pas aux normes de la planification sont la source du litige et de l'incompatibilité des rationalités qui rend impossible l'atteinte d'un consensus et difficile la conciliation entre les deux visions de l'urbanisme de l'intensification.

Enfin, l'urbanisme de la mobilisation traite d'une relation paradoxale entre les acteurs qui se confrontent lorsqu'ils débattent de la mise en œuvre de la planification au moment de la présentation d'un nouveau projet. Les propositions des acteurs de la contestation pour dénouer les impasses de l'incohérence du projet par rapport à la

planification nous démontrent qu'ils se placent au-delà de la mobilisation contre un projet en insistant sur le soutien à la réussite des projets de requalification des vieux quartiers en vertu des orientations de planification. Pour les acteurs de l'expertise, nous avons souligné que leur relation avec les autres acteurs s'appuie sur une approche négociée qui place le développement et l'intensification de l'habitat comme la finalité ultime de la planification des déplacements et des projets de réaménagement des espaces publics. La représentation véhiculée par la planification sert de socle qui unit les acteurs de l'urbanisme afin de dépasser les divisions entre les rationalités d'une approche communicationnelle et agonistique. C'est au sein d'une approche conflictuelle de l'urbanisme que nous avons suivi les tactiques de résistance capables de faire surgir une représentation de la ville issue d'un compromis et de la négociation entre les visions d'aménagement des divers acteurs. Nous avons soutenu que ce compromis a permis le développement d'une vision collective. Elle fait surgir de la mésentente des propositions des acteurs de la contestation en sensibilisant les autres acteurs à leur revendication et leur remise en question des projets d'intensification qui ne concordent pas avec la planification. Le changement de perspective des nouveaux acteurs de la contestation qui se distinguent des comités citoyens et des unions de quartiers des années 1960-70 nous a dirigés vers le constat d'une adaptation de la mobilisation aux paradoxes provoqués par les dérives des pratiques d'urbanisme. Nous pouvons confirmer notre troisième hypothèse dans le sens où les acteurs de la contestation ont su innover de manière radicale leur pratique dans un urbanisme de la mobilisation. Puisqu'ils ont accumulé les ressources discursives des acteurs de l'expertise et de la décision, ils ont pu ainsi consolider un registre rhétorique de la proposition qui énonce plusieurs solutions aux symptômes de la ville. En faisant converger les figures d'une ville polarisée puisque motorisée et d'une ville disséminée puisqu'appropriée, nous avons pu dégager à partir des propos des acteurs de la contestation les éléments constitutifs des figures de la ville qui remonte aux trois

moments singuliers de l'urbanisme proposés dans notre problématique de la recherche de la première partie de la thèse. Elles nous ont conduits à comprendre ce que voulait dire une parole qui n'entend pas la même chose malgré l'usage des mêmes mots. À partir de la préservation du patrimoine bâti dans les projets immobiliers, nous avons examiné le discours sur l'urbanisme de la mobilisation à la lumière du positionnement discursif des acteurs de la contestation qui relève d'une coalition d'acteurs issue les divers champs de pratique qui composent l'urbanisme. Nous avons pris le chemin d'un renversement cognitif de la pensée urbanistique au cours de son histoire qui procède de manière linéaire à partir d'une figure de la ville planifiée qui se voit imposer les intentions d'une ville en projet et la juxtaposition de la transversalité des secteurs d'intervention avec les échelles territoriales des divers acteurs collectifs de la ville communauté-territoire.

Conclusion générale

Dans le but d'opérationnaliser le concept de la mésentente emprunté à Rancière, nous avons procédé à un examen de la relation des acteurs de l'urbanisme au cours des cinquante années qui ont donné naissance au premier processus de planification territoriale (1965-2015). Les nouvelles pratiques d'urbanisme nous ont d'abord conduits à établir trois moments singuliers. Ceux-ci participent à la formation de registres rhétoriques, soit celui du plan, du projet et du débat qui servent de lieux de légitimation des pratiques des acteurs de l'urbanisme. Par une analyse des discours présents dans les deux territoires urbains à l'étude, la nature comparative de notre recherche se révèle tout à fait pertinente pour exposer le différentiel de sens que les acteurs donnent à ces pratiques d'urbanisme dans leur mise en œuvre d'une planification par des projets. Ceux-ci impliquent une participation active des acteurs concernés par le réaménagement et la requalification des vieux quartiers du centre-ville. Elle vise à convaincre une majorité des acteurs du bien-fondé des intentions du projet.

Ce qui fait l'originalité de notre recherche se situe dans nos objectifs qui ont visé à comprendre la séquence historique des discours sur l'urbanisme à travers l'examen d'une disjonction entre les processus de planification et les démarches de projets. À travers le moment du débat, nous avons pu comprendre comment les situations de mésentente entre les acteurs participent à un processus politique de planification du territoire et à sa mise en œuvre à travers des projets de requalification et de réaménagement des vieux quartiers. Nous avons examiné dans un premier temps comment l'approche collaborative se présente comme une solution à cette mésentente qui caractérise des pratiques discursives qui font surgir de nouveaux acteurs dans le cadre de conflits d'aménagement. Nous avons relevé dans un deuxième temps les discours qui composent les registres rhétoriques de l'urbanisme pour saisir les

fondements de leur incompatibilité rationnelle. Nous avons développé dans un troisième temps les caractéristiques des relations entre les acteurs de l'urbanisme suivant la quête persuasive de leur stratégie d'influence des orientations de la planification au cours des démarches participatives de projet. Ces trois temps nous ont permis de tracer les contours d'une typologie des discours sur l'urbanisme à partir d'une analyse rhétorique des acteurs dans leur participation à l'édification d'une vision d'aménagement qui prend forme d'une production de l'habitat et de la préservation de la convivialité des vieux quartiers. Nous avons segmenté notre thèse en trois parties qui correspondent à une phase de l'élaboration du problème (partie I, chapitres 1 à 3), à la présentation des résultats empiriques (partie 2, chapitres 4 à 7) et à la consolidation d'une typologie des discours (partie 3, chapitres 8 à 10).

Dans la première partie de la thèse, nous avons élaboré notre problématique de recherche à partir d'une question de départ simple, mais concrète, soit dans quelle mesure les pratiques d'urbanisme traduisent-elles les propositions faites par les acteurs pendant les processus participatifs de planification? Nous avons mis en relation les processus de planification territoriale, abstrait et tourné vers l'avenir, avec des pratiques d'urbanisme, d'aménagement et de développement, concret et ancré dans le présent. Dans leur relation, les acteurs qui prennent part aux débats publics sur la planification le font dans le but de proposer des orientations, voire les règles précises, pour encadrer les pratiques d'urbanisme. Alors, à ce moment singulier de la pratique de l'urbanisme, nous avons eu recours au concept de mésentente pour caractériser une forme de rationalité qui se définit par un exercice démocratique d'argumentation persuasive et de recherche conflictuelle de la réfutation. Nous avons appuyé notre problématique de la mésentente en urbanisme sur une ambivalence et une disjonction entre le plan et le projet qui survient au moment du débat.

Ce problème devient fondamental dans une atteinte d'un compromis territoriale sur les avenues de la planification. Avant notre incursion sur le terrain empirique des

pratiques d'urbanisme, nous avons fixé trois hypothèses de recherche concomitantes à nos questionnements sur la disjonction entre le plan et le projet. D'abord, nous avons pris parti de ces ambivalences pour exposer les contingences de la séquence historique en fonction d'une distinction des opérations de rénovations urbaines des années 1960-70 avec les nouvelles pratiques d'urbanisme qui émergent dans les années 1980 avec les démarches de projet imposant leurs intentions à une planification déjà toute récente. Ensuite, nous avons investi les discours sur l'urbanisme pour rendre compte des formes singulières des pratiques rhétoriques des acteurs qui viennent s'affronter sur les arènes publiques de l'aménagement. Enfin, nous avons examiné ces pratiques discursives pour en dégager les stratégies d'influence. Elles participent à définir les caractéristiques de la mise en commun des paroles d'acteurs. Sous la forme particulière d'un registre rhétorique, elles contribuent à énoncer les arguments responsables de la persuasion d'une majorité d'acteurs de l'urbanisme. La mésentente en urbanisme réfère à un partage des sensibilités et à la mise en commun des intentions des acteurs de l'urbanisme en matière d'aménagement. Nous avons exposé que la requalification des vieux quartiers figure parmi l'une des pratiques d'urbanisme qui comporte des conflictualités associées aux déplacements et à la mobilité, aux espaces publics et aux stationnements ainsi qu'à l'habitation et aux logements. La divergence des interprétations des acteurs nous a amenés à interroger la capacité des municipalités de Grenoble et de Gatineau à mettre en œuvre des démarches participatives pour discuter des projets d'aménagement afin d'en arriver à un compromis sur les modifications à entreprendre auprès des normes de la planification.

Dans la deuxième partie, nous avons présenté les résultats de notre analyse documentaire et de notre enquête de terrain à Grenoble (2013) et à Gatineau (2015). Nous avons engagé une rétrospective de l'histoire de la planification pour comprendre la portée des projets d'urbanisme afin d'approfondir les thématiques établies dans la première partie de la thèse. Les chapitres monographiques nous ont permis de mettre

en lumière la relation entre les acteurs pour préparer notre analyse rhétorique qui présente les tactiques d'évitement des conflits, de mise en scène des intentions des projets et de contre-discours relevant les paradoxes de la disjonction entre le plan et le projet. Cette mise en relation des positions des acteurs par rapport aux intentions du projet nous a incité à déceler les figures de styles employés par les élus, les professionnels et les citoyens pour illustrer leur rhétorique de l'urbanisme. Nous avons pu explorer les diverses tactiques rhétoriques dans les deux villes pour montrer comment les acteurs recourraient aux mêmes tropes argumentatifs. D'abord, nous avons investi une rhétorique du plan menée par les acteurs de la décision qui avancent certaines métaphores comme celle du funambule à Gatineau et de la communauté perdue à Grenoble. Ensuite, nous avons poursuivi avec une rhétorique du projet déployée par les acteurs de l'expertise qui énoncent eux aussi de manière convergence des tactiques de la mise en scène par le recours aux métonymies de la ville dense, compacte et durable. Enfin, nous avons entamé l'analyse d'une rhétorique de la proposition alternative envisagée par les acteurs de la contestation qui revendiquent par des tactiques de contre-discours l'existence de paradoxes inhérents aux respects des intentions du projet au détriment des orientations prescrites par la planification. À partir de cette présentation historique de la planification et des formations discursives qui émergent des paroles d'acteurs, nous avons abordé les liens entre la planification territoriale et les projets d'urbanisme afin de dégager des formations discursives qui englobent les pratiques des acteurs.

Dans la troisième partie, nous avons approfondi ces formations discursives issues de la rhétorique des acteurs de l'urbanisme. En partant de nos questions de recherche, nous avons élaboré une typologie des discours sur l'urbanisme afin de discuter en détail la requalification des vieux quartiers en fonction des thématiques des déplacements, des espaces publics et de l'habitation. Nous avons vu que ces discours sur l'urbanisme témoignent d'abord d'une concordance entre les documents de la planification, ensuite

d'une visée à l'intensification urbaine du projet et enfin d'une mobilisation provoquée par les demandes de modification de la planification par le projet. Ces trois types de discours nous ont permis d'interroger la place des acteurs au sein d'un registre en particulier de la provenance des acteurs qui le composent. Nous avons conclu que certains acteurs participent à un positionnement discursif malléable. Il s'avère que certains acteurs auront une prise de parole distincte selon la fonction qu'ils occupent dans le jeu d'acteurs.

Avec l'implantation d'un transport en commun, nous avons abordé un urbanisme de la concordance qui place les déplacements au sommet des actions publiques afin d'organiser les polarités de la ville, d'en contrôler la dissémination et d'articuler ses quartiers ségrégués. À Grenoble, nous avons parlé d'une planification distincte des réseaux routiers et des transports en commun qui tentent après coup de faire émerger une articulation entre les règles de l'urbanisme et les transports. Ces pratiques sectorielles du transport font émerger une scène de mésentente concernant la mise en œuvre de planification des déplacements par les acteurs de la décision, soit avec la contestation du bouclage de la Rocade Nord et le trajet du tramway par des associations écologistes. À Gatineau, nous avons discuté d'une planification régionale intégrée des réseaux routiers et des transports en commun qui consolide les polarités avec une difficile articulation de l'urbanisme et du transport. Le développement de l'habitation aux abords de l'implantation d'un service rapide par bus souffre d'un manque d'intégration entre les quartiers environnants et les stations.

Avec les réaménagements des Quais de l'Isère et du Cour Jean-Jaurès à Grenoble et de la rue Montcalm à Gatineau, nous avons remarqué un attachement similaire de certains acteurs aux places de stationnement sur rue qui se voient supprimées au profit d'une végétalisation et d'une piétonnisation des vieux quartiers. Avec ces projets, nous avons exploré le discours d'un urbanisme de l'intensification qui soutient un argumentaire selon lequel une densification verticale du cadre bâti permet d'accroître

la superficie dédiée à l'aménagement des espaces publics. L'intensification urbaine s'avère au centre d'un litige entre des rationalités distinctes sur le développement des vieux quartiers. Nous avons soulevé qu'une ambivalence des réglementations du plan et des intentions du projet laisse présager une confrontation entre un discours visionnaire soutenant une rationalité écologiste et un discours gestionnaire s'appuyant sur une rationalité financière de la gestion urbaine.

Cette ambivalence nous conduit au discours d'un urbanisme de la mobilisation qui suit les acteurs de la contestation dans leur recherche des paradoxes inhérents aux intentions du projet de requalification. En soutenant une intensification urbaine par le développement de l'habitation, les acteurs de l'expertise interpellent la planification par l'entremise d'un projet demandant des modifications substantielles aux réglementations. Par conséquent, nous avons constaté que les acteurs de la contestation s'organisent au sein d'un nouvel acteur qui maintient des propositions alternatives lors du débat sur le projet. Ils exposent un tort commis à une part d'acteurs au nom de la ville durable et d'un conflit entre les autres concernant la mise en œuvre d'une ville dense et compacte. Nous avons également décelé qu'un urbanisme de la mobilisation revendique des espaces de contestation indépendants et autonomes capables d'interpeller les acteurs de la décision afin d'éviter les dérives en matière de requalification des vieux quartiers. À partir d'une solidarité des acteurs de l'urbanisme, les unions de quartier à Grenoble et les comités de citoyens à Gatineau ont été les porte-paroles des « sans parts » dans la scène de mésentente où s'affrontent les promoteurs immobiliers et les collectifs citoyens pour la préservation du patrimoine historique et la protection des paysages urbains.

Au cours de cinquante ans, nous aurons cerné à travers l'examen de la relation des acteurs de l'urbanisme l'émergence de nouvelles pratiques d'urbanisme qui font surgir certes de nouveaux enjeux sur l'aménagement, mais en particulier des acteurs inédits dont les revendications ont changé le cours de l'histoire de l'urbanisme. Ces

nouveaux acteurs de l'urbanisme ont introduit une pensée d'aménagement qui remettait en question les intentions des projets par le déploiement d'une rationalité écologiste et l'instrumentalisation d'une rationalité économique par le renversement de son argumentaire. En soulevant les paradoxes de l'interaction entre le plan et le projet, les acteurs de la contestation ont su adjoindre à leur rang d'autres acteurs provenant d'un autre registre rhétorique. La subjectivité politique des citoyens en tant que porteur d'alerte au sein d'association de surveillance des pratiques d'urbanisme comme l'ont montré *Vivre à Grenoble* et *Protégeons le quartier du Musée* témoigne de cette montée inédite des acteurs de la contestation dans la formation discursive de propositions responsables de nouvelles pratiques en aménagement et en urbanisme. Notre posture comparative de recherche rendait possible la mise en parallèle de ces nouveaux acteurs de la contestation qui proposaient une autre vision de l'aménagement en même temps de remettre en question celles que présentaient par les acteurs de l'expertise. Nous avons vu les collectifs de citoyens émettre un argumentaire soutenant la préservation du paysage patrimoniale par une densification dans le respect des gabarits existants dans les vieux quartiers du centre-ville. Avec l'appel au respect de la planification et au positionnement des acteurs de la décision, nous avons retracé les tactiques d'un contre-discours qui investit les autres registres rhétoriques pour en relever les paradoxes par rapport aux finalités de la planification et aux intentions du projet. Les figures de la ville que nous avons proposées servent de synthèse à cette mise en parallèle des pratiques d'urbanisme en présentant des tendances tangibles de la gestion municipale des espaces de vie respectant les revendications des gens qui y habitent. Les intentions de développement du projet participent à une démarche qui cumulent la multiplication des projets dans une planification stratégique servant à pallier aux incertitudes que la planification territoriale implique. Nous avons soutenu que la figure d'une ville en projet force les acteurs à discuter des conséquences d'une absence de certains projets sur le développement urbain. Nous avons insisté sur la

négociation entre les acteurs pour l'adoption d'une modification des normes de la planification au profit d'un projet qui livre une bataille argumentative de persuasion des citoyens et des élus pour obtenir leur approbation et leur soutien.

Tant notre typologie des discours sur l'urbanisme que les figures de la ville qu'elle propose nous auront fait réfléchir sur les avenues des nouvelles pratiques participatives en urbanisme. Dans leurs aptitudes à réunir les acteurs aux lieux de discussion afin de faire surgir des revendications, elles servent la collaboration en vue de réduire la distance entre les discours par la négociation et le dialogue. Avec la bonification des intentions du projet de développement et de requalification des vieux quartiers, les nouvelles propositions des acteurs de la contestation constitueraient des pistes de solutions pour remédier à la mésentente en urbanisme. Les registres rhétoriques deviennent des espaces politiques de coalition discursive des acteurs afin d'énoncer des recommandations sur les projets qui visent le développement d'une qualité de vie et la convivialité des espaces publics. Avec les triangulations des projets de transports, d'espaces publics et d'habitat, nous avons pensé la pratique de l'urbanisme en suivant le renversement cognitif effectué par les acteurs de la contestation dans leur remise en question des décisions publiques sur le sort réservé aux patrimoines des vieux quartiers et le tort commis envers les sans part au cours des cinquante années parcourues dans notre analyse. Ces trois secteurs de l'intervention urbanistique interrogent également les aptitudes des instances politico-administratives maintenant responsables de la compétence de l'urbanisme de transcender les frontières des champs de pratique afin de valoriser une transversalité de l'action publique préconisée par une vision écologiste de la ville. La concordance historique du processus de planification nous a amenés à soulever la concordance territoriale qui interpelle l'articulation des échelles des territoires institutionnels dans leurs tentatives d'appréhender les mouvements des territoires fonctionnels. Nous avons soumis à l'épreuve nos résultats d'enquête en proposant des figures de la ville qui révèle cette interaction entre le territoire

institutionnel et fonctionnel dans des séquences historiques qui ont permis de recourir à de nouvelles approches afin d'éviter les dérives de la rénovation urbaine qu'on connut les vieux quartiers dans les années 1970.

En remontant à l'élaboration de notre problématique de recherche et aux choix des méthodes de collecte des données, nous pouvons conclure que le concept de la mésentente s'est avéré heuristique dans le cadre d'une démarche de recherche qui visait à opérationnaliser des hypothèses sur l'impossibilité de concilier les rationalités des acteurs de l'urbanisme. Nous devons souligner que l'enquête de terrain nous permettait de recueillir le discours des acteurs dans un acte de langage qui procède par une réflexivité de sa pratique. Ce recul des acteurs par rapport à leur pratique nous a engagé dans une analyse rhétorique originale dont les résultats jettent les bases d'une approche négociée de l'urbanisme. Ces résultats articulent les revendications citoyennes d'une recherche de dispositifs associés à une démocratie participative et les positions des élus dans leur de tâche de représentation politique de l'intérêt général. Nous pourrions envisager une analyse plus exhaustive des nouvelles argumentations dans les pratiques discursives des acteurs de l'urbanisme pour appréhender de nouveaux arrangements politiques en faveur de dispositifs de participation autonomes et indépendants des institutions politico-administratives traditionnelles. En fin de compte, notre recherche se positionne dans une interdisciplinarité dont les conséquences confortent la démarche d'enquête de terrain qui peut contribuer à une meilleure compréhension du développement et de l'aménagement. L'association de plusieurs territoires urbains dans une finalité de promouvoir le croisement théorique opérée dans la présente thèse permettraient d'entrevoir de nouvelles combinaisons entre le développement de l'habitat, des espaces publics et des mobilités. Les rétrospectives de la séquence historique 1965-2015 s'avèrent un exercice que nous pourrions répéter dans d'autres contextes afin d'étendre l'analyse rhétorique à des acteurs dont les positions prennent forme selon des projets associés à d'autres orientations de planification territoriale.

Annexe 1 — Guide d’entretien

Le travail et questions générales

1. Quelle(s) fonction(s) occupez-vous au sein de votre organisation? Depuis combien de temps?
2. De quel(s) dossier(s) êtes-vous en charge au sein de votre travail? Depuis quand?
3. Quel est votre parcours professionnel?
4. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous vous impliquez dans des démarches de projet urbain ou dans des processus de planification territoriale?

Les relations entre la planification, les projets et les débats

5. Selon vous, pourquoi la ville a privilégié la voie d’un processus de planification pour son centre-ville?
6. Quelle est votre impression générale quant à la revitalisation et la réanimation du centre-ville visant à doter la ville de projets urbains structurants?
7. Qu’est ce qui la distingue des autres démarches ou approches (ex. : élaboration du plan d’urbanisme, d’une politique urbaine sectorielle)?
8. Quelles sont les actions privilégiées dans la revitalisation du centre-ville?
9. Quels sont les enjeux marquants liés au centre-ville par rapport au reste de la région?
10. Lors de l’exercice de planification du centre-ville visant à doter la ville d’une vision d’avenir, à définir les grands enjeux, à élaborer des projets urbains et à définir les actions à privilégier, quelle place a occupé la question de la participation et de la délibération?
11. Pendant la planification du centre-ville, quels sont les rapports de force que vous avez observés entre les différents acteurs (élu, fonctionnaires, représentants des citoyens, d’institutions, d’organismes)?

Les représentations et les stratégies des acteurs protagonistes

12. Quels sont les événements historiques marquants du développement du centre-ville?
13. Voyez-vous un ou des liens entre la planification, les projets urbains et les débats publics?
14. Quelles sont les images ou représentations véhiculées à travers le processus de planification du centre-ville?
15. (Idem)... à travers une démarche de projet urbain?
16. Quelles stratégies considérez-vous les plus efficaces pour la revitalisation du centre-ville? Pourquoi? Dans quelles mesures?
17. Comment voyez-vous l’avenir du centre-ville?

Annexe 2 — Liste des entretiens

Grenoble

1. Alain Faure, professeur l'Université de Grenoble Alpes et chercheur CNRS en science politique, PACTE, rencontré au Centre d'études canadiennes de Grenoble.
<http://enigmes.hypotheses.org/>
2. Jean-Michel Fourniau, INRETS et GIS Participation et démocratie,
<http://www.participation-et-democratie.fr>
3. Pascal Grouazel
4. Gabriel Jourdan, AURG et ancien enseignant à l'IUG <http://www.aurg.org>
5. Pierre Kermen, conseiller en développement durable et ancien 2^e adjoint au Maire à l'environnement et à l'urbanisme 2001-2007 à la Ville de Grenoble
6. Jean Tournon, membre du CLUQ, directeur de l'ouvrage collectif *La République Antiparticipative*
7. Michel Besson, courtier immobilier et ancien co-président du CCS2
8. David Bodinier, Atelier populaire d'urbanisme, cofondateur de l'Alliance Citoyenne
9. Jean-Pierre Charre, Union de quartier Rive droite Saint-Laurent
10. Vincent Comparat, Association démocratie écologie solidarité (ADES),
www.adès-grenoble.org
11. Solène Compingt, cofondatrice de l'Alliance citoyenne,
<http://www.alliancecitoyenne-38.fr>
12. Bruno De Lescure, Vivre à Grenoble, <http://www.vivreagrenoble.fr>
13. Jean-Yves Guéraud, co-fondateur, et Philippe Zanolla, ADTC Grenoble
14. Claus Habfast, coprésident du CCS2 et ingénieur chez Schneider Grenoble
15. Christophe Hoffman, Label Ville, Association des unions commerciales de Grenoble, <http://www.labelville-grenoble.com>
16. Anne-Marie Maür, Directrice d'étude, Agence d'urbanisme de la région de Grenoble (AURG.org)
17. Janig Mouro, coordonatrice, et Maurice Ozil, président de Les Associations d'habitants du Grand Grenoble Lien et Ouverture (LAHGGLO)

18. Julie Blais, chargée de planification du PDU, Syndicat mixte des transports en commun (SMTC)
19. Anne Boisseaux, services déplacement à la Ville de Grenoble
20. Pierre-Loïc Chambon, directeur du territoire 6 et chef de projet au Centre communal d'action sociale (CCAS) de Grenoble
21. Rachel Charpenay, ingénieure et architecte DPLG, service des projets urbains à la Ville de Grenoble
22. Valérie Dioré, présidente directrice générale, Sages et Innovia
23. Julie Gauthier, architecte, service de la prospective urbaine à la Ville de Grenoble
24. Pascale Maury, urbaniste, service de la planification urbaine à la Ville de Grenoble
25. Michel Gilbert, chargée de projet à la Communauté d'agglomération Grenoble Alpes-Métropole (La Métro.fr) et ancien 11^e adjoint au Maire à l'environnement et aux transports de 1995-2001 à la Ville de Grenoble
26. Anne-Marie Perono-Cit, chargée de la participation, service démocratie locale à la Ville de Grenoble
27. Bénédicte Wagon, directrice du territoire 2 du Centre communal d'action sociale (CCAS) de Grenoble
28. Claire Thevenart, chargée de projet, service du projet urbain à la Ville de Grenoble
29. Aline Blanc-Tailleur (GOCit), conseillère déléguée à l'évaluation des politiques publiques
30. Maryvonne Boileau, conseillère municipale de l'Île-Verte (Écologiste)
31. Matthieu Chamussy, président du groupe de l'opposition (UMP), vice-président au finance à la Métro
32. Jacques Chiron (PS) 8^e adjoint aux déplacements et à l'embellissement de la ville, Président de la SEM Grenoble Habitat (1995-2013)
33. Philippe De Longevialle (PS), 3^e adjoint à l'urbanisme et à l'aménagement
34. Pascal Garcia (PS), conseiller délégué à la gestion urbaine de proximité à la Mairie de Grenoble
35. Laure Masson (PS) 17^e adjointe à la démocratie locale et à la coordination entre les secteurs à la Mairie de Grenoble
36. Jean-Philippe Motte (co-fondateur de GOCit), conseiller anciennement délégué à la politique de la ville à la Mairie de Grenoble

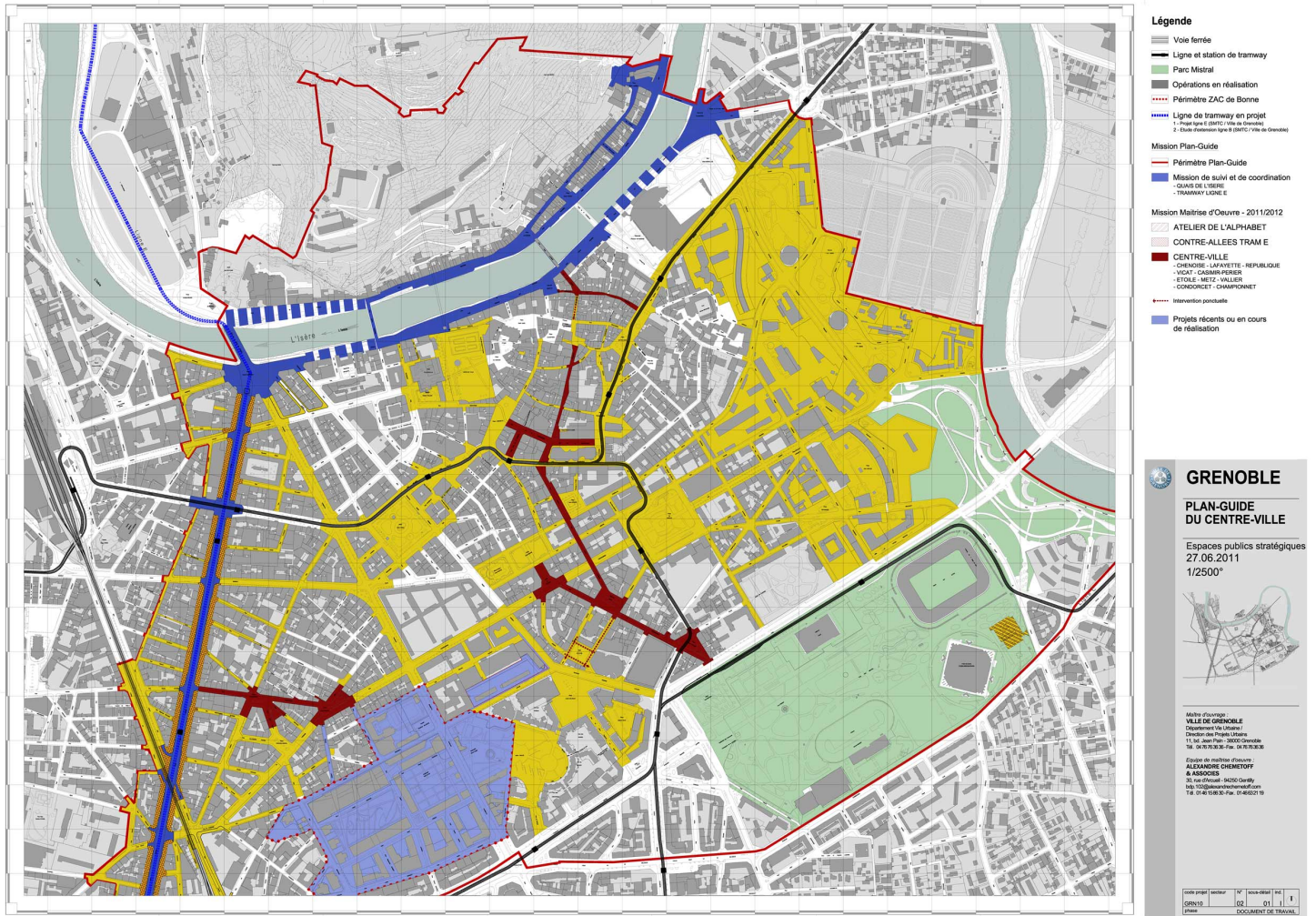
37. Alain Pilaud (PS), 6^e adjoint au secteur 2, animation et droit de voirie, co-président du Conseil consultatif sur secteur 2 (CCS2) à la Mairie de Grenoble

Gatineau

1. Patrice Martin, ancien conseiller de Wrightville
2. Roger Blanchette, historien
3. Jean Paré, connaissance importante de l'histoire municipale et régionale
4. Nicole Desroche, ex-DG, CREDDO
5. Claude Royer, Marie-Ève Gratton, Association des habitants de l'Île-de-Hull
6. Monique Trotier et Laura-Jeanne Lefebvre, Collectif *Protégeons le Quartier du Musée*
7. Stefan Psenak (AG), Vision Centre-ville
8. Michel Prévost, Société d'histoire de l'Outaouais, Archiviste en chef de l'Université d'Ottawa
9. François Pirart, Mobi-O
10. Benoît Delage, DG, CREDDO
11. Hugues Charron, Planificateur principal, Commission de la capitale nationale
12. Catherine Marchand, Directrice déléguée, SUDD
13. Réjean Martineau, SUDD, Design urbain et revitalisation
14. Salah Barj, directeur planification et développement, STO
15. Renée Lafrenière et Carol Hébert, direction marketing et communication, STO
16. Richard Bégin (AG), Deschênes, Président du CCU, ancien président CRCO, Association du patrimoine de Aylmer
17. Sylvie Goneau, Vice-présidente du CCU, Bellevue
18. Josée Lacasse, Conseillère d'Aylmer
19. Myriam Nadeau (AG), Pointe-Gatineau, Président de la Commission permanent de l'habitation
20. Gilles Carpentier, Carrefour-de-L'Hopital, Président de la STO
21. Mike Duggan, Lucerne, Conseiller de Lucerne
22. Denise Laferrière, Conseillère de Hull

Annexe 3 — Cartes de Grenoble

Carte du centre-ville de Grenoble indiquant les différents secteurs de réaménagement et l'implantation du tramway



Plan Guide du Centre-ville de Grenoble par Alexandre Chemetoff, 2011

AVAP démontrant l'Esplanade dans la zone AV3c



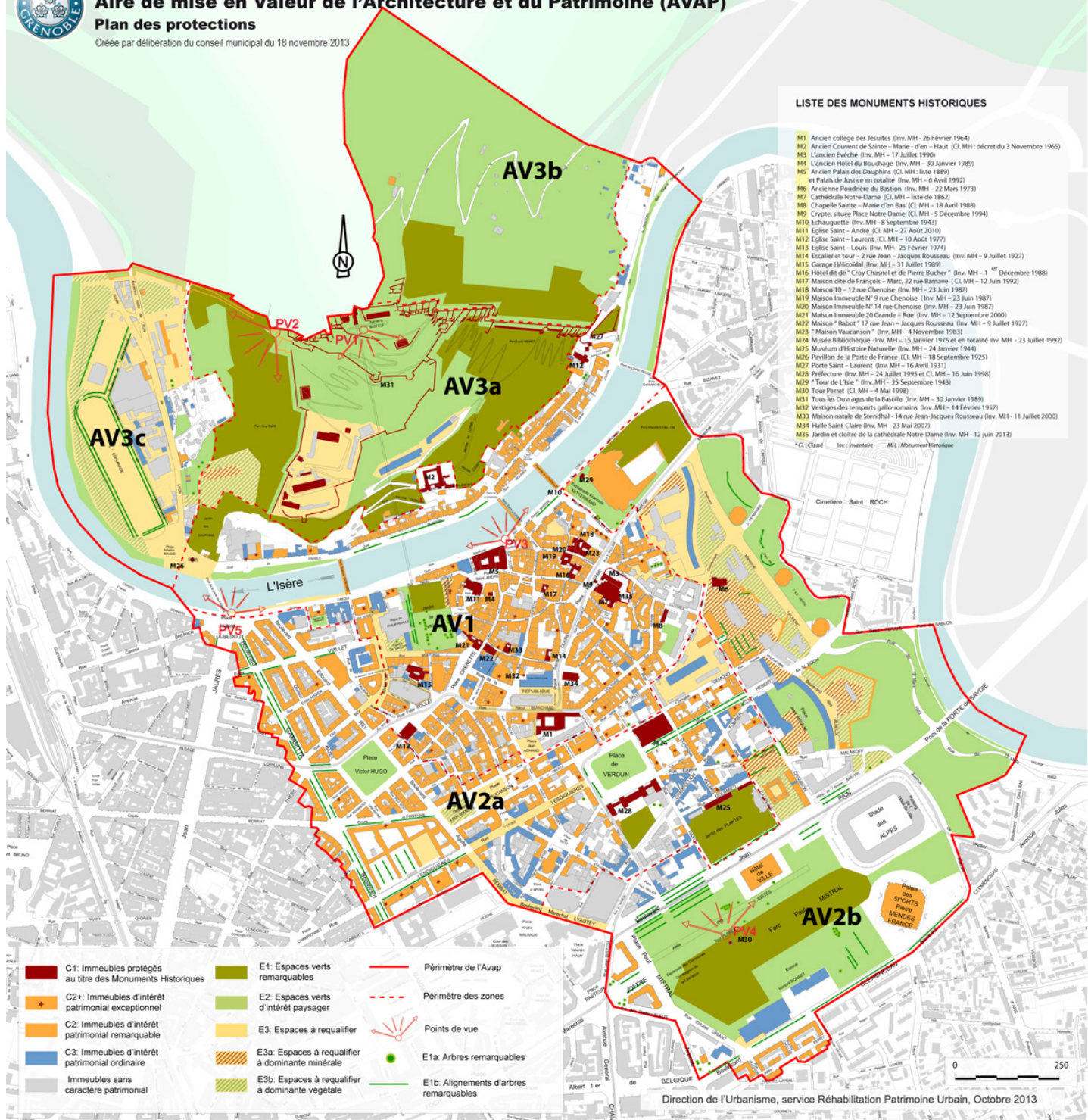
Ville de Grenoble Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) Plan des protections

Créée par délibération du conseil municipal du 18 novembre 2013

LISTE DES MONUMENTS HISTORIQUES

- M1 Ancien collège des Jésuites (Inv. MH - 26 Février 1964)
- M2 Ancien Couvent de Sainte - Marie - d'en - Haut (Cl. MH - décret du 3 Novembre 1965)
- M3 L'ancien Evêché (Inv. MH - 17 Juillet 1990)
- M4 L'ancien Hôtel du Bouchage (Inv. MH - 30 Janvier 1989)
- M5 Ancien Palais des Dauphins (Cl. MH - 10 Mars 1889) et Palais de Justice en totalité (Inv. MH - 6 Avril 1992)
- M6 Ancienne Poudrière du Bastion (Inv. MH - 22 Mars 1973)
- M7 Cathédrale Notre-Dame (Cl. MH - 18 Mars 1973)
- M8 Chapelle Sainte - Marie d'en Bas (Cl. MH - 18 Avril 1988)
- M9 Crypte, située Place Notre Dame (Cl. MH - 5 Décembre 1994)
- M10 Echauguette (Inv. MH - 8 Septembre 1943)
- M11 Eglise Saint - André (Cl. MH - 27 Août 2010)
- M12 Eglise Saint - Laurent (Cl. MH - 10 Août 1977)
- M13 Eglise Saint - Louis (Inv. MH - 25 Février 1974)
- M14 Escalier et tour - 2 rue Jean - Jacques Rousseau (Inv. MH - 9 Juillet 1927)
- M15 Garage Héliocidal (Inv. MH - 31 Juillet 1989)
- M16 Hôtel dit de "Croy Chasnet et de Pierre Bucher" (Inv. MH - 1^{er} Décembre 1988)
- M17 Maison dite de François - Marc, 22 rue Barneve (Cl. MH - 12 Juin 1992)
- M18 Maison 10 - 12 rue Chenoise (Inv. MH - 23 Juin 1987)
- M19 Maison Immeuble N° 9 rue Chenoise (Inv. MH - 23 Juin 1987)
- M20 Maison Immeuble N° 14 rue Chenoise (Inv. MH - 23 Juin 1987)
- M21 Maison Immeuble 20 Grande - Rue (Inv. MH - 12 Septembre 2000)
- M22 Maison "Rabet" 17 rue Jean - Jacques Rousseau (Inv. MH - 9 Juillet 1927)
- M23 "Maison Vaucanson" (Inv. MH - 4 Novembre 1983)
- M24 Musée Bibliothèque (Inv. MH - 15 Janvier 1975 et en totalité Inv. MH - 23 Juillet 1992)
- M25 Muséum d'Histoire Naturelle (Inv. MH - 24 Janvier 1944)
- M26 Pavillon de la Porte de France (Cl. MH - 18 Septembre 1925)
- M27 Porte Saint - Laurent (Inv. MH - 16 Avril 1931)
- M28 Préfecture (Inv. MH - 24 Juillet 1995 et Cl. MH - 16 Juin 1998)
- M29 "Tour de L'Isle" (Inv. MH - 25 Septembre 1943)
- M30 Tour Perret (Cl. MH - 4 Mai 1988)
- M31 Tous les Ouvrages de la Bastille (Inv. MH - 30 Janvier 1989)
- M32 Vestiges des remparts gallo-romains (Inv. MH - 14 Février 1957)
- M33 Maison natale de Stendhal - 14 rue Jean-Jacques Rousseau (Inv. MH - 11 Juillet 2000)
- M34 Halle Saint-Claire (Inv. MH - 23 Mai 2007)
- M35 Jardin et cloître de la cathédrale Notre-Dame (Inv. MH - 12 juin 2013)

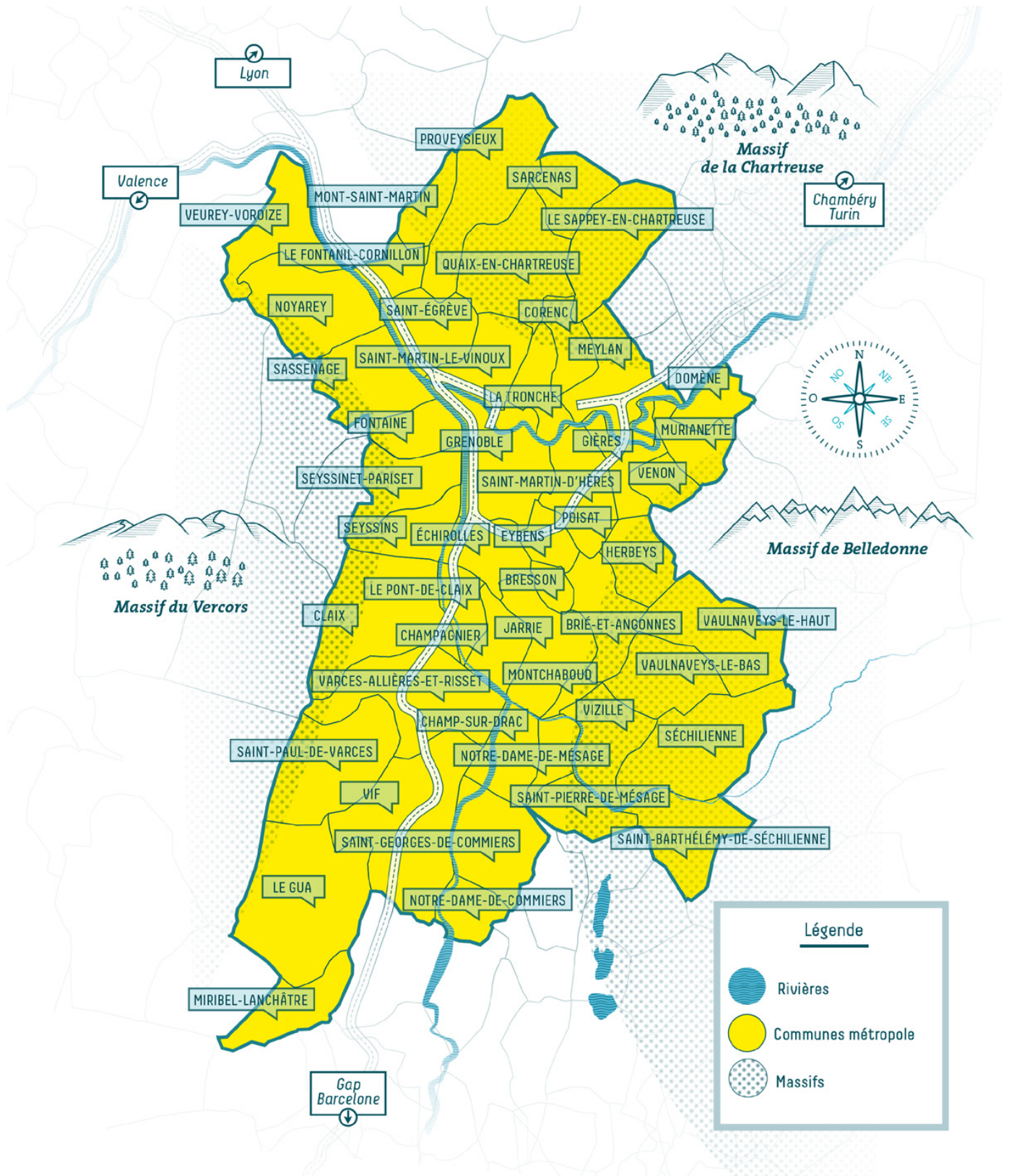
* Cl.: Classé Inv.: Inventaire MH: Monument Historique



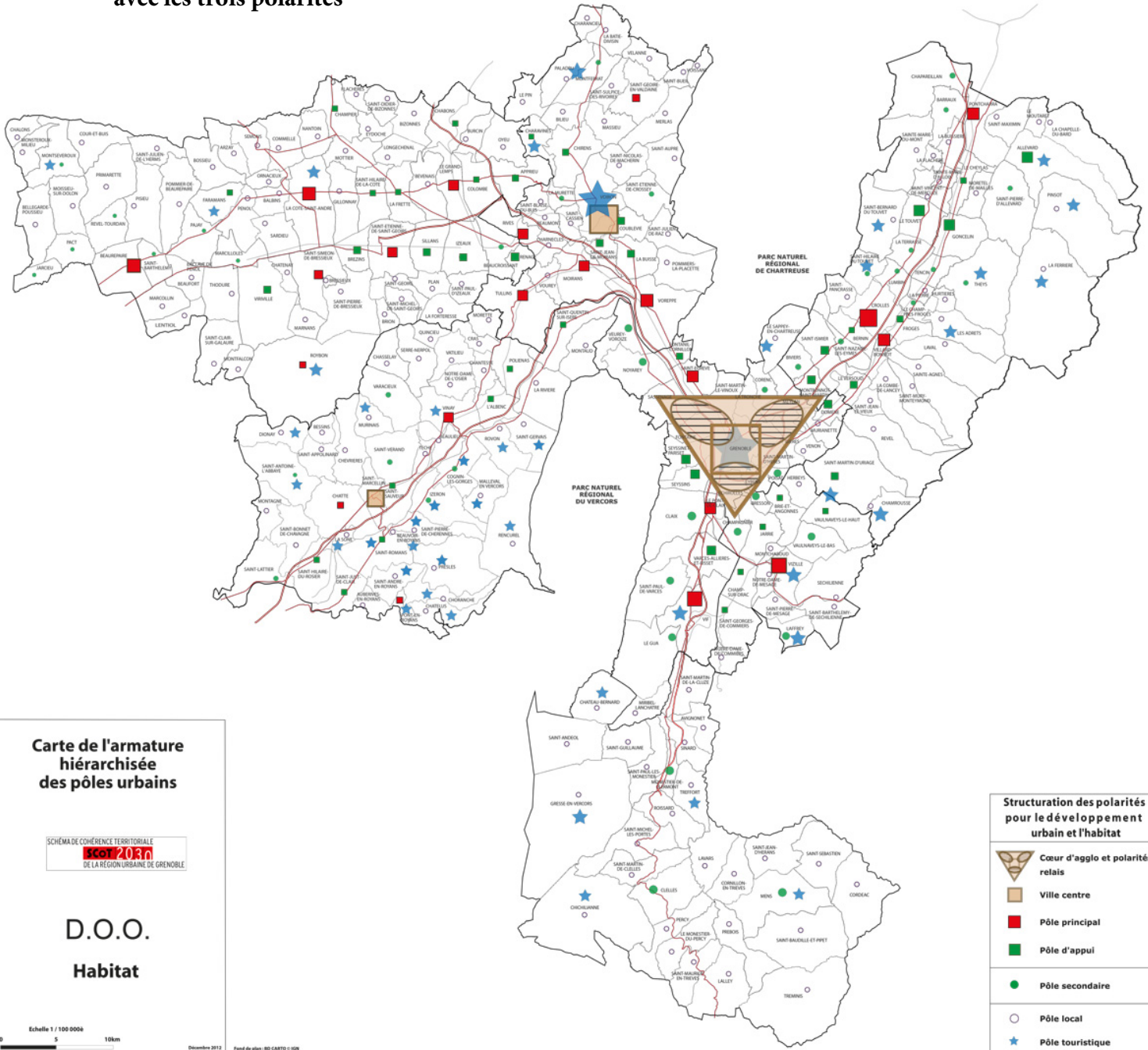
- | | | |
|---|---|--|
| C1: Immeubles protégés au titre des Monuments Historiques | E1: Espaces verts remarquables | Périmètre de l'Avap |
| C2+: Immeubles d'intérêt patrimonial exceptionnel | E2: Espaces verts d'intérêt paysager | Périmètre des zones |
| C2: Immeubles d'intérêt patrimonial remarquable | E3: Espaces à requalifier | Points de vue |
| C3: Immeubles d'intérêt patrimonial ordinaire | E3a: Espaces à requalifier à dominante minérale | E1a: Arbres remarquables |
| Immeubles sans caractère patrimonial | E3b: Espaces à requalifier à dominante végétale | E1b: Alignements d'arbres remarquables |

Direction de l'Urbanisme, service Réhabilitation Patrimoine Urbain, Octobre 2013

Carte de Grenoble-Alpes-Métropoles en 2015




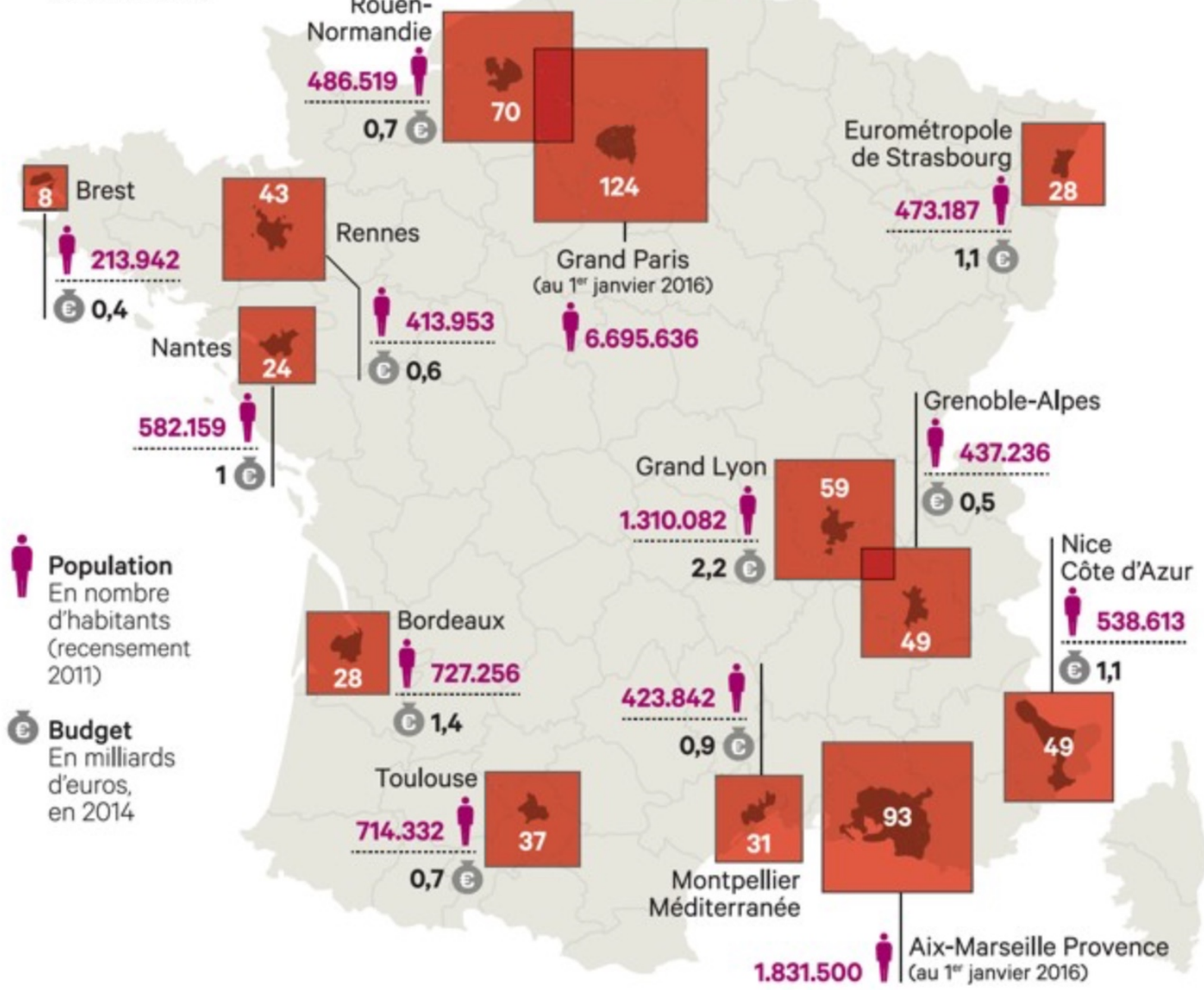
Carte du développement de l'habitat du SCoT de la Région urbaine de Grenoble avec les trois polarités



Les quatorze futures métropoles françaises

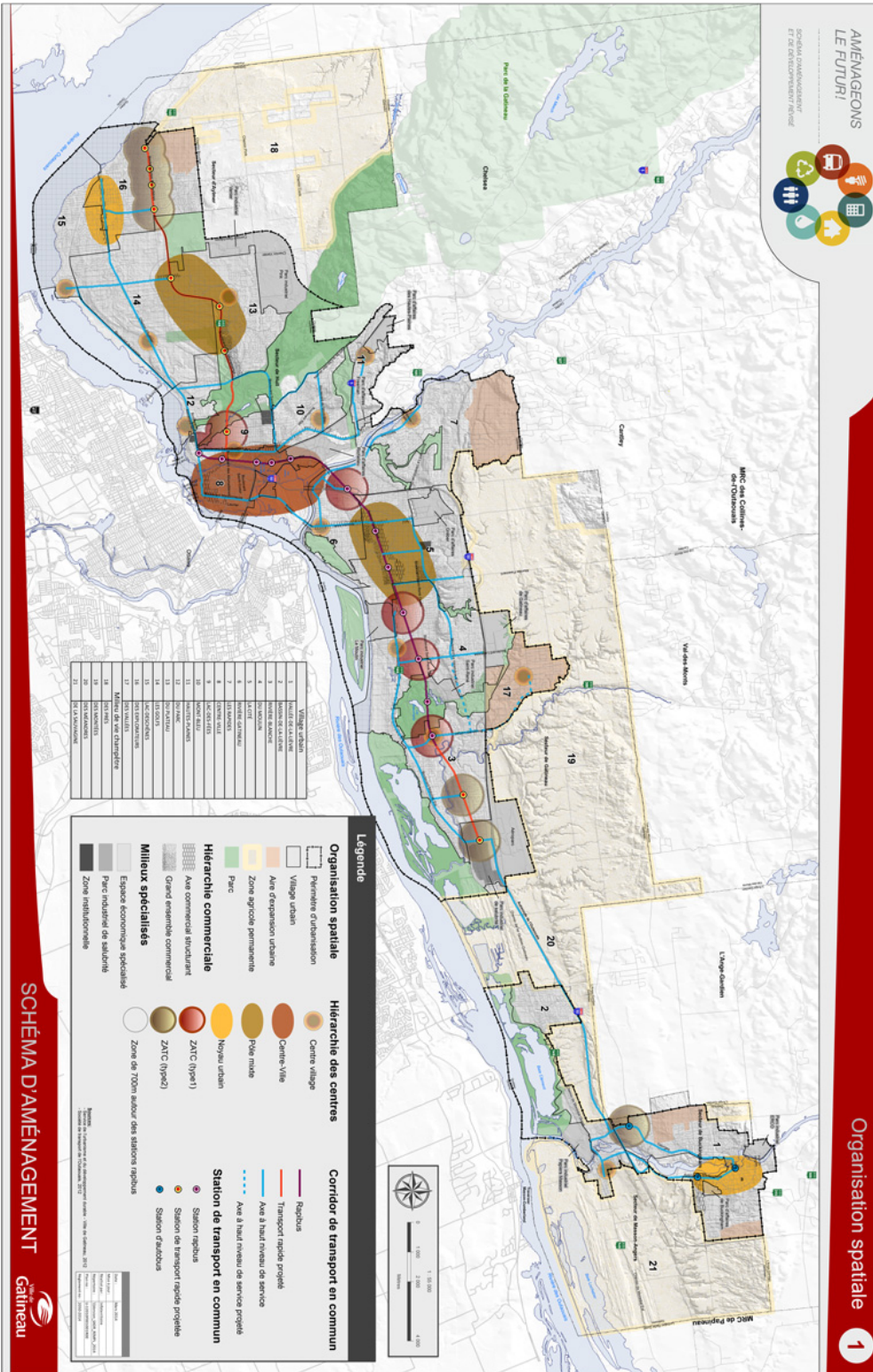
Au 1^{er} janvier 2015

 Nombre de communes

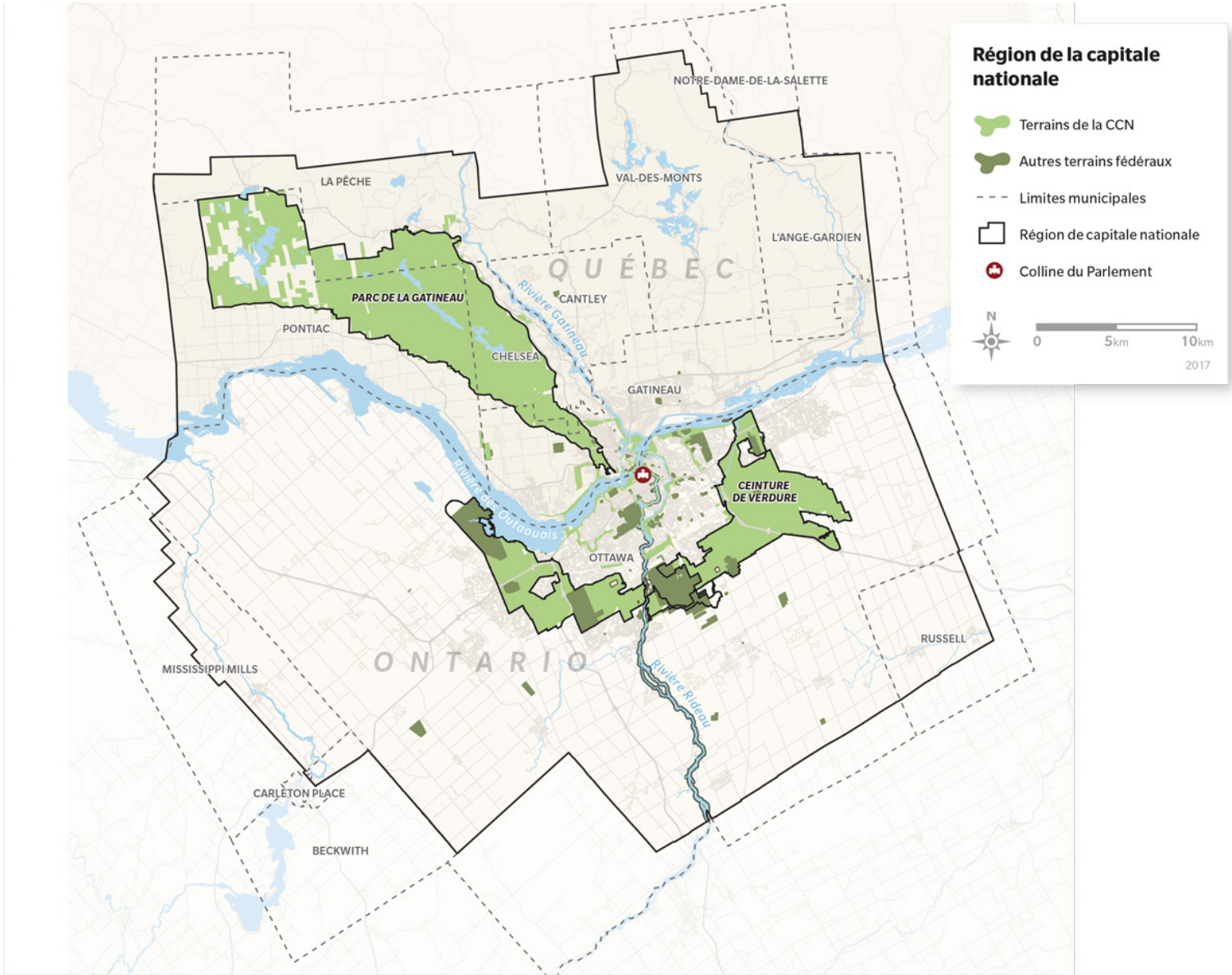


« LES ÉCHOS » / SOURCES : MÉTROPOLIS

Annexe 4 — Cartes de Gatineau



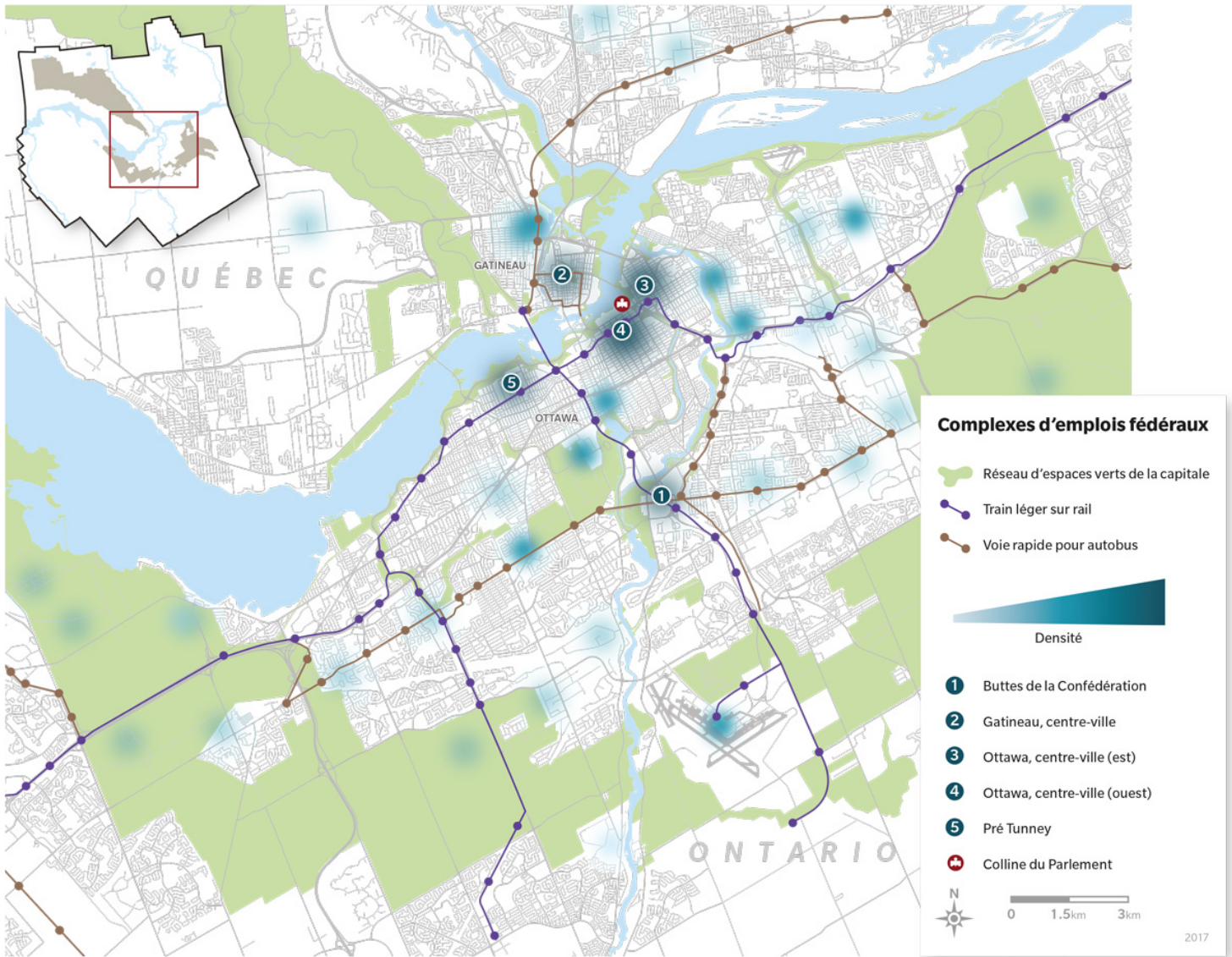
Carte de la Capitale du Canada



Carte du Plan Gréber 1950



Cartes des pôles d'emploi et des transports collectifs



Carte du Pôle Culturel de la rue Montcalm

réaménagement urbain de la rue montcalm

3.6 Patrimoine

Lieux significatifs



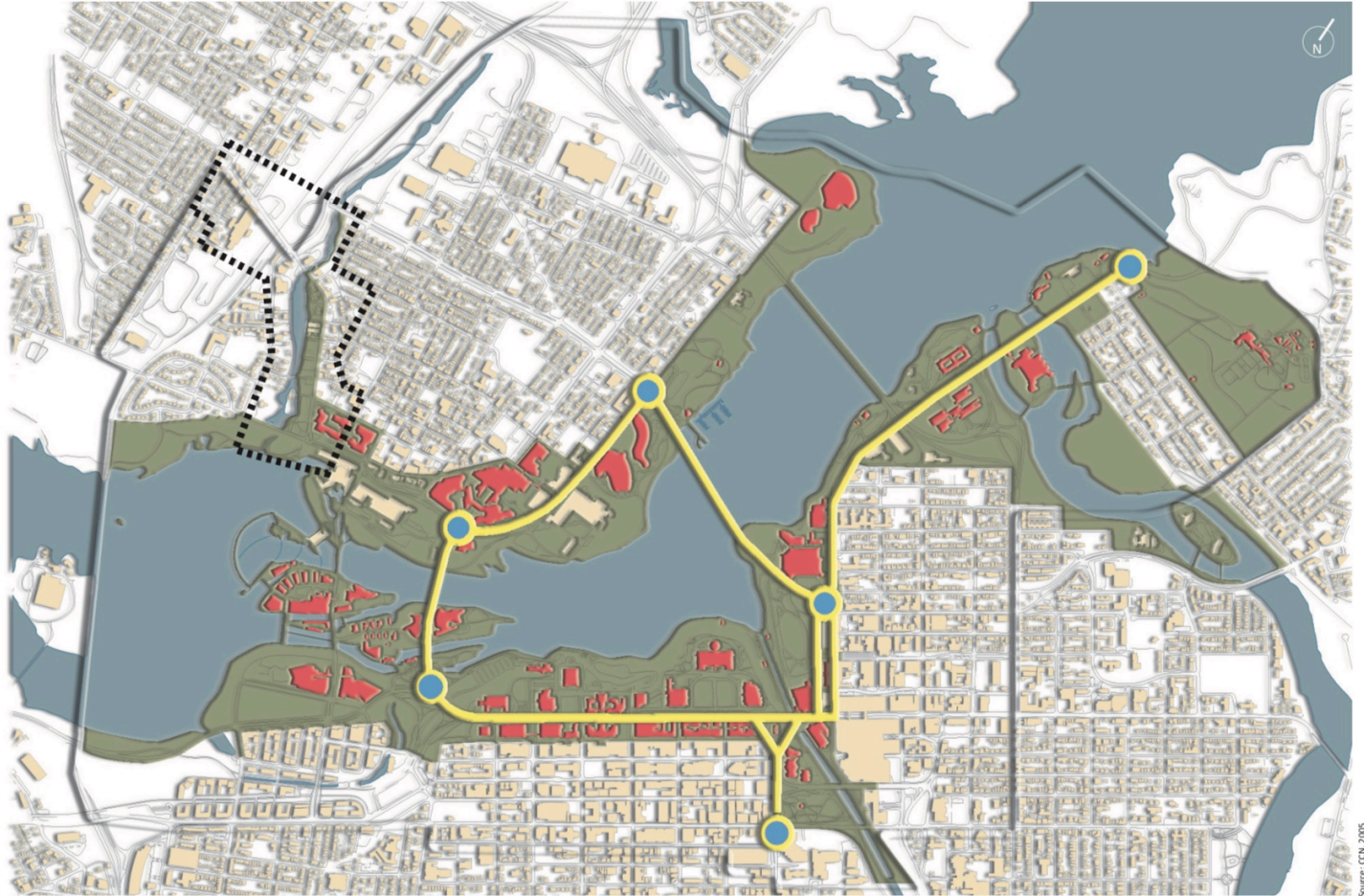
LIEUX SIGNIFICATIFS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

De nombreux lieux significatifs sont situés à même le périmètre d'intervention, tels que La Fonderie, La Filature, le Théâtre de l'Île et le regroupement des édifices fédéraux.

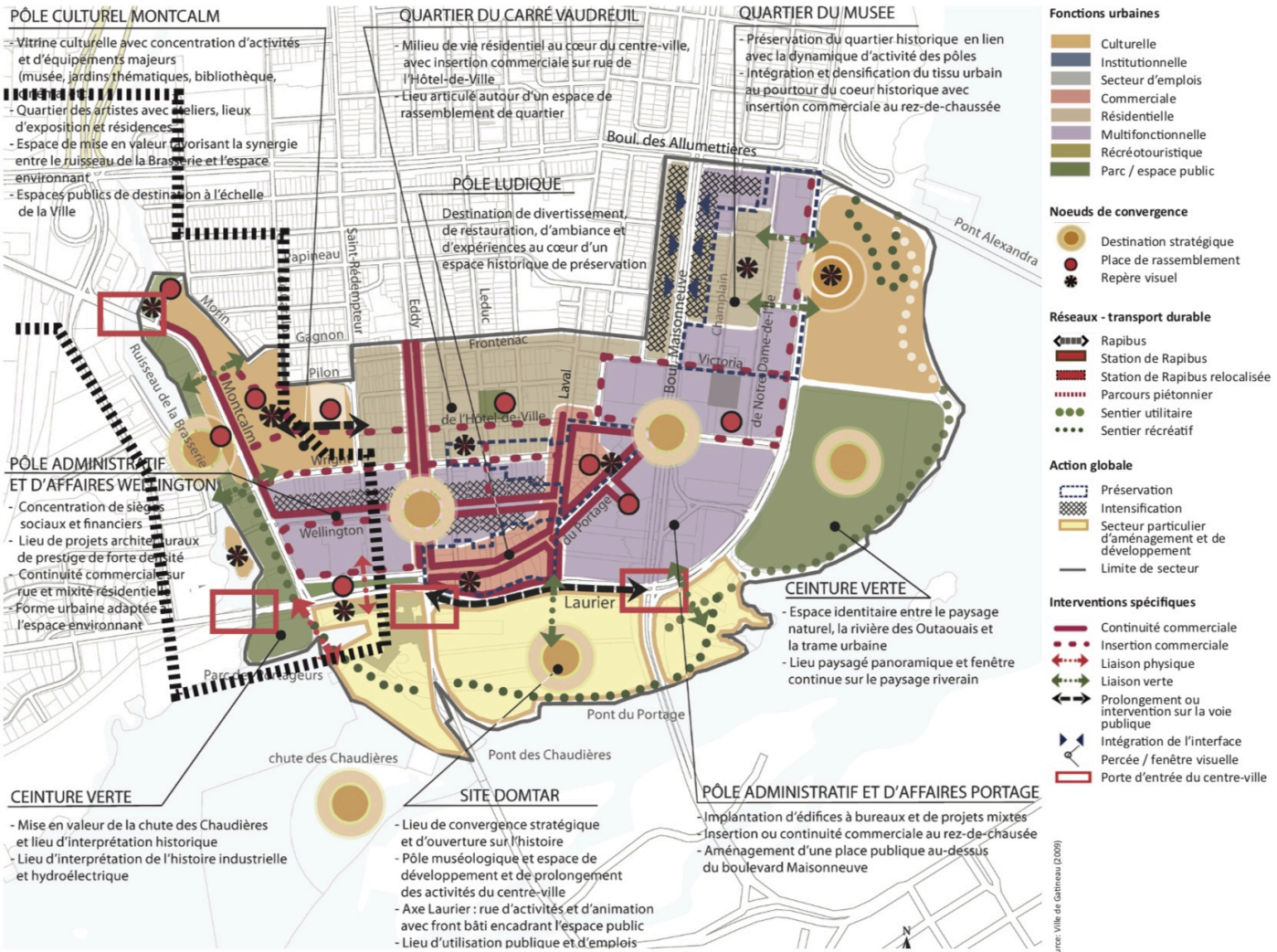
D'autres lieux, répartis dans le centre-ville de Gatineau ou à Ottawa, de l'autre côté de la rivière. Parmi ces lieux d'importance, les Chutes des Chaudières, la Maison du Citoyen et le Musée canadien des civilisations en sont quelques exemples d'importance.

Cette présence de lieux importants dans le secteur ou à faible distance de celui-ci génère un achalandage potentiel non négligeable sur la rue Montcalm et les environs.

1. LA FONDERIE
2. LA FILATURE
3. QUARTIER D'ARGENTINE
4. THÉÂTRE DE L'ÎLE
5. ÉDIFICES FÉDÉRAUX
6. CHUTES DES CHAUDIÈRES
7. MUSÉE CANADIEN DE LA GUERRE
8. MAISON DU CITOYEN
9. MUSÉE CANADIEN DES CIVILISATIONS
10. PARC JACQUES-CARTIER
11. MUSÉE DES BEAUX-ARTS DU CANADA
12. COLLINE DU PARLEMENT



CÉLÉBRER, CONNECTER ET CONSOLIDER: CONCEPT DU COEUR DE LA CAPITALE EN 2025



SECTEUR DU PPU: COEUR DU CENTRE-VILLE

Références bibliographiques

- Alinsky, Saul D. (2012), *Être radical. Manuel pragmatique pour radicaux réalistes*, Bruxelles, Aden.
- Amossy, Ruth (2000), *L'argumentation dans le discours. Discours politiques, littératures d'idées, fiction*, Paris, Nathan.
- (2008), « Argumentation et Analyse du discours : perspectives théoriques et découpages disciplinaires », *Argumentation et Analyse du discours*, no 1. En ligne. <<http://aad.revues.org/200>>.
- Andrew, Caroline (1994), « Les mouvements sociaux », dans *Histoire de l'Outaouais*, Gaffield, Chad (dir.), Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, p. 583-639.
- Andrew, Caroline, André Blais et Rachel Des Rosiers (1975), « Le logement public à Hull », *Revue canadienne de science politique*, vol. 8, no 3, p. 403-430.
- Andrew, Caroline, Serge Bordeleau et Alain Giomont (1981), *L'urbanisation : une affaire. L'appropriation du sol et l'État local dans l'Outaouais québécois*, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa.
- Andrew, Caroline, Jacques Léveillé et Louise Quesnel (1985), « Le pouvoir local et les stratégies de réaligement dans les centres urbains du Québec », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 9, no 2, p. 117-149.
- Angenot, Marc (2008), *Dialogues de sourds. Traité de rhétorique antilogique*, Paris, Mille et une nuits.
- Aquien, Michèle, et Georges Molinié (1996), *Dictionnaire de rhétorique et de poétique*, Paris, Librairie Générale Française.
- Ascher, François (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, La Tour d'Aigues, Aube.
- (2005), « La métaphore est un transport », *Cahiers internationaux de sociologie*, no 118, p. 37-54.
- (2008), *Les nouveaux compromis urbains. Lexique de la ville plurielle*, La Tour d'Aigues, Aube.
- Avenel, Cyprien (2007), *Sociologie des « quartiers sensibles »*, Paris, Armand Colin.
- Avitabile, Alain (2005), *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan.
- Avriller, Raymond, et Philippe Deschamps (1995), *Le système Carignon*, Paris, La Découverte.
- Bachand, Marc (1991), « Le Sommet de l'Île de Hull », *Nouvelles pratiques sociales*, vol. 4, no 2, p. 147-158.

- Bacqué, Marie-Hélène, et Mario Gauthier (2011), « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatres décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », *Participations*, no 1, p. 36-66.
- Bacqué, Marie-Hélène, Henri Hey et Yves Sintomer (dir.) (2005), *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*, Paris, La Découverte.
- Bacqué, Marie-Hélène, et Yves Sintomer (dir.) (2010), *La démocratie participative inachevée. Genèse, adaptations et diffusions*, Paris, Adels et Yves Michel.
- Bardin, Laurence (2007), *L'analyse de contenu*, Paris, Presses universitaires de France.
- Bassand, Michel (2007), *Cités, villes, métropoles. Le changement irréversible de la ville*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Beaud, Stéphane, et Florence Weber (2003), *Guide de l'enquête de terrain. Produire et analyser des données ethnographiques*, Paris, La Découverte.
- Biau, Véronique, et Guy Tapie (dir.) (2009), *La fabrique de la ville. Métiers et organisations*, Marseille, Parenthèses.
- Bienvenu, Patrick (1982), « Évolution du paysage urbain dans le centre de Grenoble. Les rapports du cadre bâti et le végétal », *Revue de géographie alpine*, vol. 70, no 1-2, p. 31-56.
- Blanc, Maurice (1994), *Vie quotidienne et démocratie. Pour une sociologie de la transaction sociale*, Paris, L'Harmattan.
- Blanchet, Alain (2005), *Les techniques d'enquête en sciences sociales. Observer, interviewer, questionner*, Paris, Dunod.
- Blanchet, Alain, Anne Gotman et François de Singly (2007), *L'entretien*, Paris, Armand Colin.
- Blatrix, Cécile (2009), « La démocratie participative en représentation », *Sociétés contemporaines*, no 74, p. 97-119.
- Blondiaux, Loïc (2007), « La démocratie participative, sous conditions et malgré tout. Un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique », *Mouvements*, no 50, p. 118-129.
- (2008), « Démocratie délibérative vs. démocratie agonistique? Le statut du conflit dans les théories et les pratiques de participation contemporaines », *Raisons politiques*, no 30, p. 131-147.
- (2008), *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Paris, Seuil.
- Blondiaux, Loïc, et Yves Sintomer (2002), « L'impératif délibératif », *Politix*, vol. 15, no 57, p. 17-35.
- Bond, Sophie (2011), « Negotiating a 'democratic ethos': moving beyond a agonistic - communicative divide », *Planning Theory*, vol. 10, no 2, p. 161-186.
- Brown, Richard Harvey (1989), *Clefs pour une poétique de la sociologie*, Arles, Actes Sud.
- Callon, Michel, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris Seuil.

- Castells, Manuel (1975), *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, François Maspero.
- Cefai, Daniel (2009), « Comment se mobilise-t-on? L'apport d'une approche pragmatique à la sociologie de l'action collective », *Sociologie et Société*, vol. 41, no 2, p. 245-269.
- Chalas, Yves (1991), « De quelques aspects nouveaux de la réhabilitation des vieux quartiers à Grenoble (1983-1988) », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 79, no 2, p. 85-98.
- (2000), *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos.
- Chaline, Claude (1999), *La régénération urbaine*, Paris, Que sais-je? PUF.
- (2007), *Les nouvelles politiques urbaines. Une géographie des villes*, Paris, Ellipses.
- Charre, Jean-Pierre (1985), « La participation des habitants à l'élaboration et à la gestion des projets de revalorisation du bâti ancien : le cas du vieux quartier de Saint-Laurent/Rive-droite à Grenoble », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 60, p. 217-243.
- Checkoway, Barry (1994), « Paul Davidoff and Advocacy Planning in Retrospect », *Journal of American Planning Association*, vol. 60, no 2, p. 139-143.
- Choay, Françoise (1965), *L'urbanisme, utopies et réalités. Une antologie*, Paris, Seuil.
- Chombart de Lauwe, Paul-Henry (1969), *Pour une sociologie des aspirations. Éléments pour des perspectives nouvelles en sciences humaines*, Paris, Denoël.
- Cimon, Jean (1979), *Le dossier de l'Outaouais. Réflexions d'un urbaniste*, Québec, Pélican.
- Combe, Lila, Michel Gariépy, Mario Gauthier, Florence Paulhiac Scherrer et Frank Scherrer (2012), *Débattre pour transformer l'action urbaine. Planification urbaine et développement durable à Grenoble, Lyon et Montréal*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- Corboz, André (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, De l'imprimeur.
- Damon, Julien, et Michel Micheau (dir.) (2009), *Quarante ans d'urbanisme. Clés pour le présent*, La Tour d'Aigues, Aube.
- Danblon, Emmanuelle (2005), *La fonction persuasive. Anthropologie du discours rhétorique : origines et actualité*, Paris, Armand Colin.
- Devillers, Christian (1996), *Le Projet urbain*, Paris, Pavillon de l'Arsenal.
- Donzelot, Jacques (2009), « La nouvelle question urbaine », dans *La ville à trois vitesses*, Paris, Éditions de la Villette.
- Dormois, Rémi (2004), *Coalitions d'acteurs et règles d'action collective dans les dynamiques de planification urbaine. Une comparaison entre Nantes et Rennes (1977-2001)*, Rennes, Université de Montpellier. Thèse de doctorat.
- Douay, Nicolas (2007), *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation : enjeux, acteurs et stratégies à Marseilles et Montréal*, Montréal, Faculté

- d'aménagement de l'Université de Montréal et Institut d'aménagement régional de l'Université Paul Cézanne. Thèse de doctorat.
- Douglass, Mike, et John Friedmann (1998), *Cities for citizens. Planning and the rise of civil society in a global age*, Chichester, John Wiley & Sons.
- Dryzek, John S., et Simon Niemeyer (2006), « Reconciling Pluralism and Consensus as Political Ideals », *American Journal of Political Science*, vol. 50, no 3, p. 634-649.
- Dziedzicki, Jean-Marc (2015), « Quelles réponses aux conflits d'aménagement ? De la participation publique à la concertation », *Participations*, no 13, p. 145-170.
- Fainstein, Susan S. (2010), *The Just City*, Ithaca, Cornell University Press.
- Faludi, Andreas (2004), « The Impact of a Planning Philosophy », *Planning Theory*, vol. 3, no 3, p. 225-236.
- Faure, Alain (2012), « Changer sans perdre : le dilemme cornélien des élus locaux », *Revue française d'administration publique*, no 141, p. 99-107.
- Fijalkow, Yankel (2007), *Sociologie des villes*, Paris, La Découverte.
- Fischer, Frank, et John Forester (dir.) (1993), *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*, Durham, Duke University Press.
- Flyvbjerg, Bent (1998), « Empowering Civil Society: Habermas, Foucault and the Question of Conflict », dans *Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age*, Douglass, Mike et John Friedmann, London, John Wiley & Sons.
- (1998), « Habermas and Foucault: thinkers for civil society? », *The British Journal of Sociology*, vol. 49, no 2, p. 210-233.
- Forester, John (1989), *Planning in the Face of Power*, Berkeley, University of California Press.
- Fourniau, Jean-Michel (2006), « Les trois scènes d'une institutionnalisation controversée de la participation du public aux décisions d'aménagement », dans *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regards croisés sur les expériences française et québécoise*, Simard, Louis, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.), Paris, L'Harmattan.
- (2007), « L'expérience démocratique des « citoyens en tant que riverains » dans les conflits d'aménagement », *Revue européenne des sciences sociales*, no 136, p. 149-179.
- Freschi, Louis (1982), « La nouvelle organisation de l'espace urbain grenoblois », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 57, no 2, p. 117-130.
- Friedberg, Erhard (1997), *Le pouvoir et la règle. Dynamiques de l'action organisée*, Paris, Seuil.
- Friedmann, John (1987), *Planning in the Public Domain. From Knowledge to Action*, Princeton, Princeton University Press.
- Gauthier, Benoît (2003), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données*, Québec, Presses de l'Université du Québec.

- Gauthier, Mario (2005), « La planification des transports et le développement durable à Montréal : quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées? », *Flux*, no 60/61, p. 50-63.
- Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.) (2008), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- Geertz, Clifford (1986), *Savoir local, savoir global. Les lieux du savoir*, Paris, Presses universitaires de France.
- Godbout, Jacques T. (1983), *La participation contre la démocratie*, Montréal, Albert Saint-Martin.
- Gourgues, Guillaume (2013), « Sans part », dans *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Casillio, Ilaria, Remi Barbier, Loïc Blondiaux, Francis Chateauraynaud, Jean-Michel Fourniau, Rémi Lefebvre, Catherine Neveu et Denis Salles (dir.), Paris, GIS Démocratie et Participation En ligne. <<http://www.participation-et-democratie.fr/en/dico/sans-part>>.
- Grant, Jill (1994), « On Some Public Use of Planning 'Theory': Rhetoric and Expertise in Community Planning Disputes », *Town Planning Review*, vol. 65, no 1, p. 59-76.
- (2006), « Chapter 18. Shaped by Planning: the Canadian City Through Time », dans *Canadian Cities in Transition*, Bunting, Trudi et Pierre Filion, Don Mills, Oxford University Press, p. 320-337.
- Grant, Jill L. (2009), « Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles », *Planning Theory & Practice*, vol. 10, no 1, p. 11-33.
- Habermas, Jürgen (1974), « The Public Sphere: An Encyclopedia Article », *New German Critique*, no 3, p. 49-55.
- (1987), *Théorie de l'agir communicationnel. v.1. Rationalité de l'agir et rationalisation de la société*, Paris, Fayard.
- (1987), *Théorie de l'agir communicationnel. v.2. Critique de la raison fonctionnaliste*, Paris, Fayard.
- Hall, Peter (1988), *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, New York, Basil Blackwell.
- Hamel, Pierre (1991), *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- (2008), *Ville et débat public. Agir en démocratie*, Québec, Presses de l'Université Laval.
- Healey, Pasty (2012), « Communicative Planning: Practices, Concepts and Rhetorics », dans *Planning Ideas That Matter. Livability, Territoriality, Gouvernance and Reflective Practice*, Sanyal, Bishwapriya, Lawrence J. Vale et Christina D. Rosan, London, Massachusetts Institute of Technology Press.

- Healey, Patsy (1992), « Planning through debate. The communicative turn in planning theory », *Town Planning Review*, vol. 63, no 2, p. 143-162.
- (1997), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*, Vancouver, University of British Columbia Press.
- (2003), « Collaborative Planning in Perspective », *Planning Theory*, vol. 2, no 2, p. 101-123.
- (2006), « Relational complexity and the imaginative power of strategic spatial planning », *European Planning Studies*, vol. 14, no 4, p. 525-546.
- Hebbert, Michael (2006), « Town Planning versus *urbanismo* », *Planning Perspectives*, vol. 21, no 3, p. 223-251.
- Hillier, Jean (2003), « 'Agon'izing Over Consensus: Why Habermasian Ideals Cannot be 'Real' », *Planning Theory*, vol. 2, no 1, p. 37-59.
- Innes, Judith E. (1995), « Planning Theory's Emerging Paradigm: Communicative Action and Interactive Practice », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 14, no 3, p. 183-189.
- Jacquier, Claude (2001), « Entre mythe grenoblois et réalité de « Très-Cloître ». Sélective mémoire... », *Écart d'identité*, no 95-96, p. 7-11.
- (2011), « Qu'est-ce qu'une communauté ? En quoi cette notion peut-elle être utile aujourd'hui? », *Vie sociale*, no 2, p. 33-48.
- (2012), *Des jardins pour ménager les bords de routes et de voies?*, Grenoble, Présentation le 17 décembre 2012 au CRESSON-ENSAG.
- Joly, Jacques (1982), « Aspects de la politique urbaine à Grenoble », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 70, p. 7-30.
- (1995), *Formes urbaines et pouvoir local. Le cas de Grenoble dans les années 60 et 70*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail.
- Joly, Jacques, et Jean-François Parent (1988), *Paysage et politique de la ville Grenoble, 1965-1985*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- Kervanto Nevanlinna, Anja (2003), « L'ancien dépôt ferroviaire d'Helsinki comme champ de bataille sémantique », *Mots. Les langages du politique*, no 72, p. 75-89.
- Lacaze, Jean-Paul (2010), *Les méthodes de l'urbanisme*, Paris, Que sais-je? PUF.
- Lascoumes, Pierre, Patrick Le Galès et François de Singly (2007), *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Collin.
- Le Bart, Christian (1998), *Le discours politique*, Paris, Que sais-je? PUF.
- Leimdorfer, François (2005), « Des villes, des mots, des discours », *Langage et Société*, no 114, p. 129-146.
- Lorrain, Dominique (2006), « La dérives des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique », *Revue française de science politique*, vol. 56, no 3, p. 429-455.
- Lyotard, Jean François (1983), *Le différend*, Paris, Minuit.

- MacRae, Jr., Duncan (1993), « Guidelines for Policy Discourse : Consensual versus Adversarial », dans *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*, Fischer, Frank et John Forester (dir.), Durham, Duke University Press.
- Mangin, David, et Philippe Panerai (2009), *Projet urbain*, Marseille, Parenthèses.
- Marcou, Gérard (2012), « Changements et permanences dans le système français d'administration territoriale », *Revue française d'administration publique*, no 141, p. 5-17.
- Margier, Antonin (2015), « L'apport de la comparaison internationale à la démarche de recherche en études urbaines », *Espaces et sociétés*, no 163, p. 57-71.
- Marié, Michel, et Michel Gariépy (1997), « Introduction générale », dans *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, Marié, Michel et Michel Gariépy (dir.), Paris, L'Harmattan.
- Mercier, Guy (2003), « The Rhetoric of Contemporary Urbanism: a Deconstructive Analysis of Central City Neighbourhood Redevelopment », *Canadian Journal Urban Research*, vol. 12, no 1, p. 71-98.
- (2006), « La technique urbanistique : de la production du territoire à la gestion de l'opinion publique », dans *Culture et technoscience : des enjeux du sens à la culture*, Vigneault, Luc et René Blais (dir.), Québec, Presses de l'Université de Laval.
- Merlin, Pierre (2010), *L'urbanisme*, Paris, Que sais-je? PUF.
- Mevellec, Anne (2008), *La construction politique des agglomérations au Québec et en France : territoire, gouvernement et action publique*, Québec, Presses de l'Université Laval.
- Meyer, Michel (2008), *Principa Rhetorica. Théorie générale de l'argumentation*, Paris, Fayard.
- (2009), « Comment repenser la rapport de la rhétorique et de l'argumentation », *Argumentation et Analyse du discours*, no 2. En ligne. <<http://aad.revues.org/211>>.
- (2009), *Rhétorique*, Paris, Que sais-je? PUF.
- Morier, Henri (1998), *Dictionnaire de poétique et de rhétorique*, Paris, Presses universitaires de France.
- Morin, Richard (1987), *Réanimation urbaine et pouvoir local. Les stratégies des municipalités de Montréal, Sherbrooke et de Grenoble*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec.
- Motte, Jean-Philippe (1984), *Politique et action sociales municipales : Grenoble 1965-1983*, Grenoble, JPhM.
- Mouffe, Chantal (1999), « Deliberative Democracy or Agonistic Pluralism? », *Social Research*, vol. 66, no 3, p. 745-757.
- Neuman, Michael (2000), « Communicate This! Does Consensus Lead to Advocacy and Pluralism? », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 19, no 4, p. 343-350.

- Novarina, Gilles (1982), « L'architecture du territoire : de la mesure au dessein », *Les Annales de Recherche Urbaine*, no 82, p. 44-53.
- (1997), « Du quartier à la ville. Trente années d'urbanisme dans l'agglomération grenobloise », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, no 2, p. 131-141.
- Novarina, Gilles, et Marcus Zepf (2009), « Territorial planning in Europe : New concepts, new experiences », *disP - The Planning Review*, vol. 45, no 179, p. 18-27.
- Oblet, Thierry (2005), *Gouverner la ville. Les voies urbaines de la démocratie moderne*, Paris, Presses universitaires de France.
- Offner, Jean-Marc (2006), « Les territoires de l'action publique locale », *Revue française de science politique*, vol. 56, p. 27-47.
- Olivier, Lawrence (1996), « Michel Foucault, éthique et politique », *Politique et Sociétés*, no 29, p. 42-69.
- Olivier, Lawrence, Guy Bédard et Jean-François Thibault (1998), *Épistémologie de la science politique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec.
- Padioleau, Jean-Gustave, et René Demeester (1990), « Les démarches stratégiques de planification des villes », *Annales de la Recherche urbaine*, no 51, p. 28-39.
- Papadopoulos, Yannis (dir.) (2004), « Délibération et action publique », *Swiss Political Science Review*, vol. 10, no 4, p. 147-210.
- Papadopoulos, Yannis, et Philippe Warin (2007), « Are innovative, participatory and deliberative procedures in policy making democratic and effective? », *European Journal of Political Research*, vol. 46, no 4, p. 445-472.
- Paré, Jean, et Marc Sarra-Bournet (1984), *Commission d'étude sur la région de l'Outaouais. Problématique de l'Outaouais*, Montréal, Drouin, Paquin & Associés.
- Parent, Jean-Jacques (2002), *30 ans d'intercommunalité. Histoire de la coopération intercommunale dans l'agglomération grenobloise*, Grenoble, La pensée sauvage.
- Paulhiac, Florence (2002), *Le rôle des références patrimoniales dans la construction des politiques urbaines à Bordeaux et Montréal*, Bordeaux, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III. INRS. Thèse de doctorat.
- (2008), « Débat public et Plans de déplacements urbains en France », dans *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.), Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- Pavé, Francis (1994), *L'analyse stratégique, sa genèse, ses applications et ses problèmes actuels. Autours de Michel Crozier. Colloque de Cerisy*, Paris, Seuil.
- Pestre, Dominique (1990), « Louis Néel et le magnétisme à Grenoble. Récit de la création d'un empire dans la province française. 1940-1965 », *Cahier pour l'histoire du CNRS*, no 8.
- Pinson, Daniel (dir.) (2008), *Métropoles au Canada et en France : dynamiques, politiques et cultures*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

- Pinson, Gilles (2003), *Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin*, Rennes, Université de Rennes I. Thèse de doctorat.
- (2009), *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses SciencesPo.
- Poirier, Roger (1986), *Qui a volé la rue principale?*, Montréal, Départ.
- Pougeoise, Michel (2001), *Dictionnaire de rhétorique*, Paris, Armond Collins.
- Proulx, Marc-Urbain (2008), « 40 ans de planification territoriale au Québec », dans *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.), Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- Quivy, Raymond, et Luc Van Campenhoudt (2006), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod.
- Rancière, Jacques (1995), *La Méésentente. Politique et philosophie*, Paris, Galilée.
- (2000), *Le partage du sensible : esthétique et politique*, Paris, La Fabrique.
- Reigner, Hélène, et Frédérique Hernadez (2007), « Les projets d'agglomération en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux », *Flux*, no 69, p. 21-34.
- Rohe, William M. (2009), « From Local to Global: One Hundred Years of Neighborhood Planning », *Journal of American Planning Association*, vol. 75, no 2, p. 209-230.
- Rousseau, Guillaume (2011), « La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 30 ans plus tard : toujours entre centralisation et décentralisation », *Les Cahiers du droit*, vol. 52, no 2, p. 197-244.
- Rui, Sandrine (2004), *La démocratie en débat. Les citoyens face à l'action publique*, Paris, Armand Colin.
- (2013), « « Où donc est le danger ? ». Participation et usages de Foucault », *Participations*, no 6, p. 65-86.
- Rumpala, Yannick (2008), « La quête de sens. Repenser la question de l'interprétation dans l'analyse des politiques publiques », *Articulo Journal of Urban Research*, vol. 4, p. <http://articulo.revues.org/60>.
- Rypkema, Donovan D. (2003), « The Importance of Downtown in the 21st Century », *Journal of American Planning Association*, vol. 69, no 1, p. 9-15.
- Sandercock, Leonie (2004), « Towards a Planning Imagination of the 21s Century », *Journal of American Planning Association*, vol. 70, no 2, p. 133-141.
- Sanders, Lynn M. (1997), « Againt Deliberation », *Political Theory*, vol. 25, no 3, p. 347-376.
- Scherrer, Frank (1998), « Figures et avatars de la justification territoriale des infrastructures urbaines », dans *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, Marié, Michel et Michel Gariépy (dir.), Paris, L'Harmattan.

- (2000), « Projet », dans *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, La Tour d'Aigues, l'Aube, p. 63.
- (2008), « Planification métropolitaine et débat public urbain en France », dans *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable*, Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.), Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- Secchi, Bernardo (2006), *Première leçon d'urbanisme*, Marseille, Parenthèses.
- Seiler, Daniel-Louis (2004), *La méthode comparative en science politique*, Paris, Armand Colin.
- Simard, Jean-Jacques (1979), *La longue marche des technocrates*, Montréal, Albert Saint-Martin.
- Simard, Louis, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.) (2006), *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regards croisés sur les expériences française et québécoise*, Paris, L'Harmattan.
- Strom, Elizabeth (2008), « Rethinking the Politics of Downtown Development », *Journal of Urban Affairs*, vol. 30, no 1, p. 37-61.
- Thomassian, Marlène (2009), « Pratiques de la négociation dans les projets urbains ou « la fabrication » de décisions concertées en vue de réduire le risque d'inacceptabilité sociale », *Négociations*, no 11, p. 185-198.
- Touraine, Alain (1994), *Qu'est-ce que la démocratie?*, Paris, Fayard.
- Toussaint, Jean-Yves, et Monique Zimmermann (dir.) (1998), *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Sprimont, Pierre Mardaga.
- Trépanier, Marie-Odile (1982), « Formes traditionnelles et réformes récentes du droit de l'urbanisme au Québec : changement de fond ou changement de formes? », dans *L'aménagement du territoire au Québec. Du rêve au compromis*, Léveillé (dir.), Jacques, Montréal, Nouvelle optique, p. 11-42.
- (2004), « Le cadre juridique de l'urbanisme québécois en mouvement : 1961-2001 », dans *L'institut d'urbanisme 1961-1962/2001-2002. Un urbanisme ouvert sur le monde*, Beaudet (dir.), Gérard, Montréal, Trames.
- Vigour, Céline (2005), *La comparaison dans les sciences sociales. Pratiques et méthodes*, Paris, La Découverte.
- Wachter, Serge (2000), « Planification », dans *Repenser le territoire. Un dictionnaire critique*, La Tour d'Aigues, Aube, p. 59-60.
- Wald, Paul, et François Leimdorfer (dir.) (2004), *Parler en ville, parler de la ville. Essais sur les registres urbains*, Paris, UNESCO.
- Walzer, Michael (1981), « Philosophy and Democracy », *Political Theory*, vol. 9, no 3, p. 379-399.
- Wiel, Marc (1999), *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Pierre Mardaga.
- (2007), *Pour planifier les villes autrement*, Paris, L' Harmattan.

- Young, Iris Marion (2002), *Inclusion and Democracy*, New York, Oxford University Press.
- Zepf, Marcus, et Lauren Andres (dir.) (2011), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Zittoun, Philippe (2013), *La fabrique politique des politiques publiques. Une approche pragmatique de l'action publique*, Paris, Les Presses de Science Po.