



HAL
open science

Uto-route A47 ?

Anne Coste

► **To cite this version:**

| Anne Coste. Uto-route A47 ?. Les Cahiers de la Compagnie du Paysage, 2008. hal-03197681

HAL Id: hal-03197681

<https://hal.science/hal-03197681>

Submitted on 14 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« UTO-ROUTE » A47 ?

par Anne Coste

Unité de recherche sur les Mutations et pratiques architecturales, urbaines et paysagères
Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne

Déplacer les flux du fond de vallée vers les coteaux ? Créer des poches de nature ? Habiter la lenteur ...

Mais encore installer un projecteur au sommet d'une cheminée d'usine désaffectée qui éclairera, la nuit tombée, un orchestre symphonique ou un groupe de rap...

Et aussi : créer des pistes cyclables, des chemins de randonnée, explorer les transversales, oser les frottements, faire des quelques somptueuses halles industrielles encore présentes des lieux de culture, de loisir, d'échanges...

Voilà quelques unes des projections réalisées en quelques jours d'immersion dans le territoire Gier-Ondaine par de jeunes concepteurs – des paysagistes, des architectes, des designers – que le défi de notre étude avait tentés. Ils sont venus de Paris, de Karlsruhe, de Marseille ou de la rue d'à côté pour mettre leur sensibilité et leur créativité au service d'une quête : celle que nous avons engagée, dans le cadre d'un projet de recherche ambitieux, sur les « identités de lieux du grand territoire Gier-Ondaine »¹, c'est à dire de ce long couloir, autrefois industriel, aujourd'hui saturé de flux et grignoté par l'étalement urbain, qui s'étend de Givors à Firminy et surtout qui, de la vallée du Rhône conduit à Saint-Etienne puis vers la Haute-Loire et au-delà (Le Puy, Mende, Rodez). Sillon entre les Monts du Lyonnais (puis le Forez) et le Massif du Pilat, il constitue un passage historique et stratégique, en bordure du Massif central, entre Paris et le sud de la France, franchissant en son milieu la ligne de partage des eaux.

Pour une présentation plus complète du projet et des partenariats qu'il mobilise, nous renvoyons le lecteur à d'autres publications². Précisons toutefois que s'il a vu le jour c'est parce qu'il s'est trouvé à la croisée des préoccupations de multiples partenaires, tant du côté des maîtres d'ouvrage que du milieu universitaire stéphanois. De ce point de vue, la première édition du colloque-atelier « Design et projets d'équipements publics » a été un facteur déclenchant. Organisée en novembre 2004 à l'initiative du directeur départemental de l'Equipement de la Loire, Olivier Frérot, et conçue scientifiquement par Alain Findeli, cette manifestation a soulevé les questions dont nous traitons ici et a suscité la mobilisation transdisciplinaire et inter-professionnelle qui anime le projet³.

¹ Titre de notre recherche : « Quête interdisciplinaire des identités de lieux du grand territoire Gier-Ondaine : un laboratoire pour une théorie de projet intégré de paysage », programme « Art, architecture et paysages », Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, DAPA, Ministère de la Culture, 4^e édition, 2005. Cette recherche bénéficie également du soutien financier de la DDE 42 et de l'EPORA (établissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes).

² Coste A., Findeli A. et Guillot X., « Un laboratoire pour une théorie du "projet intégré de paysage". Le cas du grand territoire Gier-Ondaine », actes du colloque de Lille « L'espace de la grande échelle en question », in *Cahiers thématiques*, n°6, Lille, mars 2007. Voir également la présentation du projet de recherche et la liste exhaustive des partenaires sur le site www.design-public.net.

³ Les actes de cette manifestation sont disponibles : Findeli A. (dir.), *Design et projets d'équipements publics*, collection « Débats », Lyon, CERTU, 2006. La deuxième édition du colloque-atelier, dont le programme était cette fois centré sur le rapport « infrastructures et paysage », s'est tenu au Musée d'Art moderne de Saint-Etienne les 20 et 21 novembre 2006 (actes à paraître été 2007).

Un grand territoire autoroutier ? Entre logique globale d'aménagement du territoire et développement local des vallées industrielles

« Pour assurer la reconversion industrielle et affirmer la volonté polarisatrice des équipements tertiaires, c'est [...] pendant ces années [1953/1974] que l'on chercha à résoudre le problème sans cesse récurrent de l'enclavement en construisant un remarquable réseau de voies rapides avec tout d'abord l'autoroute A47 (Firminy à Givors)... »⁴... : il s'agit-là du tracé que nous pouvons observer sur le Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne – Grenoble en 1971 (figure n°1). Le désenclavement de Saint-Etienne : voilà aujourd'hui de nouveau l'argument mis en avant par les promoteurs de l'A45. La question de la requalification de territoires « en perte d'attractivité », dont font partie les vallées du Gier et de l'Ondaine, est quant à elle posée dans la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (remarquons au passage l'évolution sémantique).

Notons également que sur la carte de 1971, s'il existait bien des « zones agricoles périurbaines protégées », cela ne concernait pas notre terrain. De fait, nous pouvons observer sur les cartes de la DTA actuelle (figure n°3) l'évolution de l'urbanisation pendant les 35 ans qui nous séparent de ce projet.

Mais au-delà de ces cartes et du constat d'échec qu'elles matérialisent, au-delà de ces modélisations qui trop souvent sont pour les aménageurs « la » réalité du territoire, il existe d'autres réalités : celle des acteurs locaux, celle des habitants, celle des randonneurs, etc. Il demeure sur ce territoire des traces d'un passé industriel ancré dans la mémoire des uns – les « indigènes » –, vide de sens dans l'imaginaire des autres – ceux qui sont venus s'installer récemment parce que les prix sont encore abordables. Ce territoire, c'est surtout potentiellement un paysage puissant et multiple : paysage agricole avec ses collines, ses forêts, ses pâturages ; paysage urbain et industriel ; paysage technique avec ses viaducs, ses barrages...

L'objectif de notre quête des identités de lieux est donc de mettre en évidence le potentiel paysager de ce territoire, dans un sens très large qui rejoint la notion de « capital territorial » de S. Maffei et B. Villari (*capital of local resources*)⁵ ou encore la « ressource territoriale » de H. Gumuchian et B. Pecqueur⁶. Et parce que le paysage c'est « quelque chose qui est vécu et partagé »⁷, nous voulions recueillir avant tout la parole habitante⁸ afin de constituer une connaissance plus complète du territoire tel qu'il est vécu et de tenter d'identifier les leviers potentiels pour agir tout simplement pour un environnement meilleur et un développement plus harmonieux. La relation à l'autoroute est évidemment centrale dans ce processus : pour approcher cette question nous avons suivi plusieurs voies que nous allons décrire succinctement et nous verrons que les premiers résultats, bien que fondés sur des approches différentes, font apparaître des convergences significatives.

Pour originale qu'elle soit, l'approche développée ici s'inscrit dans un mouvement de mutation assez général, dont on peut du moins observer l'émergence en différents lieux. Il

⁴ Bonilla M., Tomas F. et Vallat D., *Cartes & Plans. Saint-Etienne du XVIII^e siècle à nos jours, 200 ans de représentation d'une ville industrielle*, Saint-Etienne, école d'architecture et centre d'études foréziennes, 1989, p.122.

⁵ Maffei S. & Villari B., « Design for local development. Building a design approach for the territorial capital resources based on a situated perspective », in *Cumulus Working Papers*, Publications series G, University of Art and Design, Helsinki, colloque de Nantes, 2006, pp. 29-38.

⁶ Gumuchian H. & Pecqueur B., *La ressource territoriale*, Paris, Economica, 2007.

⁷ Ainsi s'exprime le maire de la petite commune rurale de la vallée de la Haute Bruche où, depuis la crise du textile qui a décimé l'industrie, le développement local est basé sur un projet de paysage. Source : CDrom « Le paysage, c'est l'affaire de tous, 20 années d'actions paysagères en Haute-Bruche », communauté des communes de la Haute-Bruche (présenté au séminaire « Gérer un espace protégé. Journées d'études comparatives France-Italie », ENSAL/Lyon III/CAUE du Rhône, 7 avril 2006).

⁸ Sur la participation habitante, d'autres pays sont beaucoup plus avancés que nous. La culture anglo-saxonne en particulier a depuis longtemps inscrit ce principe dans ses pratiques. Une référence dans cette voie est le travail de Christopher Day qui, nous dit Rosie Parnell dans la préface qu'elle rédige pour *Consensus Design. Socially inclusive process*, croit en la valeur de la connaissance et de l'expérience locales, les considérant comme aussi importantes que celle des « experts ».

n'est qu'à regarder, par exemple, l'édition de l'été 2006 du *Bulletin de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal*⁹. Dans les nombreuses activités de recherche de la Chaire, dont il est fait un état des lieux dans ce bulletin, en particulier les comptes rendus de communications et de publications, la notion de « vision civique et citoyenne du paysage » est centrale. Le rôle des acteurs sociaux y est présenté comme majeur : « De fait, ces acteurs, qu'ils s'expriment en tant que groupes d'intérêt, associations locales, résidents ou simples citoyens, agissent bien souvent en tant que levier de qualification d'enjeux de paysage et de demandes sociales quant à la qualité des cadres de vie et des territoires. ». Voilà qui vient conforter nos positions et qui nous encourage dans la voie que nous avons choisi de suivre dans notre programme de recherche. « Aujourd'hui, l'objet "paysage" est foncièrement indissociable de la dimension citoyenne des rapports entretenus envers le territoire, dans la plupart des cas, à une échelle des territoires de proximité. »¹⁰.

Pour introduire nos trois approches, référons nous à Alberto Magnaghi et son concept d'utopie concrète : « Le scénario stratégique que j'entends proposer, en vue de l' "institution d'une société locale", promeut des modèles de planification stratégiques et interactifs par l'introduction d'éléments utopiques. [...]Le scénario stratégique esquisse un avenir possible, non parce qu'il tient compte, de façon "raisonnable", des tendances en acte ou des actions de transformation potentielles des acteurs dominants, mais parce qu'il se fonde sur la désignation des énergies, des acteurs, des utopies diffuses et des "petites utopies" qui "zèbrent" le territoire, l'enrichissent de leurs réseaux et les orientent vers de nouvelles finalités. »¹¹. Il s'agit-là d'un renversement de stratégie, par rapport aux schémas traditionnels, qui inspire très largement nos propres propositions. C'est pourquoi nous reprendrons à notre compte ce que Magnaghi résume ainsi : « La définition de ce scénario ne se fonde pas sur la vision d'un avenir qui serait *inventé* de toute pièce, ou sur la projection d'un *désir*, mais sur l'*interprétation d'un avenir ouvert*. »¹².

C'est de fait sur cette idée de « contenus latents », développée par Alberto Magnaghi, que nous fondons la démarche de notre recherche. Nous allons ici esquisser la présentation de trois des actions mises en œuvre pour « cueillir » sur le terrain ces contenus latents. La première est conduite par une équipe interdisciplinaire associant sociologues, géographes, architectes et designers : « la Rivière ou l'expérience de la traversée » est un travail réalisé dans Saint-Etienne même, à l'endroit où la friction entre la ville et l'autoroute est la plus forte¹³. La deuxième, confiée à l'équipe du CRESSON¹⁴, interroge l'expérience sensible et esthétique de l'autoroute A47, à travers la perception du paysage sonore dans la vallée du Gier¹⁵. La troisième se fonde sur le principe de la « mise en projet » des acteurs – idée centrale de notre projet de recherche – et s'appuie sur la production du workshop « utopiques vallées »¹⁶.

⁹ *Bulletin de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal*, n°10, mai-juin 2006 (www.paysage.umontreal.ca). En France, cependant, une démarche telle que celle engagée en Sud Loire reste tout à fait marginale : il faut en rendre hommage à Olivier Frérot.

¹⁰ Texte d'introduction au n°10 du *Bulletin de la Chaire en paysage et environnement*, cité en note 9. Nous trouvons notamment chez Anne Ardouin, dont les travaux sont cités dans cette même revue, un écho très fort à notre propre approche, puisqu'elle interroge « cette question d'échelle entre micro et macro-paysage à travers les différents rapports de proximité du territoire vécus par les jeunes adolescents » Ardouin A., Domon G. et Poullaouec-Gonidec Ph., « Espace et imaginaire des adolescents entre micro-paysages et macro-territoires : mise à jour par les images filmiques », communication au colloque « Paysage et acteurs : dimensions et enjeux politiques de la construction du paysage », 74^e congrès de l'Acfas, 2006.

¹¹ Magnaghi Alberto, *Le projet local* (Turin 2000), Sprimont, Mardaga, 2003, pp. 79-80.

¹² *Ibid.*, p. 80.

¹³ Encadrée par Pascale Pichon et Loïc Langlade, chercheurs au CRESAL-UMR 5043, cette étude a été menée par quatre étudiants du Master « Espace public : architecture, design, pratiques » : Caroline Béal, Daniel Delat, Hanhua Hu, Plamena Kosseva (juin 2006).

¹⁴ Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain, UMR 1563, école nationale supérieure d'architecture de Grenoble.

¹⁵ Conduite par Olivier Balaÿ, architecte, et Martine Leroux, sociologue, chercheurs au CRESSON.

¹⁶ « Utopiques vallées », école nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne, 9 au 13 juin 2006. Participants : Julien Lachal, Grégory Daveau, Henri Specht, Violaine Alexandre, Pauline Barral, Romain Montet, Mathilde Blamont, Chloé Dautrey, Laure Cloarec, Martin Roth, Andreas Kollefrath. La conception et l'encadrement du workshop ont été réalisés par Stéphanie David, architecte, et Gueric Péré, paysagiste, avec la collaboration pour l'encadrement de Dominik Neidlinger, architecte et enseignant à l'université de Karlsruhe.

La Rivière... ou l'expérience de la traversée

Territoire très singulier caractérisé par la rencontre insolite entre l'urbain dense – les avenues qui en partent nous conduisent dans le centre-ville en quelques minutes – et la campagne – le chemin de grande randonnée (GR) permettant d'accéder au parc naturel régional du Pilat prend son départ entre les maisons du quartier, on se retrouve en moins de 5 minutes sur un sentier rural – mais aussi par la proximité très grande à cet endroit précis entre ce qui conserve les caractéristiques visuelles d'une autoroute (en fait, l'A47 a pris ici le statut de voie rapide urbaine, RN88) et le bâti, principalement du logement, le quartier de la Rivière nous offre un terrain d'exploration particulièrement intéressant.

Cette porosité et cette proximité s'incarnent symboliquement dans une antique passerelle en béton armé, franchissant les doubles voies de circulation de la RN88, dont la vétusté et la maigreur génèrent un sentiment d'insécurité accrue. C'est à proximité de ce petit ouvrage que la plupart des enquêtes ont été menées par l'équipe : entretiens, recueil des impressions des passants yeux bandés, ... D'autres enquêtes, embarquées sur l'autoroute, ou menées sur les hauteurs des coteaux ont mis à jour la complexité et la multiplicité des rapports à l'infrastructure selon le degré de nuisance sonore mais aussi en fonction des pratiques de chacun.

Dans cette contribution à la « quête des identités de lieux », une phase a consisté à croiser les quatre disciplines ici associées pour tracer des limites de ce morceau de territoire, limites qui, discipline par discipline, étaient toutes différentes mais qui, tracées ensemble, devaient conduire à définir un espace pertinent d'intervention. Le travail a en effet été poursuivi par l'énoncé de scénarios dont un d'entre eux, celui privilégié et poussé le plus loin par l'équipe, se propose de créer du lien par le paysage (figure n°5). Fondé sur une lecture interdisciplinaire du site et des pratiques qui le traversent, le projet s'attache à mettre en relation route, colline et quartier, en prenant en compte chaque catégorie d'utilisateurs. S'appuyant sur les éléments forts du paysage, y compris ceux qui ne se lisent plus – comme la rivière du Furet qui a motivé à l'origine l'appellation du quartier – et mobilisant le vocabulaire paysager propre au massif du Pilat, la proposition renoue avec l'identité du territoire et en recoud les composantes les plus contradictoires. Intégrant fortement la prise en compte des pratiques mises au jour par l'analyse, ce scénario privilégie une évolution vers un paysage durable : co-voiturage, émergence d'un marché bio, transports doux favorisés, etc.

Affranchi, à ce stade, des contraintes techniques et normatives, ce scénario a pour grande vertu d'inverser à son tour le processus : plutôt que de partir des seules contraintes techniques de la route, il renverse la question pour s'inspirer des usages et des aspirations des habitants du quartier. Présenté aux maîtres d'ouvrage lors d'une réunion avec les représentants de la DDE 42, ce travail a suscité des prises de positions très tranchées et un débat dont il ressort que chacun ne situe pas la « réalité » au même endroit : faisabilité technique pour les uns, univoque (80 000 véhicules / jours) ; complexité urbaine de la ville contemporaine pour les autres, multiples dans ses pratiques et ses usages pour laquelle le projet de paysage offre une approche privilégiée.

Expérience sensible et esthétique de l'autoroute A47

Dans la grande majorité des cas les approches du territoire (auto-)routier sont fondées quasi intégralement sur le visuel et presque toujours du point de vue de l'automobiliste (seuls les grands ouvrages d'art échappent quelque peu à cette règle et font l'objet d'un regard paysager). Prenant le contre-pied, les chercheurs du CRESSON ont conduit ici une étude

dans laquelle c'est le paysage sonore qui est non seulement décrit mais également mobilisé de manière heuristique auprès du public comme moteur de récit et où le point de vue du riverain, proche et plus lointain, côtoie celui du témoin embarqué.

Il n'est pas question ici de rendre compte de cette étude dans toute son épaisseur et sa subtilité car le travail mené à bien est considérable et l'interprétation des résultats demande des précautions qui mobiliseraient une trop grande place dans ce cahier. Nous mettrons simplement en évidence quelques faits saillants, revenant sur les aspects méthodologiques ainsi que sur les orientations que cette étude permet de mettre au jour.

Sur la méthode générale, nous indiquerons simplement que des séquences de territoire ont été choisies à l'issue d'une phase de recueil et d'analyse des récits d'experts d'horizons multiples. Caractérisées par un certain nombre de critères sur lesquels nous ne nous étendrons pas, ces portions du territoire traversé par l'autoroute ont fait l'objet d'investigations sous forme de séquences filmées, de mesures précises de niveaux sonores, d'entretiens avec des riverains et d'entretiens embarqués. L'analyse de ces entretiens a permis de mettre en évidence d'une part la relation de l'automobiliste au territoire traversé (souvent exprimée sur le mode de la culpabilité : les zones d'habitat traversées sont perçues comme extrêmement proches) et, inversement, la perception de l'autoroute par le riverain. La parole habitante ainsi recueillie, comme l'ensemble des éléments de l'étude, met en premier lieu en évidence une donnée qui n'est pas toujours mesurée par les différents acteurs : le degré de saturation atteint aujourd'hui pour cette infrastructure en terme de nuisance sonore¹⁷. L'A47 qui dans les premiers temps de son existence produisait une pollution sonore sinon acceptable, du moins acceptée par des habitants qui se sont « habitués peu à peu » et pour qui le bilan ressource/nuisance a longtemps été, et reste encore parfois, positif, connaît aujourd'hui une saturation maximale : tant pour la densité de circulation (en particulier celle des camions) que pour l'étendue de la plage journalière (désormais 24h/24h). Ce constat renvoie à une nécessaire interrogation sur la surenchère en matière d'infrastructures routières – on pense évidemment au projet de l'A45 – et la fuite en avant évoquée plus haut à propos de l'histoire de l'A47 et du « fatal » enclavement de l'agglomération stéphanoise.

Dans cette étude, l'un des « facilitateurs » de récit a été la « mise en écoute » des riverains, par l'audition des fragments sonores recueillis in situ, méthode d'autant plus efficace que les personnes interrogées présentaient toutes la particularité d'avoir développé une acuité et une mémoire sonore hors du commun. En effet, la diffusion de fragments sonores, toujours reconnus par les personnes interviewées, constitue un facteur déclencheur de paroles qui permet de recueillir des témoignages très féconds pour notre étude. Ce principe de mise en écoute rejoint, dans ses attendus, celui de « mise en projet » dont nous parlons plus loin : l'un et l'autre relèvent d'une hypothèse méthodologique que nous nous donnons d'expérimenter dans ce programme.

Parmi les conclusions de cette étude « Expérience sensible et esthétique de l'autoroute A47 », nous mentionnerons la recommandation particulière de travailler de manière approfondie sur la dimension du territoire transversale à l'autoroute, dégageant des pistes en matière de typologie et de topographie que nous ne pouvons développer ici ; d'autres de l'ordre de la hiérarchisation des bruits, notamment par la production d'un arrière-plan sonore ; mais aussi une orientation prenant fortement en compte les temporalités, avec notamment le concept original de « droit à l'intervalle de silence », demandant cette fois-ci un travail sur le rapport de l'autoroute à l'urbanité qu'elle traverse et la possibilité d'en accentuer les liens. Également de l'ordre de l'utopie – convois de camions, café routiers établis en bordure de l'autoroute et créant une perméabilité urbaine en même temps qu'un

¹⁷ Le caractère accidentogène est généralement, à juste titre, mis en avant et a tendance à reléguer les nuisances sonores au second plan.

temps même bref de quasi disparition des flux –, les pistes soulevées dans ce travail ont également éveillé la curiosité des maîtres d'ouvrage et semé les fondements d'un possible changement de paradigme.

Utopiques vallées

Nous avons évoqué en introduction l'atelier intensif conduit par Stéphanie David et Gueric Péré. « Les projets ouvrant des possibles, nous dit Stéphanie David dans la brochure qui rend compte de cette expérience¹⁸, ont orienté les regards vers des questions touchant à l'avenir du paysage des vallées du Gier et de l'Ondaine. Ils ont révélé l'énergie de ce paysage, vecteur de pratiques, de déplacements, d'ancrages, des situations identitaires autant que génériques. »

Expérience très ouverte et affranchie des contraintes habituelles, cette immersion a été particulièrement fructueuse. Les résultats mettent en évidence la richesse et la multiplicité du terrain : « La force des lieux tient à la confrontation des extrêmes : vitesse et lenteur, autoroute et sentiers, masse construite et massif naturel... »¹⁹. Son autre grand intérêt est de soulever mille (bonnes) questions. « Sans ne prétendre rien régler, nous dit à son tour Gueric Péré, ces évocations, images à l'appui, remplissent leur rôle : par l'observation brute et sensible et le croisement volontaire des technicités convenues, la capacité d'évoquer et de réfléchir au cadre de vie de demain. »²⁰.

Cette contribution se matérialise par des documents graphiques de qualité qui, aux côtés de la cartographie historique élaborée par le laboratoire des deux vallées²¹ et les outils plus sophistiqués auxquels travaille également le CRENAM, servent de supports aux rencontres avec les usagers dont nous donnons juste après un rapide aperçu de manière à revenir sur les aspects méthodologiques avant de conclure.

De la méthode d'approche « trans-scalaire et incertaine » mise en œuvre à l'intérieur du workshop « Utopiques vallées », Gueric Péré a proposé qu'elle soit nommée la « paysage attitude ». Nous sommes absolument d'accord avec lui sur le fait que ce qui ressemble à une boutade contient sans doute une des clés de la mutation de ce territoire à court terme. C'est pourquoi notre cueillette passe par la « mise en projet » des acteurs. Ainsi, sans entrer dans le détail d'une procédure un peu lourde et complexe, nous voulons donner ici quelques indications sur notre travail en cours avec le(s) public(s). D'un point de vue méthodologique, un des principes mis en œuvre dans notre travail est en effet de s'appuyer sur la notion de *recherche-projet*, c'est à dire une recherche active, située et ancrée dans le projet²² (ici les projets réels en œuvre sur le terrain mais aussi les projets virtuels développés par l'équipe). Démarche qui permet à la fois de dépasser les distinctions entre art, architecture et paysage, peu fécondes lorsqu'il s'agit de penser l'acte de projection, et la dualité théorie/pratique. De fait, les deux dimensions sont convoquées simultanément : « penser pour agir » et « agir pour penser » ou, dit autrement « penser en action ». Il s'agit de penser le monde, c'est à dire notre territoire, ou encore le paysage, comme « projet » et non comme « objet ». Ainsi, notre hypothèse de travail est, dans le but de recueillir de la connaissance sur notre territoire, de mettre les gens qui le pratiquent en situation de projet. Cette idée, qui vaut

¹⁸ A paraître dans la collection « Workshops » de l'école nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne.

¹⁹ Idem.

²⁰ Idem.

²¹ Il s'agit d'un atelier mis en place à l'occasion de cette recherche et destinée à recueillir les données, travaux pédagogiques, projets relatifs à ce morceau de territoire et à produire les cartes nécessaires à nos travaux.

²² Pour une approche théorique de cette notion, lire en particulier : Findeli Alain, « La recherche en design. Questions épistémologiques et méthodologiques », *Int. J. of Design and Innovation Research*, 1, 1, juin 1998, 3-12 ; ainsi que « La recherche-projet : une méthode pour la recherche en design », publié en allemand dans Michel (R.), *Erstes Design Forschungssymposium*, Zürich, Swiss Design Network, 2004, p. 40-50 et consultable en français à www.din.umontreal.ca/findeli.html.

autant pour les acteurs institutionnels que pour les habitants, nous la mettons en œuvre par l'organisation de petites séances de travail, que nous organisons avec différentes catégories de public.

Déjà réalisées avec un public de techniciens, puis avec des représentants d'une association se décrivant comme regroupant les « habitants de la vallée » (l'association « En rue libre »), avec une classe d'enfants de CE2 de Rive-de-gier et une classe d'adolescents du lycée Benoît Fourneyron à Saint-Etienne, nous procédons actuellement au décodage et au codage des données recueillies en vue de leur analyse qualitative²³, qui nous permettra de faire émerger une image du territoire que nous pensons plus fidèle à la réalité du terrain. Toutes organisées sur le même principe, avec cependant quelques variantes en fonction des publics, les séances avec les différents publics s'appuient sur les images utopiques produites à l'occasion de l'atelier « utopiques vallées » afin d'encourager et d'amorcer une parole habitante mais aussi de susciter une projection personnelle ou collective des publics dans leur territoire. Ces séances sont filmées et enregistrées, elles donnent parfois lieu à une production graphique soigneusement recueillie et classée. L'ensemble de ces éléments sont ensuite interprétés : ce sera la dernière phase de l'étude, phase qui devra nous conduire à formuler un certain nombre de conclusions dans les mois qui viennent.

Premières pistes

Nous pouvons d'ores et déjà relever, dans nos trois études simultanées, que le fait de s'affranchir de la dimension longitudinale de l'autoroute afin de travailler le territoire dans sa profondeur et son arborescence transversales constitue une approche à la fois féconde et fédératrice qui rassemble dans une logique de projet des franges de territoire autrefois négligées et des tranches de populations parfois quelque peu sacrifiées. Ces pistes, qui prennent le contre-pied des méthodes développées par exemple par l'Etat, notamment dans la gestion de ses projets de routes, intéressent et questionnent les responsables de la DDE.

Mais c'est surtout dans le champ de la réflexion méthodologique que se situent les résultats les plus attendus : rôle du projet dans les quêtes d'identités de lieux ; place des artistes dont le rôle est si souvent cité dans la théorie du paysage lorsqu'il s'agit de montrer la genèse du concept mais dont le savoir-voir est si peu mobilisé dans les pratiques d'analyse et de conception ; expertise des habitants et des usagers dont la compétence en terme de projet de connaissance est négligée.

S'il est prématuré aujourd'hui de livrer de réelles conclusions, nous voyons, avec les premiers résultats recueillis, s'esquisser quelques pistes qui constitueront peut-être la base d'un renouveau dans la manière de penser l'aménagement, notamment l'aménagement autoroutier. C'est au domaine de l'éthique, autant que du politique et de l'esthétique, que ressortissent les clés émergentes dans les premières interprétations de nos résultats. Des voies qui relèvent du développement local et du développement durable, à la fois dans son principe même – économique, social, environnemental – et dans ses méthodes – démarche citoyenne, participation.

Le présent article ne présente qu'une partie des travaux engagés dans le cadre de notre programme de recherche sur le territoire Gier-Ondaine. Pour être complet, ou du moins donner une idée de la nature de l'appareil mis en œuvre pour partir en quête de ces identités de lieux, il faudrait parler du travail des artistes pour approcher et réciter ce territoire : Marie-Claire Mitout, Marc Choppy, Bernard Murigneux ; il faudrait décrire les approches originales du designer David Thoumazeau et du photographe Hervé Durand ; il faudrait montrer le

²³ Travail confié à l'expertise de Michel de Blois, université de Montréal, à l'occasion de sa collaboration scientifique avec l'école nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne.

travail engagée par Thierry Joliveau du côté de la géomatique. Il faudrait surtout, et cela viendra en son temps, montrer comment ces fils s'entrecroisent pour tisser le filet qui devra faire émerger de ces petites utopies, dont nous pensons qu'elles sont les clés du développement local et du paysage de demain, la matière d'une programmation sensible et intelligente du territoire et d'un projet de paysage soutenable et durable. C'est pourquoi, et ce sera une forme de conclusion, nous nous attachons à penser et concevoir l'outil, en même temps qu'à la récolte : le livre d'images qui fera le récit à mille voix de ces lieux. Car si nous attendons de cette étude qu'elle contribue au renouvellement des méthodes et à l'enrichissement de la théorie du projet, nous entendons également livrer aux acteurs un outil-ressource pour l'avenir de ce territoire « uto-routier ».