

« Art, Architecture et Paysages »



**En quête** des identités de lieux...

[étapes]

*[[posture(s)]]*

/éléments d'identification/

[résultats]

[propos théoriques/méthodologiques]

...L'expérience de « **La Rivière** »

*Loïc Langlade (sociologue praticien), Pascale Pichon (direction scientifique)*  
MODYS-CNRS UMR 5264

*Avec la participation de : Caroline Béal, Planéna Kosseva, Daniel Delat, Hu Hanhua*  
Université Jean Monnet Saint-Etienne  
Septembre 2007



*Cette recherche a été effectuée avec le soutien financier du Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, Direction de l'Architecture et du Patrimoine, Ministère de la Culture et de la Communication, dans le cadre du Programme "Art, Architecture et Paysages" ; ainsi que de l'Établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPORA)*

## Sommaire

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>6</b>
<b>PREMIERE PARTIE : AU MILIEU, COULAIT UNE RIVIERE</b> .....	<b>14</b>
I- UNE SITUATION EXEMPLAIRE.....	16
II- EN QUETE DES IDENTITES .....	19
1) <i>Identité plurielle, quête et enquête : quelques précisions théoriques et méthodologiques</i> .....	19
2) <i>Expériences sensibles et vision pluridisciplinaire : identité(s) en construction</i> .....	27
<b>DEUXIEME PARTIE : RÉVÉLER LES LIEUX</b> .....	<b>44</b>
I- LE LIEU DES LIENS .....	45
1) <i>Scénariser le lien</i> .....	46
2) <i>Le scénario comme pensée du projet</i> .....	51
3) <i>La quête révèle les lieux par combinaison</i> .....	52
II- LA ROUTE, REVELATRICE D'IDENTITES.....	56
<b>TROISIEME PARTIE : « LA RIVIERE OU L'EXPÉRIENCE DE LA TRAVERSÉE »</b> .....	<b>72</b>
I- DES FIGURES PAYSAGERES AUX PAYSAGES EXPERIENTIELS .....	74
II- LE DOUBLE EFFET D'UNE IDENTITE « CONTRE » .....	80
1) <i>Du « Furet » à la « RN88 » : le long de « La Rivière »</i> .....	80
2) <i>Une rupture crée le manque</i> .....	82
III- L'IDENTITE FLOTTANTE DES « ENTRE-DEUX » .....	89
1) <i>Un site qui hésite</i> .....	89
2) <i>Pour une identité incertaine</i> .....	94
<b>MULTIPLICITE ET MOUVEMENT : LA MODULARITE</b> .....	<b>96</b>





De janvier à juin 2006, une équipe de quatre enquêteurs du Master « Espace public : design, architecture, pratiques » de l'Université Jean Monnet à Saint-Etienne a arpenté un site traversé par l'infrastructure autoroutière A47/RN88, dans sa partie stéphanoise. Les membres de cette équipe ont fourni un travail d'analyse et produit des connaissances, dans le cadre du contrat de recherche « Art, Architecture et Paysages ». La présente note de recherche reprend les éléments essentiels de cette première étape de l'enquête de terrain que nous avons encadrée. Nous mettrons ainsi à jour la démarche empruntée et les résultats produits. Puis, nous interrogerons ces résultats, approfondirons certaines questions et en poserons de nouvelles, alimentées par des récoltes complémentaires. C'est **le récit de la quête** des identités des lieux *orientée par une démarche pragmatique* que nous proposons au lecteur.



## **INTRODUCTION**



Notre démarche d'enquête s'est intégrée à un programme de recherche plus vaste qui entend traiter des identités de lieux de la vallée autoroutière Gier-Ondaine, à travers le prisme du paysage. Dans cette « Quête interdisciplinaire des identités de lieux sur le grand territoire autoroutier Gier-Ondaine – Un laboratoire pour une théorie intégrée de paysage »<sup>1</sup>, les éléments de cadrage principaux sont de trois ordres :

- un objet particulier : le territoire autoroutier Gier-Ondaine
- une question de méthode : l'interdisciplinarité
- deux notions théoriques, pratiques et sensibles à explorer et à projeter : le paysage et l'identité.

On retiendra une première hésitation, de notre part, pour parler de l'objet d'étude global, celui autour duquel devraient graviter les différentes contributions et recherches pluridisciplinaires. Cet objet commun est-il « le territoire autoroutier » Gier-Ondaine ? Est-il « la vallée autoroutière » Gier-Ondaine ? Est-il le territoire « des vallées autoroutières » du Gier et de l'Ondaine ? Est-il « autoroutier » ?

Les réponses à ces questions sont variables, selon précisément, la position qu'adopte celui qui y répond. D'une part, il y a des différences qui correspondent à des visions disciplinaires : le sociologue ne voit pas les mêmes choses que le géographe, l'architecte ou que le designer.

---

<sup>1</sup> C'est le titre du contrat de recherche.

Mais cela peut également être lié aux outils mobilisés par différents acteurs, qui les placent précisément dans des positions différentes : regarder un territoire, pour l'analyser, de haut sur une carte, ce n'est pas la même chose que de l'expérimenter en marchant, le photographier depuis sa voiture ou un point stratégique, ou encore le dessiner. Notre propre point de vue sociologique implique une posture méthodologique et théorique particulière, qui prend sa source dans le travail de **requalification des termes de la recherche**.

Le Gier et l'Ondaine sont deux réalités physiques distinctes : des rivières qui naissent dans le massif du Pilat puis qui empruntent deux directions différentes. Les vallées du Gier et de l'Ondaine ont en commun : une position proche sur la carte, une tendance à se rejoindre à proximité de la première ville du département (Saint-Etienne), une histoire industrielle qui les rapproche. L'infrastructure (ferrée, autoroutière, industrielle...) crée entre elles une forme de continuité. Lorsque l'on vient de Givors (point frontalier entre les départements du Rhône et de la Loire) et que l'on se rend à Friminy (aux portes de la Haute-Loire), la route que l'on emprunte est continue. Sans grand effort, et sans réellement tourner le volant, on a choisi, à la hauteur du quartier périphérique (par rapport à Saint-Etienne) de Terrenoire, de suivre la direction du Puy en Velay. Ainsi, une même route nous mène de Givors à Firminy. Mais s'agit-il précisément d'une même route ? Cette entité, cette infrastructure, lie mais elle ne fait pas pour autant unité. Deux éléments nous permettent de le dire : l'expérience de cette infrastructure en différents points, sa dénomination qui en modifie le statut.

De Givors jusqu'à Saint-Etienne, l'automobiliste roule sur une autoroute : l'A47. A proximité de Saint-Etienne, l'autoroute devient nationale : la RN88. Celle-ci passe à proximité de la ville, prenant même l'aspect d'un périphérique, avant de la percer en plusieurs points, pour rejaillir plus loin, dans la vallée moins urbanisée de l'Ondaine. La route qui mène d'un point à l'autre des vallées passe donc par deux statuts différents, dont les conséquences sont visibles, notamment en termes de limitation de vitesse<sup>2</sup>. Mais celui qui emprunte cette infrastructure sera aussi capable de repérer des éléments de rupture entre les deux vallées. L'A47 est sinueuse, elle prend place au sein d'un relief accidenté : on tourne, on monte et on descend brusquement. Après son épisode périphérique (à 80km/h, aux abords de Saint-Etienne), la RN88 est plus rectiligne, en descente régulière et peu importante, jusqu'à la Haute-Loire.

On préférera donc à propos de notre objet d'étude global parler **des vallées** du Gier et de l'Ondaine, des vallées **(auto)routières**. Cette vision plurielle de notre objet garde en elle

---

<sup>2</sup> Sur l'A47, on peut rouler à 130 km/h, sur la RN88, hors traversé de ville, à 110 km/h.

une composante territoriale forte. Parler de vallées, c'est parler de territoires qualifiés par une géographie, un aménagement humain et des infrastructures de transport. L'expression « vallées (auto)routières » est opératoire : elle recouvre des pratiques et des usages humains, des expériences quotidiennes ou plus occasionnelles de la route, de l'autoroute, du déplacement, mais aussi de l'habiter. Dans une certaine mesure, la route est l'un des éléments le plus évident que ces humains ont en commun et qui influe sur leurs manières de vivre.

Comment rendre compte de ces « vallées » ? Notre parti-pris a été de resserrer la focale en nous intéressant à *une réalité micro-logique*, que l'on peut appréhender sous différentes dimensions : géographique, historique, sociologique, esthétique, architecturale. Plutôt que de suivre le flux des vallées (auto)routières et de vouloir tout embrasser, nous avons préféré orienter notre choix sur un site – « La Rivière » - où des éléments propres à la structure routière et au mouvement étaient présents (tunnel, passerelle, entrées et sorties des voies rapides) en même temps que certains d'entre eux permettaient l'arrêt (la passerelle par exemple et les espaces adjacents : une place, un parvis, des trottoirs). Nous voulions observer des usages *in situ*, en faisant jouer différents niveaux d'échelles<sup>3</sup>. Ce qui signifie que le déplacement est toujours demeuré possible. Nous ne nous sommes ainsi pas contentés d'observations en un seul lieu. Nous avons plutôt considéré ce lieu comme un point d'accroche pour poser notre premier regard et comme un point de départ pour mener l'investigation. A ce titre, la démarche que nous avons expérimentée, entretient un rapport d'analogie avec l'expérience habitante : partir de chez soi pour se déplacer, travailler, consommer, se divertir, etc.

Nous avons postulé que les vallées (auto)routières du Gier et de l'Ondaine pouvaient être appréhendées à partir de lieux ordinaires, de la vie quotidienne, de l'habitat ; de lieux également publics, du passage ou de l'arrêt ; de lieux qui abritent des pratiques diversifiées. Mais que dire de ces lieux et de leurs identités ? Comment se fabriquent-elles ? Quels éléments retenir pour qualifier un lieu, identifier ses qualités ? Ces éléments sont multiples et peuvent se décliner sans exhaustivité comme attache particulière au lieu, position sur une carte, histoire, usages... Sans oublier le paysage. Celui-ci a été plus particulièrement interrogé par rapport à la question de l'identité d'un lieu.

---

<sup>3</sup> Cette démarche – s'intéresser à des réalités micro-logiques – est de portée méthodologique mais également théorique : pouvoir dire quelque chose du tout à partir, précisément, des parties.



Notre approche du paysage passe par la notion d'expérience. Cette expérience du paysage, c'est d'abord, historiquement, une action : façonner le paysage par la peinture ou l'écriture. A ce titre, le paysage est le fruit d'une relation entre soi et le monde. Augustin Berque nous rappelle qu'en Chine, le terme de « paysage » désigne une relation au monde et à sa spiritualité (Berque, 1994). Le paysage est une entité relationnelle qui engage toute notre sensibilité. Il est le fruit d'une médiation. Par quels canaux se fait cette médiation ? Pour Michel Conan (Berque, 1994), le « paysage » spécifie une manière de penser et d'expérimenter ce qui fait la singularité de l'expérience du lieu. Le paysage se définit comme le résultat d'une relation de médiation que l'on expérimente, c'est-à-dire qui s'actualise dans des usages et des pratiques. C'est pourquoi la qualification du lieu choisi procède par le repérage des usages et ce qu'ils nous apprennent des relations que l'on entretient à son égard. A quelles expériences les habitants et/ou usagers des lieux se réfèrent-ils ? Quelles relations, médiations, se créent entre eux et leur environnement ?

La question du paysage mobilisée pour qualifier les lieux ne va pas forcément de soi, car son(ses) identité(s) ne peut(vent) être uniquement saisie(s) à partir de cela. Les différentes façons d'user (utiliser) le lieu mettent en lumière la façon dont se construisent en partie les paysages, notamment au travers des expériences ordinaires ou routinières... Mais l'observation des usages dépasse la seule dimension paysagère, celle d'un paysage image. Le paysage est peut être aussi bien autre chose. Cette entrée par le paysage ouvre donc sur un contenu plus étendu et permet d'accéder à d'autres caractéristiques des lieux.

Nous avons regardé, observé, expérimenté les lieux avec l'objectif de les décrire, de les comprendre, d'en proposer une lecture possible. Pour ce faire, notre attention s'est portée non pas tant sur l'espace habité que sur les espaces ouverts au public. Nous nous sommes intéressés aux espaces par lesquels s'actualisent des usages, des pratiques, selon certaines contraintes (variables en intensité) de locomotion, d'accessibilité et de visibilité. Les espaces publics recèlent une part de « choses en commun ». Les personnes qui les empruntent, les utilisent ou les côtoient, partagent une expérience, un environnement, des présences... différents selon les moments : l'espace public les « accueille », les acteurs y prennent place.

Le caractère public de l'espace est une dimension qui construit également le paysage. Parce que le paysage rend en partie compte d'une relation entre soi et son environnement, la dimension publique des espaces rejoint celle de la profondeur de champ, des perspectives, de ce qui fait qu'il produit des formes de visibilité et d'invisibilité, des formes d'exposition et de réserve, voire de secret. Ainsi, par exemple, on pourrait postuler que l'expérience d'un environnement n'est effectivement pas la même de chez soi ou du bar de la place, quand bien même on habiterait, précisément, sur la place. Les différences qui découlent de ces deux situations définiraient des types de relations aux lieux, des façons de construire le paysage, différentes. Parler de paysage dans l'espace public est une posture particulière. Elle implique de porter une attention à plusieurs formes génériques possibles : on pense assez naturellement à la figure de la place, mais pas seulement, les rues aussi sont des espaces publics, les espaces verts, les chemins, les bistrotts... Et les routes : ne partage-t-on rien lorsque l'on est engagé, avec d'autres, sur une route ?

Ce caractère « en commun » confère une certaine multiplicité à ces espaces. Nous sommes ainsi partie de l'idée que pour approcher cette multiplicité et cette complexité, il était pertinent de **regarder**, de **sentir**, d'**expérimenter** et d'**enquêter à plusieurs**.

Ici, *la pluridisciplinarité* a pris tout son sens. Engagés dans une formation portant sur l'espace public, objet disciplinaire transversal, les enquêteurs étaient donc issus de disciplines différentes<sup>4</sup>. Ils ont mené à bien la première étape du travail de recherche qui a servi de matériau et de tremplin à la poursuite de la réflexion.

---

<sup>4</sup> L'équipe qui s'est engagée dans la première étape de ce travail d'enquête était composée de quatre étudiants stagiaires qui représentent les disciplines de la sociologie, de la géographie, de l'architecture et du design. Leur démarche a été accompagnée par un suivi pédagogique qui associe dans le cadre d'enseignements et de pratiques pluridisciplinaires, la faculté de sciences humaines de l'UJM de Saint-Etienne, l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Saint-Etienne et l'Ecole d'art et de design de Saint-Etienne. L'organisation, l'encadrement, le suivi plus spécifiquement scientifique du travail et son prolongement ont été assurés par Pascale Pichon, sociologue maître de conférence à l'Université Jean Monnet de Saint-Etienne, et Loïc Langlade, sociologue, ancien étudiant du Master professionnel.

L'hypothèse de départ a pris au sérieux l'affirmation selon laquelle l'infrastructure routière était l'élément central de la qualification de ces territoires, des lieux traversés. Il fallait néanmoins comprendre de quelles façons précisément s'opérait cette qualification. Cette infrastructure ne fait-elle que passer ? De quelles manières transperce-t-elle ? Quelles traces laisse-t-elle de son passage ?

Pour répondre à ces questions, le cadre théorique et méthodologique mobilisé s'est adossé à celui de *la recherche-projet*. La notion de projet a été envisagée de deux points de vue au moins. On entend le projet comme objet d'une part et, le projet comme posture, d'autre part<sup>5</sup>.

Au projet, on reconnaît les caractéristiques d'un outil : pour envisager une transformation, pour formaliser, pour partager mais aussi pour penser. Précisément, la mise en projet, c'est la pensée/action par le projet. Elle concerne tous les acteurs intéressés par la possible transformation d'un espace, construction, aménagement ou réaménagement : aménageurs, décideurs, usagers, habitants, et bien sûr les enquêteurs et chercheurs. Le travail accompli est celui de la « pensée-par-le-projet », qui peut s'actualiser sous la forme d'un scénario possible d'aménagement.

---

<sup>5</sup> L'objectif est de promouvoir une dynamique particulière au sein de laquelle le projet de conception (réel ou fictif) en tant qu'objet, permet de stimuler et d'alimenter le projet de connaissance. Pour ce faire, les différents acteurs concernés doivent se « mettre en projet », c'est-à-dire adopter une posture qui consiste à penser leur objet d'étude, leur environnement, leur cadre de travail comme élément de projet, l'envisager comme objet possible de transformation : une vision qui se projette. Il s'agit, à travers cette démarche particulière, d'allier deux logiques complémentaires - action et réflexion - à la manière défendue par ailleurs par le pragmatisme.





**PREMIERE PARTIE : AU MILIEU, COULAIT UNE RIVIERE**

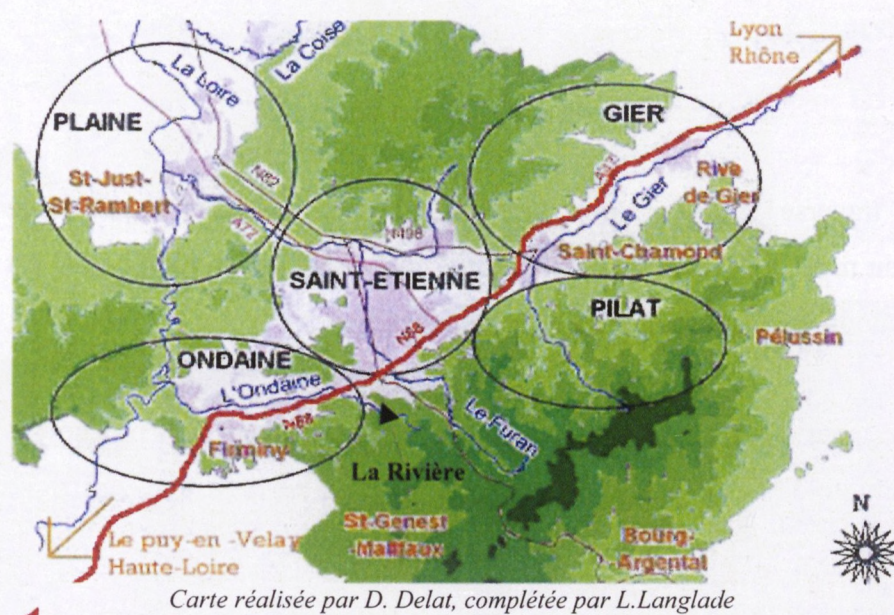
Parmi les lieux entretenant des rapports assez étroits avec l'infrastructure en question – par exemple, le viaduc de Rive-de-Gier (commune située entre Saint-Etienne et Givors), la place et le viaduc de Terrenoire (Saint-Etienne), ou encore l'entrée dans Firminy -, la place de « la Rivière » (Saint-Etienne) se détachait plus volontiers des autres<sup>6</sup>, du fait de caractéristiques propres assez remarquables. Très vite, nous nous sommes aperçus que les éléments de connaissance de cet espace ne pouvaient être compris en les réduisant à la seule place publique qui, pensions nous, en était le centre. Nous nous sommes alors intéressés à un quartier plus qu'à une place, à un site dont les contours ont été peu à peu construits au cours des investigations.

---

<sup>6</sup> Les autres lieux cités font par ailleurs l'objet d'un travail d'investigation et/ou de réflexion par d'autres contributeurs au sein du contrat AAP.



## I- Une situation exemplaire



« La Rivière » est un quartier de Saint-Etienne situé dans sa partie sud, aux portes du Parc Naturel Régional du Pilat et du col de la République qui ouvre sur l'Ardèche. Ce quartier doit son nom au Furet, affluent du Furan, qui coule encore en

souterrain. Le quartier est traversé par la RN88<sup>7</sup> – prolongement de l'A47 – qui irrigue les quartiers du sud et du sud-est de la ville. A l'échelle du territoire, on est dans une partie intermédiaire entre les vallées du Gier et de l'Ondaine.

Point de jonction, élément de la première ville du département, le site fut également choisi parce qu'il est constitué d'une diversité d'espaces publics : une place (récemment réaménagée au cours même de notre enquête), bordée d'immeubles de faible hauteur, dont deux rez-de-chaussée sont encore occupés par des commerces : le bar de la place et une pharmacie. Au cours de notre enquête, nous avons assisté à la fermeture du primeur. La place de « la Rivière » est aussi le parvis de l'église qui y sied. Sur sa partie sud, la place est bordée par la RN88, qu'une passerelle strictement piétonne permet d'enjamber pour passer sur la colline du Crêt du Loup. En cet endroit, la RN88, du fait de sa configuration, ne peut pas être traversée autrement. D'ailleurs une glissière entre les 2x2 voies de l'infrastructure empêche également tout passage direct en voiture de part et d'autre de la route. « La Rivière » c'est aussi la

<sup>7</sup> Limitée ici à 80 km/h.



colline du Crêt du Loup – au sud-ouest - qui vient prendre naissance au bord de la RN88, et qui nous mène très rapidement vers un environnement plus rural.

**Le choix du lieu** fut dicté par ses composantes propres, et notamment parce qu'ici **l'infrastructure routière** pouvait sans conteste être qualifiée d'**urbaine**. Le quartier de « La Rivière » est en effet caractérisé par une situation originale :

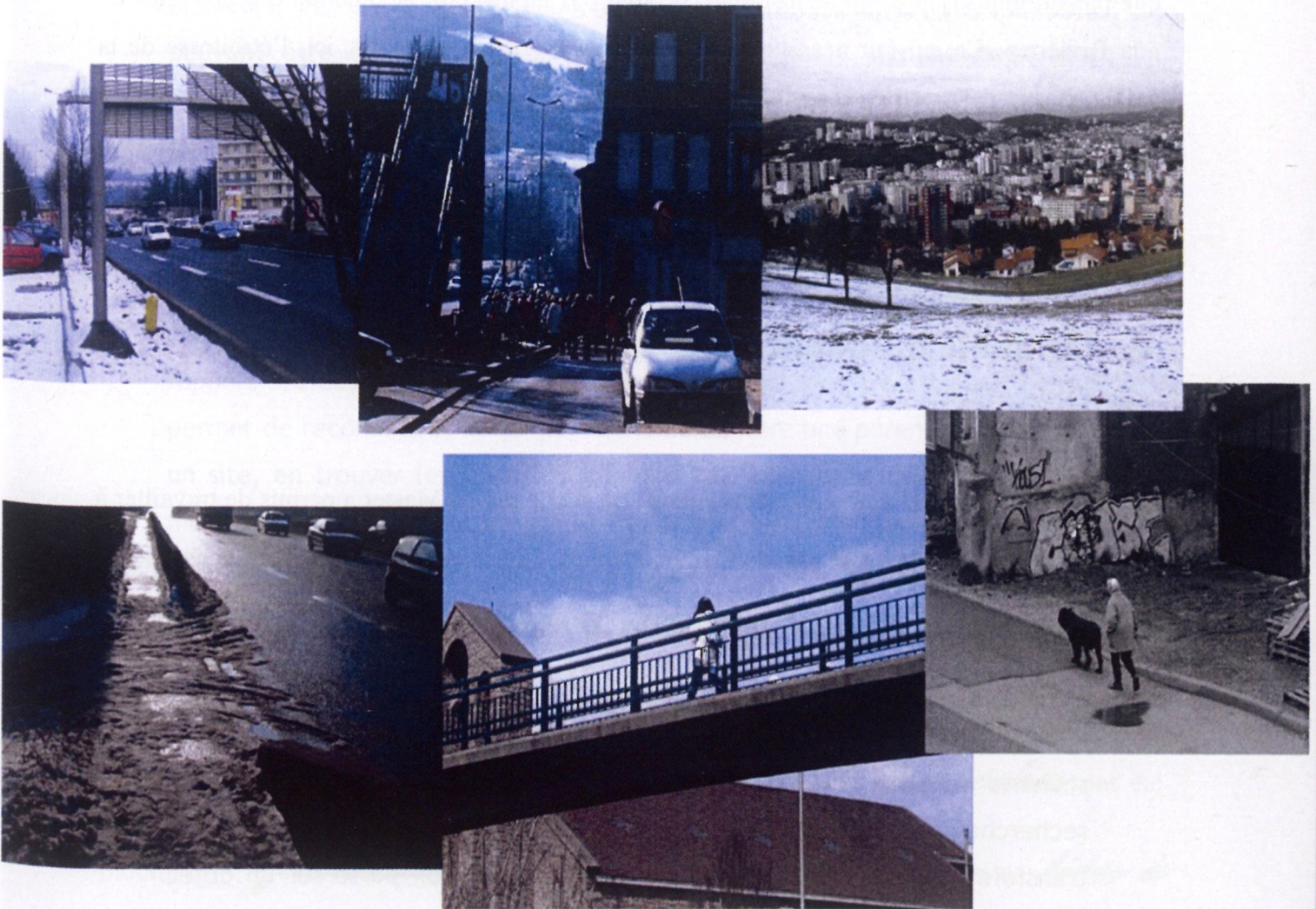
- le lieu est donc traversé par une (auto ?)route urbaine dont l'impact en terme de communication s'étend du niveau local, au niveau national en passant par le régional. C'est une voie de transit qui accueille jusqu'à 80 000-90 000 véhicules/jour ;

- il est situé en périphérie de la ville de Saint-Étienne, tout en étant très proche des lieux d'activité et d'attractivité de la ville-centre, notamment du quartier de Bellevue irrigué par une ligne de tramway ;

- le lieu apparaît par ailleurs comme un espace de transition entre la ville et la campagne. Sur la place de « la Rivière », on est déjà aux portes du Parc Naturel Régional du Pilat, accessible à pied, via la passerelle ;

- du point de vue des pratiques, il s'agit d'un espace partagé : on y trouve différents usages et usagers.





Photos réalisées par P. Kosseva, C. Béal, H. Hu, D. Delat et L. Langlade

Les rambardes de sécurité et une séparation centrale de la RN88 obligent le piéton à emprunter la passerelle, et donnent à la route des aspects d'autoroute, ce que la nature des différents points d'entrée tend à confirmer : on trouve essentiellement des « cédez-le-passage » et les « stop » sont extrêmement dangereux car inadaptés au trafic. D'où notre hésitation à employer pour parler, ici, de l'infrastructure, les termes de route ou d'autoroute, et de préférer le terme d'(auto)route, d'une manière un peu différente que précédemment pour parler des vallées : ici, c'est **l'infrastructure qui est (auto)routière**.

Ce terrain d'enquête fait écho à des configurations semblables en d'autres endroits des deux vallées en question. Sans doute que les riverains de la RN88 dans la vallée de l'Ondaine, du



fait de la même proximité avec la route (certains jardins ne sont séparés du flux de voitures que par un mur et un écran acoustique), ne sont pas étrangers à la situation des habitants de « la Rivière ». Ce qui fait néanmoins la spécificité de notre site c'est, ici, l'étroitesse de la vallée au sein de laquelle il prend place. Entre l'étendue de la ville et son lot de constructions d'une part et les flancs de collines d'autre part, il n'y a que très peu de place : juste le passage de la route.

## II- En quête des identités

La première étape de l'enquête conduite avec les stagiaires du Master a permis de travailler à **la qualification du site**. Ont été établies, nommées, montrées ses caractéristiques propres. Et **un scénario possible d'aménagement du site** a été proposé afin d'en révéler les qualités.

L'enjeu scientifique et méthodologique de cette démarche qui conclut à un scénario consiste à expérimenter les canaux qui articulent logique de recherche et démarche opératoire, ou comment la perspective de la transformation permet d'alimenter le regard que l'on porte sur un objet. Cette imbrication prend forme dans le cadre de l'approche pluridisciplinaire qui ouvre la palette d'outils de lecture, modifie le regard et la nature des projections envisagées.

Dans un premier temps sont mises en avant les qualités qui marquent l'identité du lieu. Dans un second temps sont explorés les moyens mis en œuvre, leurs logiques propres, mais aussi leurs sens, pour arriver à **proposer une lecture d'un site**.

### 1) Identité plurielle, quête et enquête : quelques précisions théoriques et méthodologiques

L'identité se forge au regard des caractéristiques spécifiques, des signes remarquables de quelqu'un ou de quelque chose, ce qui en fait une entité, sinon unique, au moins identifiable, c'est-à-dire reconnaissable. Elle

permet de dire ce qui rapproche, par analogie, un élément d'un autre ou de plusieurs, et, de la même façon, ce qui les différencie. Un site, un lieu peuvent être définis de plusieurs façons possibles. L'identité peut être multiple, et on parlera volontiers des identités d'un site. En effet elle ne constitue pas en elle-même une essence mais peut varier selon les situations (les saisons, les heures, les aménagements, le trafic, les usages, etc.)

L'identification s'apparente à une démarche de connaissance et de classement (c'est-à-dire de positionnement d'une entité identifiée, par rapport à d'autres). Au-delà de la connaissance, l'identité est aussi ce qui permet de reconnaître, et qui par la même confère une pérennité. Qualifier un site, en trouver les identités est donc une entreprise délicate : il faut mettre à jour les éléments qui le définissent, les préciser de telle sorte qu'un individu étranger au terrain puisse se le représenter, tout en éclairant les subtilités qui le caractérisent et en font une entité propre.

Pour ce faire, il faut mettre en œuvre, mais parfois aussi construire des façons d'accéder et de rendre compte des qualités d'un site. Sur ce terrain là, plusieurs *approches* ont été mobilisées : *qualitative, compréhensive, sensible*, toutes *liées à la posture philosophique du pragmatisme*<sup>8</sup>. Ainsi, l'identité d'un lieu n'est pas donnée, elle est en construction, elle prend appui sur l'histoire, la géographie, la culture, l'aménagement, mais aussi les pratiques et usages des habitants et des usagers, qui ne sont pas déconnectés de ces fondements. Ce faisant, **l'identité n'est pas une mais plurielle** précisément selon ces pratiques, ces usages et ces compétences. Comment les enquêteurs, sur un site particulier, en rendent-ils compte ? L'enquête s'apparente ici à une

---

<sup>8</sup> Qu'est-ce que ces filiations impliquent ? La sociologie qualitative et compréhensive s'attache, comme son nom l'indique, à des qualités et à des façons de rendre compte de relations de compréhension. Il s'agit de comprendre comment les choses se passent, s'agrègent, se combinent, s'organisent entre elles. L'approche sensible prend le pari de travailler sur des matériaux dont la récolte se fait par la mobilisation des sens des différents acteurs concernés. Il s'agit par ce biais de travailler à partir d'expérimentations *in situ* des différents acteurs impliqués dans ces démarches. Cette approche nécessite un cadre physique qui permette l'expérimentation, l'espace public par exemple, on l'on pourra travailler sur des descriptions visuelles de l'environnement, des perceptions auditives, des sensations nées du terrain où l'on enquête... C'est dans ce cadre là que s'exprime également la posture pragmatique dont nous nous réclamons. Le pragmatisme, cela signifie que le sens des réalités se construit dans l'action. La conséquence pour le chercheur s'exprime dans ses façons de récolter : l'expérimentation puis l'observation des pratiques et des usages. Ce qui permet de considérer alors les compétences des acteurs du fait de leurs expériences, de leurs habitudes, de leurs routines...

quête à la manière du très beau film d'Agnès Varda - Les glaneurs et la glaneuse - où la cinéaste part en quête des pratiques de glanage (grappillage, récupération...) contemporaines et, ce faisant, interroge les rapports entre ruralité et urbanité, pauvreté et richesse, objets de première nécessité et objets d'art, occasion réitérée pour elle d'une approche réflexive sur l'art cinématographique.

Une quête, c'est d'abord une action. « Action de chercher à trouver, à découvrir », nous dit le dictionnaire. Action donc, orientée vers un objectif, de mettre à jour quelque chose. Non seulement la quête implique un objectif (trouver), mais aussi des moyens (chercher à). Plus qu'une action, c'est aussi une posture : « se mettre en quête de », c'est se donner les moyens d'atteindre un objectif. Comment découvrir, mettre à jour, rendre compte ?

L'enquête est pour nous le moyen de mener une quête. Dans ce sens, nous avons d'abord récolté des informations, nous les avons rassemblées et organisées afin de formaliser une lecture possible. Ces différents temps ne sont bien sûr pas étrangers les uns aux autres. Ils se rencontrent, s'alimentent et ne sont pas cloisonnés.

L'action de récolte a pris plusieurs chemins, qui correspondent à différents temps de l'enquête :

- AU COURS DE L'IMMERSION, ON PREND LA MESURE DU SITE. ON SE FAIT SES PREMIÈRES IDÉES. LA PRISE DE CONTACT AVEC LES LIEUX SE FAIT PAR DES BALADES, DES PREMIÈRES OBSERVATIONS NOTÉES SUR UN CARNET, DES DESSINS, DES PHOTOGRAPHIES. ON REGARDE, ON ÉCOUTE, LES DIFFÉRENTS SENS EN ALERTE, OUVERTS À LA RÉCEPTION DES INFORMATIONS QUE RENVOIE LE « TERRAIN »<sup>9</sup>. UNE PREMIÈRE CONNAISSANCE SE CONSTRUIT ET ON LAISSE ÉMERGER DES IMPRESSIONS ET DES SENTIMENTS. L'IDÉE, AU COURS DE CETTE PHASE, EST DE TROUVER DES FILS (DE CARACTÉRISATION, DE SIGNIFICATION QUI PEUVENT ENCORE ÊTRE PROVISOIRES) QU'IL S'AGIRA ENSUITE DE TIRER<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Ici au sens de terrain ethnographique.

<sup>10</sup> Ces contacts avec le terrain ne sont pas restés isolés et déconnectés. Les enquêteurs ont du mettre à plat leurs impressions, leurs premières questions, et les communiquer : nous en avons parlé ensemble ; il en est resté des traces écrites.



*Extrait d'un carnet d'enquête*

***Immersion sur la place***

Arrivé sur la place de « la Rivière », je me dirige assez spontanément vers le parvis de l'église : attiré par une force sacrée ? L'environnement sonore pêche quelque peu avec ce lieu voué au culte. Les yeux sur la porte (fermée, je ne peux entrer), mes oreilles sont entièrement tournées vers, captivées par la route. Comment peut-on, sur cette place, s'en détourner ? Physiquement, le bâti semble prendre cette option, tourné vers le cœur de la place, mais au niveau des sensations, est ce possible ? Les liens repérables entre la place (et ses alentours) et l'élément de césure (cette route, ou autoroute ?) sont de plusieurs ordres : auditif (on entend la route de la place), visuel (on voit la route de la place ; l'inverse est peut être moins sûr), pratique (on traverse la route par la passerelle ; on emprunte les sorties et entrées attenantes au site).



*Peut-on se détourner de l'(auto)route?*

- LES ENQUÊTEURS RESENTENT AUSSI LE BESOIN D'ÉPROUVER LE SITE À TRAVERS DES EXPÉRIMENTATIONS PERSONNELLES. COMME AU COURS DE L'IMMERSION, ILS SONT EUX-MÊMES LES PRODUCTEURS DES ÉLÉMENTS RÉCOLTÉS. EN SE METTANT EN SITUATION ORIGINALE, DE DÉCOUVRIR DES CHOSES INHABITUELLES, ILS SE METTENT EN SITUATION DE PRODUIRE DES MATÉRIEAUX D'ENQUÊTE.



*Exploration sensorielle : se priver de la vue*

Cadre :

Arpentage le long de la RN88, en empruntant la passerelle qui enjambe la voie.

Période d'exploration : 03 février 2006

Moment d'exploration : vendredi matin

Heures : 11h30 à 12h30

Temps couvert et gris, température froide (inférieure à 0), léger vent

Guide : Caroline puis Plaména

Explorateur : Plaména puis Caroline

Principes :

Description des sensations d'un explorateur privé de la vue (yeux fermés) durant un parcours déterminé. Le cheminement est défini au préalable sur une carte. En ce qui nous concerne, le parcours a été réalisé dans les deux sens : sens aller pour Plaména et sens retour pour Caroline. Le commentaire est enregistré à l'aide d'un dictaphone puis ensuite retranscrit intégralement par écrit, sous forme de narration écrites à la première personne et accompagnées de photos prises par le guide durant l'exploration. Dans notre cas, le commentaire est aussi ponctué des indications données par le guide et peut prendre la forme d'un dialogue.

Retranscription de l'exploration sensorielle de Plaména 11H50-12H05

*/Départ parking de Thiriet / Il fait très froid. J'entends plus le bruit quand je ferme les yeux, j'ai l'impression parce que je me... Oh là, il y a une grille par terre, sûrement... C'est difficile... Il y a du verglas. C'est pas lisse. J'ai l'impression que je monte. /On longe l'autoroute / Oui. Je sens rien... J'ai l'impression que le bruit arrive de tous les côtés, peut-être seulement à droite mais... ça doit résonner contre l'immeuble à côté. Hop, on descend... Là, on monte très fort. /Stop. On va traverser. / Stop, OK... Ah, c'est le trottoir. C'est angoissant... J'ai l'impression en fait que je vais dérapier. /On monte sur le trottoir. On longe la passerelle / J'ai l'impression que par terre, c'est tellement vallonné que... on perd nos repères carrément... C'est très monotone, ce bruit des voitures. /On va tourner /. Ça endort presque. Je pense qu'on doit bien s'habituer. /Là, c'est la première marche. / OK. Je sens les escaliers. C'est presque mieux les escaliers parce qu'on arrive à mesurer nos pas tandis qu'en bas, vu que c'est assez irrégulier, le cheminement, on se sent un petit peu comme dans la nature, tandis que là, ça va, c'est mieux. /Petit plat. / Plat... On est en haut ? /On est au premier palier. / Ben là, je peux pas dire que le bruit est plus fort. C'est toujours la même chose. Très monotone... /Encore une/ On est en haut ? /On est en haut. Attends, je te décale un peu parce qu'il y a un piéton. On va traverser la passerelle. On va tout droit/ Comme ça, ça va ? /Voilà. Là, tu bouges plus. Tu restes en ligne droite./ Bien sûr, bien sûr... Oui, le bruit*

n'est pas plus fort. C'est la même sensation qu'en bas... Très monotone. Je pense que ça doit être pénible pour les riverains, ce bruit qui change pas, toujours le même... Quand on voit pas, c'est pareil... Là, je m'arrête ? /*Non. Tu peux continuer.* / Ouh, j'ai peur que ça finisse. /*Pas encore. Encore trois mètres.* / D'accord. Je fais des petits pas.... /*Là, on pivote un peu sur la gauche. Attention, première marche.* / Je vais me tenir sur la rambarde. C'est pas mal quand y'a quelque part pour se tenir. On peut suivre la descente. Si j'avais pas les yeux bandés, ça me viendrait jamais à la tête de te dire ça ! Mais là y'a quelque chose de dur. /*Oui, c'est la pierre. Là, on va arriver sur le palier.* / D'accord. /*Voilà. On est sur le premier palier. Tu peux reprendre la rambarde.* / Le métal est froid... Je pense que je suis à la fin, non ? /*Il t'en reste deux. Là, t'es à la fin. On va tout droit. On pivote un petit peu. On est place de « la Rivière ».* / C'est vallonné aussi un petit peu... /*Attention. On va tourner à droite et on marche le long de la route.* / C'est bien... Oh, il y a l'église qui sonne. /*Attends. On a une voiture qui arrive en face. On va se pousser un petit peu. On va attendre de voir où elle va tourner.* / Là, dans la rue, ça va. C'est assez lisse l'asphalte et c'est sécurisant. Je sais pas où... Il y a une voiture à notre droite qui demande comment repartir à Marseille. /*Oui. Il voulait partir à Lyon exactement. On continue encore un petit peu.* / Le bruit, c'est un mélange. On arrive pas à distinguer de quel côté ça vient. /*On est allée Léo Lagrange.* / Là, je me sens mieux parce que c'est lisse par terre. /*Un petit rebord. Lève un peu le pied.* / Je sais pas où on est. /*On est à côté de l'autoroute.* / Toujours plus sécurisant, je trouve, que l'autre côté. Oh, ça monte. C'est surtout par terre... c'est plat... /*Attention. Lève le pied. Y'a une jonction de goudron.* / Il y a un vent qui vient par derrière. Là, ça va bien, c'est une droite. /*On va tourner un peu. Y'a un petit rebord. C'est bon, on est arrivé!*

Dans l'enquête, un temps est également consacré, et c'est même le plus important, à la mobilisation des autres, c'est-à-dire, en dehors des enquêteurs, les acteurs concernés par l'enquête : les aménageurs, les décideurs, les associations, les élus, les habitants et usagers ... Ces récoltes ont pris plusieurs visages :

-ENTRETIENS « SEMI-DIRECTIF »<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Ce type d'entretiens permet de proposer aux interlocuteurs des thèmes à partir desquels engager une discussion, et non de suivre une logique de questionnaire. Les rencontres eurent lieu à différents endroits : souvent aux domiciles des enquêtés qui se voyaient rencontrés pour leur qualité d'usager et d'habitant (certains étaient d'anciens habitants aujourd'hui partis ailleurs), parfois aussi du fait de leur participation à l'association de défense des riverains de la RN88 ou de leur qualité de conseiller de quartier ; des entretiens furent également menés au « bar de la place », avec les patrons, sous l'œil et parfois avec les réflexions d'une clientèle d'habités ; un entretien a aussi été conduit, sur la place, auprès de l'architecte en charge de la rénovation récente de la place de la Rivière ; enfin, dans les locaux de la Maîtrise d'Œuvres Urbaines et Sociales – MOUS - des



-EXPÉRIMENTATION EN SITUATION : PARCOURS COMMENTÉS<sup>12</sup> ; ENTRETIENS EMBARQUÉS (EN VOITURE)<sup>13</sup>.

-LE TRAVAIL DOCUMENTAIRE<sup>14</sup>

Des entretiens semi-directifs, des parcours commentés ou des entretiens embarqués se dégagent, par agrégation, des thèmes qui se combinent, qui s'articulent entre eux et font apparaître les éléments d'analyse du site de « la Rivière », et de ses composantes identitaires.

Cette diversité dans le traitement méthodologique du terrain d'enquête fait jouer une multiplicité des approches étayée par une multiplication des types de relevé effectués sur le site : prises de photographies, de sons, de vidéos, observation des usages, expériences sensibles... donnant lieu à des productions intermédiaires (avant la mise en forme et en cohérence finale), des rassemblements ou des organisations possibles de données, ou plutôt de construits de natures variées. En permettant l'assemblage des informations obtenues à partir d'intérêts différemment exprimés - des analyses topographiques ou morphologiques du site, un œil intéressé par les usages du lieu, un travail sur les matériaux du site ou sur sa mise en lumière, l'inscription d'un espace de transit au sein d'une entité territoriale plus vaste - *le*

*site est une mesure qui nous sert, ou qui en est le prétexte, à faire varier les échelles d'appréhension.* On

navigue en fait entre des réalités micro et macrologiques. Pour schématiser, on pourrait dire que le travail mené sur « la Rivière » nous permet de penser au sein d'une même démarche, le

---

quartiers sud-est, a été rencontré un chef de projet, en charge d'un quartier lui aussi touché par la problématique de la RN88. Ces entretiens ont été menés individuellement, plus rarement à plusieurs.

<sup>12</sup> A propos de la méthode des parcours commentés, on se référera à un ouvrage consacré aux méthodes d'appréhension de l'espace urbain : GROSJEAN M., THIBAUD J-P. (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, éd. Parenthèses, Marseille, 2001.

<sup>13</sup> Le parcours commenté consiste à recueillir sur bande les sensations éprouvées et exprimées par un enquêté alors même qu'il arpente un site, en compagnie de l'enquêteur, qui lui donne certaines consignes, parmi lesquelles la plus importante est : l'impératif de description à la fois du cadre (il s'agit de décrire l'environnement dans lequel on évolue), et des sensations (avec l'idée sous-jacente de repérer de quelles façons les variations de l'environnement influent sur les sensations de l'enquêté, c'est-à-dire les façons dont il sent et dont il se sent). L'entretien embarqué est une méthode qui tire ses caractéristiques des parcours commentés. L'enquêteur et l'enquêté ont changé de moyen de transport : ils se déplacent en voiture.

<sup>14</sup> Le référencement documentaire est à ce propos un passage important. En effet, le travail de recherches bibliographiques sur les questions de paysage, de route et d'autoroute, de ville, d'identité, a puisé ses sources du côté de la sociologie, de la géographie, de l'architecture et du design, et plus généralement de l'art. Les enquêteurs tirant leurs inspirations d'écrits scientifiques, de réalisations architecturales, de toiles ou de sculptures, d'œuvres urbaines, de récits ethnographiques... Les travaux d'écriture s'accompagnaient ainsi de référencements cartographiques, de coupes de relief, d'analyse par la photo, de travaux sur plans, de croquis...

banc public de la place et la question des transports routiers entre les départements du Rhône et de la Loire.

Avec la quête, c'est précisément les questions du **sens** et des **moyens** qui sont soulevées. La quête n'est pas seulement une recherche, mais un effort pour rendre celle-ci compréhensible. D'une part, la quête c'est d'abord la quête de sens : qu'est-ce qui fait sens ? Qu'est-ce qui nous parle sur ce site ? De quels types de production de connaissance ce site permet-il l'émergence ? D'autre part, du côté des moyens, partir en quête, c'est : récolter ; rassembler des éléments en plusieurs « lieux » qui ont des liens (un ordinateur, une salle de travail, des emails, des écrits sur papier...) ; réordonner ensuite ces éléments pour répondre à la question centrale : « comment raconter l'identité plurielle du lieu ? ».

Au cours de ce **processus de construction**, il faut s'entendre mais aussi s'écouter, pour diverger ou pour se retrouver à d'autres moments, travailler sur la mise en commun d'objets, et de points de vue multiples<sup>15</sup>. C'est la transformation et ces processus qui, nous semble-t-il, sont importants ici. Comment passe-t-on d'une expérimentation personnelle d'un lieu aux délimitations d'un site d'étude ? D'observations de pratiques à des typologies de relations à l'espace ? D'une expérience embarquée en voiture à la déclinaison des caractéristiques d'un scénario d'aménagement ? C'est bien ces passages, ces transformations, au sein desquelles d'ailleurs se lit et se donne à voir le social (Latour, 1998), qui nous intéressent désormais.

---

<sup>15</sup> La réflexion mise en forme par les enquêteurs stagiaires trouve son aboutissement dans plusieurs médias : un livret récapitulatif du travail d'enquête et de réflexion, une plaquette qui le synthétise, et le discours, accompagné du diaporama, qui permet de communiquer publiquement leurs résultats. Cette *formalisation*, sous les traits de plusieurs médias, est le résultat, mais aussi le moyen, de construire un propos. Pour mener à bien cet exercice de construction, il est besoin d'un fond, d'un contenu, et d'une forme, le contenant, qui sont bien évidemment interdépendants. Il n'y a donc pas qu'une fin – qui serait un message – mais bien aussi des moyens. Les moyens se sont les outils au sein desquels a opéré une transformation des données (des construits) en lecture, en narration. Les enquêteurs ont opté pour une forme particulière qui prend racine dans une posture à adopter en fonction d'une exigence, répondre à cette question : « une fois mis à jour des éléments de connaissance du site, qu'est-ce que vous changeriez prioritairement sur celui-ci ? ».

« Comment se construisent et émergent les identités d'un lieu ? », c'est notre question. Pour y répondre, nous nous sommes employés à mettre à jour une action, à *mettre en lumière* les mécanismes, *les rouages d'un processus* qui doit être envisagé à différents niveaux : celui des enquêteurs/chercheurs, mais aussi celui des enquêtés. De quelles façons, à partir de leurs expériences mais aussi des compétences reconnues aux acteurs - « lambda », anonymes - qu'ils sondent, les enquêteurs font émerger les qualités d'un lieu ?

L'enquête et ses récoltes, la quête et la recherche de sens qu'elle suppose sont différentes et en même temps indissociables. L'exercice de leurs mises à jour suppose certains mouvements : alimentations mutuelles des éléments de terrain et de réflexion, évolution des problématiques et des récoltes, concomitante, *in situ*. Nous cherchons à savoir comment se mène une quête des identités de lieux et de ce lieu en particulier ? Et à ce propos nous postulons que la pluridisciplinarité est, précisément, une posture opératoire.

Nous voudrions interroger le contenu même de l'enquête : quelles identités émergent de ce travail de quête ? Nous pensons de façon hypothétique que les expériences du site sont influencées par la présence de la RN88 et que les identités du lieu s'exprimeraient en fonction d'elle. Et on aurait affaire à des expériences : de la mobilité, de la coupure/rupture, du rural ? Quelles autres expériences prennent place au sein de ce site ? L'arrêt ? La peur ... ? Dans quelles mesures sont-elles liées à la route ?

## **2) Expériences sensibles et vision pluridisciplinaire : identité(s) en construction**

Au-delà des résultats bruts obtenus lors de la première étape, la lecture que l'on peut donner des identités du lieu se fonde sur le principe de *pluridisciplinarité*, défendu dès les prémices de ce travail sur « la Rivière », et même, en amont, dans le cadre plus général du contrat de recherche. Pour produire un travail commun d'analyse, les enquêteurs ont échangé, alterné des temps de travail en commun mais aussi individuels. Comment les enquêteurs ont « dialogué » pour produire des éléments de connaissance sur l'identité de ce lieu ? Quels éléments de connaissance ont-ils produits ? Autour de quels éléments d'ancrage ont-ils

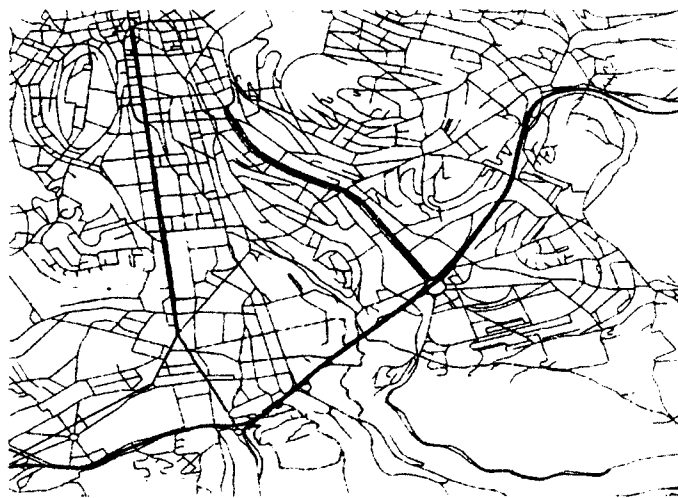
travaillé ? **Les points d'ancrage**, ce sont les éléments à propos desquels les enquêteurs se sont mobilisés, selon leurs compétences et leurs disciplines, pour construire ensemble les bases de l'analyse du site et envisagé des transformations ou aménagements.

Le premier point autour duquel les enquêteurs ont dialogué et ont confronté leurs points de vue disciplinaires est celui de **la délimitation** de leur objet. Le choix du site fut arrêté par l'équipe de recherche, les encadrants plus que les enquêteurs d'ailleurs, parce qu'il s'inscrivait de manière exemplaire dans ce fond de vallée (auto)routière et urbaine. Au départ « La Rivière » est pressenti comme un lieu périphérique de frottement, de porosité entre la route (qui était encore dans nos esprits largement autoroute, avant que nous commencions à la voir comme une (auto)route) et la ville. A partir de là, « la Rivière » allait passer par différents statuts. Ces passages ne se sont pas fait de manière attentiste. Au fur et à mesure de nos contacts, via nos méthodologies d'approche, nous nommions le site de différentes façons. D'abord, nous l'avons réinscrit dans son contexte urbain. Ainsi, « la Rivière » redevint assez légitimement le quartier du même nom. Il n'était donc plus question de s'intéresser seulement à une frontière ou une limite, mais d'envisager notre site dans ses rapports à son environnement. Cette qualification, au sens strict, est celle de la carte qui accompagne le regard de tout urbaniste et oriente les choix politiques d'aménagement.

\* Le « quartier » et la vision du cadastre

Parler de quartier c'est faire référence à un découpage officiel de la ville par les pouvoirs publics. L'outil qui permet cette lecture du découpage urbain est celui du cadastre, matérialisé sous les traits d'une carte. Le territoire urbain peut alors être lu, et est rendu visible, de n'importe quel endroit pourvu que l'on porte avec soi la carte adéquate.

Le quartier de « la Rivière » à Saint-Etienne se sera donc, vu du bar de la place ou de l'autre bout de la ville de Saint-Etienne ou même de Lyon, de n'importe quel endroit de France ou d'ailleurs, assis devant sa carte, toujours ce même agglomérat de parcelles compris à l'intérieur des limites cadastrales :



*En turquoise le quartier de « la Rivière » selon les limites cadastrales. En bleu, la RN88.*

Cette vision en surplomb est, s'il on peut dire, caractérisée par une certaine distance. Ce découpage établi par les pouvoirs publics est opératoire dans une certaine mesure : il permet d'administrer à l'échelle d'une ville et, depuis quelques années, il est également celui sur lequel s'appuient des représentants locaux à même de porter un avis consultatif sur les politiques urbaines – il s'agit des conseils de quartier. Ces limites officielles du quartier servent sans doute à nous situer mais dans une prise de distance provoquée par la carte. Nous les avons donc remises en cause : quelles limites devons-nous donner à notre terrain ? Selon quels principes ? Le quartier officiel ainsi dessiné est-il pertinent pour nous ?

#### \* L'expérience des limites

A ce stade de l'enquête, le terrain d'investigation pouvait être envisagé de deux façons au moins : un point de rencontre entre la route et la ville, autour duquel le périmètre s'étale de façon centrifuge ; et des limites cadastrales enserrant « la Rivière », de façon centripète. Comme si les limites étaient contenues, forcées à rester en place, à leur place, sous la contrainte d'une vision figée, sur une carte, matérialisée par une croix à l'intersection route/ville et un trait épais pour marquer les frontières du quartier.

Pourtant, au-delà des limites officielles se jouent des façons d'expérimenter un lieu. Par exemple, l'une des méthodes d'investigation consiste à suivre les limites physiquement, par des promenades, et à en ramener des impressions et réflexions, prémisses d'une qualification et d'une analyse futures.



*L'expérience des limites cadastrales du quartier de « la Rivière »*

A la suite de ma première excursion, menée pour percevoir les limites physiques du quartier, et ayant réalisé une boucle est-ouest, mon nouveau cheminement s'est fait dans le sens inverse, c'est-à-dire de l'ouest à l'est, mais évidemment en empruntant d'autres sentiers.

Et j'ai appris...notamment sur mes erreurs précédentes.

En effet, mon premier parcours, enrichissant, ne s'est pas fait sur les limites du quartier mais environ 300 mètres plus loin, dans le quartier, si l'on peut le nommer ainsi du « Bernay ».



Erreur cartographique de ma part. Honte sur moi, quel géographe je fais !

Néanmoins, c'est sur ses erreurs que l'on avance, et à partir des miennes, je commence à percevoir plus nettement la limitation du quartier et le choix de cette limite. Le fait d'être aller voir au-delà des limites du quartier ne m'est que plus profitable.

En effet, cette fois-ci, sans doute ou erreur possible, j'ai réellement longé les limites cadastrales du quartier, sauf à l'extrême sud du parcours, où la limite du cadastre n'est plus praticable à pied, d'où l'obligation de poursuivre mon chemin légèrement plus loin (en rouge sur la carte).

Le départ s'est fait depuis la fameuse maison bleue, au bout de l'allée du Prince Ringuet. Peu après, j'ai débouché au dessus du nouveau lotissement, légèrement décalé sur l'ouest, puis le champ qui le domine, champ de bocage quasiment vierge, mais ponctué çà et là de pylônes électriques.





A première vue, je ne me sentais pas tout à fait en ville, et pas encore à la campagne, en fait dans une phase transitoire, malgré la présence d'un mulet qui me dévisageait, n'ayant peut être pas l'habitude de voir des inconnus...

Dans le coin ouest de vastes champs dominant le lotissement. Sur le bord de ce cadastre on trouve une ferme, de toute évidence abandonnée. A qui les terrains en aval appartiennent-ils ?

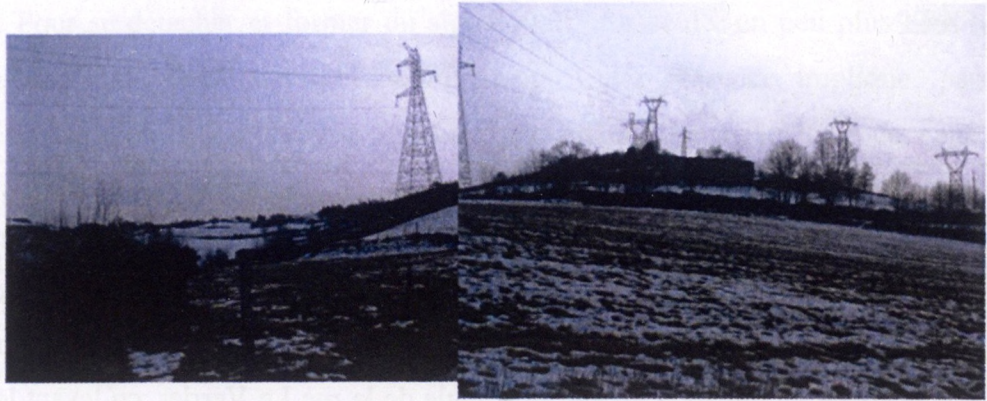


Plus loin, je surplombais la ville, le quartier, et le lotissement : une vue somme toute assez sympathique, qui possède un certain potentiel. Mais fait important : ici, malgré la distance plus grande et une altitude plus élevée, la perception de la route est évidente, qu'elle soit au niveau visuel, ou au niveau sonore. D'ailleurs, j'ai l'impression qu'on l'entend plus ici qu'au croisement de l'allée de la Louve et du chemin du Crêt du Loup (en aval, intersection très proche de la RN88).





Par contre, le paysage est totalement différent si je me retourne, c'est-à-dire en amont, où le paysage de bocage typique du Massif Central domine, avec ces deux fermes qui se situent aux limites du quartier, mais qui en font quand même parties.



La démarche de cet enquêteur est tout à fait active : il se propose de partir en balade, dans le but d'expérimenter de lui-même, par ses propres perceptions, les limites du quartier de « la Rivière ». Que peut-on retenir de son expérience ?

D'abord, que les limites sont assez peu marquées. En effet, lors de son premier passage (qu'il évoque rapidement), l'enquêteur s'était trompé de limites et avait expérimenté, sans le savoir, le quartier du « Bernay ». On pourrait alors émettre l'hypothèse que **les limites officielles du quartier sont plus floues** en vérité – ou plutôt en expérience – **qu'elles n'y paraissent**, tracées sur un plan. Ensuite, lors de sa promenade, il est passé à proximité de différents repères : une maison bleue isolée, un lotissement, un champ, une ferme. Sommes-nous réellement en ville ? Dans un quartier de Saint-Etienne, ville de près de 180 000 habitants ? En fait, l'expérience que l'enquêteur réalise ici se fait, et il le dit lui-même, dans **un espace de transition**, entre la ville et la campagne. Cette transition n'est pas seulement située en cet endroit précis : elle commence, plus subtilement, dès la place de « la Rivière », en contrebas, le long de l'(auto)route. Visuellement, de façon auditive, mais aussi du point de vue de certains usages. Visuellement, lorsque l'on arrive sur la place depuis le quartier de Bellevue, différentes percées s'ouvrent, le long du parcours, pour laisser apparaître entre les immeubles de la ville, l'aspect plus rural et de moyenne montagne du Parc Naturel



Régional du Pilat, tout proche. Devant nos yeux, ville et campagne se côtoient, se superposent même.

*Les transitions*

(...) Prémisses d'une belle vue. Mais les collines ne sont encore qu'un horizon, un point de fuite : présentes mais lointaines. Une utopie ? Elles donnent le sentiment d'approcher de cette limite floue entre ville et campagne. Je laisse la place Bellevue derrière moi et remonte un peu la rue Robespierre, en direction du sud. A l'angle de la rue Le Verrier, en levant le nez, je suis frappé par la superposition flagrante et plus palpable de la ville et de la campagne : un pas de plus dans le processus de transition.

*L'imbrication  
ville/campagne*

Je dois me détourner de cette percée pour « la Rivière ». Je longe alors le square Amouroux, espace public fermé, confiné :

bordé de barrières. Les immeubles participent eux aussi de ce sentiment : ils reprennent l'avantage sur la colline et la cachent presque entièrement. Après le square, au croisement des rues des Forges et Amouroux, l'ambiance se fait morne. De rares piétons peuplent le trottoir. Le bar (« du square ») et le bureau de tabac ne pèsent pas lourd face au triptyque imposant «rues/maisons/voitures ». Plus loin j'emprunte la rue Berthelot qui, à ce niveau, semble mener à une impasse. Dans un premier temps, je n'ai même pas remarqué qu'une librairie occupe un des rez-de-chaussée de cette rue. En levant les yeux, pas d'enseigne, mais une relation visuelle (de ce point ci) encore plus prégnante entre ville (et son habitat urbain) et la montagne (ses courbes et sa relative virginité).



pouvoir atteindre la place de



A l'oreille, on passe aussi dans des « univers » assez différents : côté ville, l'(auto)route n'est pas perceptible avant d'arriver sur la place de « la Rivière » où elle est omniprésente. Ensuite,

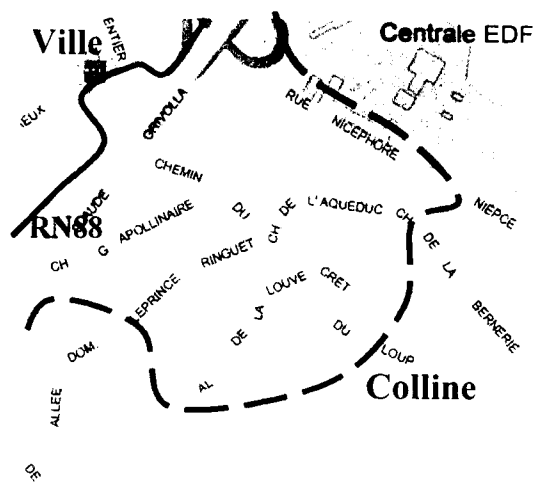


en s'éloignant par la colline du Crêt du Loup, le son de l'(auto)route persiste au milieu de l'activité humaine. Pour se détacher et former un signal clair et esseulé, un peu plus haut : l'(auto)route est encore là, visuellement et auditivement. Cette présence implique, par l'expérience menée, que l'objet d'étude est aussi présent en ces lieux, le long de cette promenade collinaire, et même au-delà. **Ce lien entre la vallée** où passe la RN88, le long de la place de « la Rivière », **et le haut de la colline**, plus rurale, fait également sens au niveau d'un usage particulier : la pratique de la randonnée. En effet, c'est sur la place de « la Rivière » que débute un parcours de randonnée qui nous emmène via la colline sur les chemins du PNR du Pilat. Ainsi la qualité de **transition entre la ville et la campagne** pressentie en début d'enquête se voit alimentée en contenu.

\* L'attache à la RN : voir, entendre, sentir pour délimiter

L'expérience des limites suppose, en filigrane, **une référence constante à l'objet même du contrat** tel que nous l'avons identifié : les vallées (auto)routières. Lorsqu'il arrive au point culminant de sa promenade le long des limites cadastrales, l'enquêteur fait un topo sur la présence de l'(auto)route, et la perception que l'on peut en avoir de là-haut, sur la colline : que ce soit au niveau visuel ou sonore, l'infrastructure est présente. Et c'est précisément cette présence qui constitue l'élément permettant de donner des limites à notre objet, de savoir de quoi notre terrain d'enquête est constitué. Plus qu'un attachement à des limites administratives, c'est *une délimitation liée à la perception* que nous

privilegions. La perception en question n'est pas n'importe laquelle. Certes, il s'agit d'une mobilisation de tous les sens, mais par un stimulus en particulier : l'(auto)route. Si notre quête nous amène à prolonger le chemin du Crêt du Loup jusqu'à sa composante la plus rurale, ce n'est pas tellement car il fait partie du quartier mais plutôt parce qu'en le suivant, on perçoit encore (mais de façon différente) la présence de l'infrastructure (auto)routière. Du coup, de ce côté du site, côté



Les limites de l'objet par les sens



colline donc, notre terrain d'enquête a tendance à se dilater, du fait même de l'absence d'obstacles qui pourraient contenir le rayonnement de l'(auto)route.

Et côté ville ? Du côté de la ville, la délimitation du terrain a aussi eu lieu en fonction de premières expériences sensibles. Ainsi, le site est plus étroit sur sa composante urbaine, au nord, du fait de la présence de nombreux bâtis. Ceux-ci donnent une limite plus franche à une aire de rayonnement de la route plus réduite. En fait, côté ville, la présence de la RN88 est très localisée : on l'entend, on la voit et on la perçoit comme entité particulière lorsque l'on est à proximité d'elle, *grosso modo* sur la place de « la Rivière ». Si l'on s'en éloigne de quelques dizaines de mètres, les bâtiments de la ville font barrière et on ne la voit plus ; on a même du mal à l'entendre, perdue qu'elle est dans le brouhaha urbain. **Côté ville donc, le site est atrophié par rapport à son extension plus rurale.**

L'infrastructure (auto)routière a été le point de départ et demeure la référence pour construire « le terrain ». Son rayonnement conditionne nos premières délimitations. Un élément qui lui est très intimement lié attire également notre attention, tant il permet de comprendre dans sa richesse, les caractéristiques de notre objet. Cet élément est la passerelle qui enjambe la RN88 et permet de relier la place de « la Rivière » et la colline du Crêt du Loup.

\* L'émergence d'un point central : la passerelle



La passerelle est un point clef de notre site. On pourrait voir en elle un détail. A l'échelle de l'infrastructure (auto)routière, elle est négligeable, tout comme à l'échelle territoriale des vallées du Gier et de l'Ondaine. En fait,



la passerelle est à échelle humaine. Physiquement, elle est faite pour les piétons : on ne peut l'emprunter qu'à pied, et ses dimensions ne sont pas démesurées par rapport à un être humain. Dit autrement, elle est petite. A ce titre, elle nous permet justement d'interroger les différentes échelles à partir desquelles ce site peut se lire : échelle humaine, celle du piéton ; échelle automobile, l'expérience embarquée, du mouvement ; échelle territoriale, cette portion au sein d'une infrastructure plus large ; échelle géographique, la dimension de la terre, de la colline, de la rivière. La passerelle est un élément important dans la compréhension de notre site pour plusieurs raisons :

-la passerelle est très concrètement l'incarnation physique de l'intersection entre la route et la ville. A ce titre, elle pose la question des relations qu'entretiennent sur ce site, la route et les éléments qu'elle traverse.

-la passerelle est support de lien : elle permet le passage et l'expérience de la traversée. Elle pose donc des questions qui peuvent être transposées ailleurs sur ce territoire (auto)routier. Elle a valeur d'exemple.

-sur le site, c'est le seul passage direct possible de part et d'autre de la RN88. C'est donc un élément particulier. M. Bertrand<sup>16</sup> nous confiait en entretien :

*« - On arrive au pied de la passerelle qui vient d'être refaite, refaite enfin disons le sol, enfin les escaliers, ont été refaits il n'y a pas très longtemps. Alors, cette passerelle, curieusement elle est très, très pratique mais, elle demanderait à être améliorée encore... C'est-à-dire couverte, donc les peintures refaites évidemment mais surtout couverte pour une raison simple : on a deux parties de « la Rivière » d'autrefois - le Nord et le Sud - et c'est à peu près le seul lien, le seul lien, qui peut donner un peu de vie entre la partie sud de toutes les habitations... Le seul lien piéton... Et la partie de la place, la partie nord. Donc, ça demanderait à être réhabilité. Il n'y a pas d'autre solution que de passer par cette passerelle »*

De la même manière, pour M. Terron :

*« -Vous avez vu, pour venir ici, il y a une passerelle. Cette passerelle, nous on souhaite qu'elle soit couverte, pour des questions de pluie, d'intempéries. C'est le seul lien qu'il y a entre la place de « la Rivière » et la direction de Bellevue, et toute cette partie du Crêt du Loup. »*

---

<sup>16</sup> Les noms des enquêtés sont toujours fictifs.



Même si du fait de l'aire de rayonnement de la RN88, **la passerelle** n'a pas une position centrale, du fait de ses caractéristiques, des thématiques qu'elle convoque, elle **est un élément fondamental**, car elle dessine les premières caractéristiques de notre site, notamment celle d'un **passage à plusieurs niveaux**. De plus, elle interroge les modalités du lien autour de



l'(auto)route. Enfin, elle met en lumière et permet d'envisager un certain point de vue, celui du piéton, et un paysage en mouvement mais de façon particulière : à la fois « à hauteur » - le piéton est à côté de la passerelle - mais aussi « en-dessous » - il est sur la structure. Ces paysages en mouvement sont éphémères – toujours en recomposition – et cadrés, segmentés par l'environnement – les piliers de la passerelle, lorsque le piéton se trouve à ses côtés, donnent des limites à la perception de l'alentour ; le couloir (auto)routier, lorsque le piéton est sur la passerelle, est un objet de focalisation.

Dès les premiers contacts avec le terrain, au cours de la phase d'immersion, la passerelle nous attire.



*Sur la passerelle*

Je grimpe les marches, marche sur quelques pas jusqu'au centre de la structure. La position surplombante donne une impression de domination. Je m'explique : alors que d'innombrables voitures foncent sur moi, de face et dans mon dos, je résiste, reste imperturbable. Transpercé, à une allure folle, à d'innombrables reprises, je reste inébranlable : la voiture, vue d'ici, est dominée. La voiture quelque peu mise à distance, la route n'en reste pas moins une ambiance, un rythme ininterrompu avec ses variantes, ses pics : une musique à la fois visuelle et auditive ? Cette atmosphère, je trouve, est propice à la réflexion, n'envahit pas l'esprit, se calle dans la tête comme un arrière plan, comme si la route était, en quelque sorte « extériorisée » (peut on parler, à certains niveaux de l'(auto)route comme d'une extériorité ?). Je remarque aussi que du point de vue visuel, orienté comme si on allait traverser la passerelle, la campagne/montagne n'est plus devant nous (en direction du sud) comme elle apparaissait jusque là, mais de côté (direction est et ouest) : l'autoroute, les voitures, semblent s'y engouffrer : pénétration.

En y regardant de plus près, je me rends compte que cette passerelle est couverte de signes, de traces : de pas dans la neige (éphémères), d'usure, de mots. Elle porte en elle les signes de différents temps : temps passé, arrêté ou en train de se faire, mouvements (lents ou rapides, du piétons ou de l'automobiliste). Elle est intersection.



*Sur la passerelle : les traces, les temps*

**L'expérience sensible donne des limites au site, et la passerelle lui donne sa centralité.** Nous avons affiné notre connaissance de cet élément, qui nous a suivi, ou que nous avons suivi jusqu'à la proposition finale, et dont la transformation constitue un enjeu fort de l'aménagement du site.



\* Une délimitation pluridisciplinaire

Les identités de lieu du site de « la Rivière » émergent au cours du travail actif de la quête. On pourrait dire que l'enquêteur/chercheur cherche à déconstruire pour mieux *reconstruire les mécanismes identitaires*. Ces mécanismes sont attachés à des expériences – quotidiennes ou plus occasionnelles - et à des vécus – habiter, traverser, travailler... qui prennent corps sur un terrain délimité. De quoi est fait le contenu de cette délimitation ? Qu'y a-t-il entre le centre et les limites ? Et de quelles façons ce contenu affine-t-il les contours de notre terrain d'enquête ?

Les enquêteurs portent avec eux des bagages disciplinaires, qui les font s'attacher respectivement à des objets particuliers. Ainsi naît UNE FORME DE COMBINAISON entre les limites issues d'un travail d'expérimentation du site et les différents intérêts disciplinaires portés par les enquêteurs. Quels sont ces intérêts ? Et comment cette combinaison se donne-t-elle à voir ? Qu'est-ce qu'elle produit ?

Les enquêteurs ont rendu compte, à travers un schéma, de la façon dont leurs propres intérêts donnaient des limites et du contenu à leur site. De façon assez classique, on retrouve les connexions suivantes :

-l'étudiant designer s'intéresse à des objets, des équipements ou des éléments d'usage commun.

-l'étudiante sociologue porte son attention sur des usages, et donc sur des endroits où les usages sont riches : la place et les abords de la RN88.

- l'étudiante architecte est attirée par les interactions de la route et du tissu urbain. Elle intègre dans sa délimitation, les lieux où ces interactions se font.

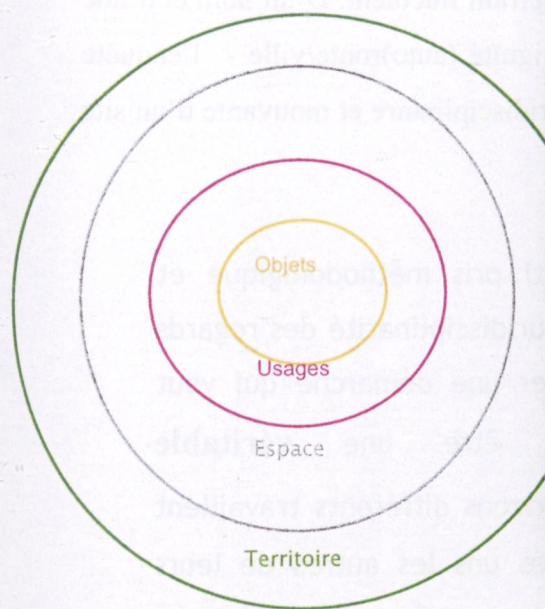
- l'étudiant géographe entend étudier le maillage urbain du quartier, et ses rapports à d'autres entités : ville, RN88, PNR du Pilat.

Les enquêteurs sont donc attirés par des objets différents, chacun pourtant porté par le site. En fait, ils accordent leurs attentions à des objets d'échelles différentes. Designer et sociologue furent plus volontiers portés sur des réalités micro - des objets, des usages -, ce qui n'empêche bien évidemment pas de les rapporter à des échelles plus larges : par exemple, un usager automobiliste s'attache à respecter un stop, en bas de la colline du Crêt du Loup (un marquage



signalétique donc), avant de pénétrer sur la RN88 pour aller travailler et emprunter ainsi une voie régionale de communication. On peut, de la sorte, envisager un usage particulier, à une échelle plus globale. Mais l'unité d'observation reste micro : une situation d'usage. D'une autre manière, architecte et géographe se sont plutôt penchés sur des questions d'ordre macro – les espaces d'interaction ville/route et la question du territoire. Ainsi, sur le site encore flou que nous leur proposons d'étudier, les enquêteurs ont pu localiser des lieux, où leur semblait-il, pouvait se donner à lire les problématiques qui les intéressaient, au regard de leurs disciplines.

Est née cette nouvelle délimitation, représentée sur une vue aérienne du site.



Design - Sociologie - Architecture - Géographie - Délimitation commune

La pluridisciplinarité a opéré sous les traits d'une **re-composition**. Les enquêteurs précisent que la multiplicité de regards et d'échelles se complètent et se fédèrent pour



constituer finalement une délimitation commune, englobant les éléments que chacun souhaitait étudier<sup>17</sup>. Vue d'en haut, cette délimitation correspond d'ailleurs à la délimitation sensorielle expérimentée auparavant. Elle suit une logique de **rayonnement qui prend sa source à l'intersection entre la RN88 et la ville**, non plus seulement **à partir** des sensations des enquêteurs mais aussi **de leurs intérêts** : objets, usages, espace, territoire.

Le travail de délimitation issu de **cette convergence donne des orientations** plus qu'il n'institue des frontières précises. En fait, le terrain d'étude ne se laisse pas strictement cloisonné géographiquement. **Les frontières sont variables et poreuses**. Cette délimitation commune donne une trame, un cadre mais pas des frontières infranchissables. Elles sont souvent liées à des expériences particulières : le chemin de randonnée du promeneur, le bord de l'(auto)route pour celui qui sort son chien, la traversée de la place, la colline résidentielle.... De la même façon que l'(auto)route est caractérisée par le mouvement, le site qui l'englobe se reconfigure et les limites de notre terrain fluctuent. D'un nom et d'une caractéristique d'aménagement - « la Rivière » et la contiguïté (auto)route/ville - l'enquête nous a porté jusqu'à la construction de la délimitation pluridisciplinaire et mouvante d'un site devenu terrain d'enquête.

Notons à ce point de l'enquête que le parti pris méthodologique et épistémologique consistant à promouvoir une pluridisciplinarité des regards et des méthodes mis en œuvre pour alimenter une démarche qui veut produire de la connaissance, s'avère être une **véritable interdisciplinarité** alors que des acteurs d'horizons différents travaillent ensemble au même objectif, se nourrissent les uns les autres de leurs techniques, de leurs méthodes, et de leurs analyses. Même s'il ne fut pas question pour les membres de l'équipe d'abandonner leurs spécificités et leurs origines disciplinaires, l'objectif était quand même, à certains moments, de faire des choses ensemble : nous nous sommes immergés, nous avons fait l'expérience de notre terrain, nous y avons enquêté seul mais aussi à plusieurs. A travers différents modes de récoltes et d'organisation de matériaux d'enquête, les enquêteurs/chercheurs ont croisé leurs méthodes et leurs regards.

---

<sup>17</sup> Les enquêteurs ont construit une délimitation convergente, issue du travail d'immersion.

Mais de quels points de départs les enquêteurs se sont-ils éloignés, non pas de façon définitive ou irrévocable mais provisoirement, pour mener une quête à plusieurs ?



**DEUXIEME PARTIE : RÉVÉLER LES LIEUX**



## I- Le lieu des liens

Nous avons indiqué comment les enquêteurs se répartissaient en deux groupes selon une vision plus micro ou macro du terrain d'enquête. Un deuxième classement fait apparaître une différence marquée entre une posture projectuelle et une posture plus analytique. On obtient alors la répartition suivante :

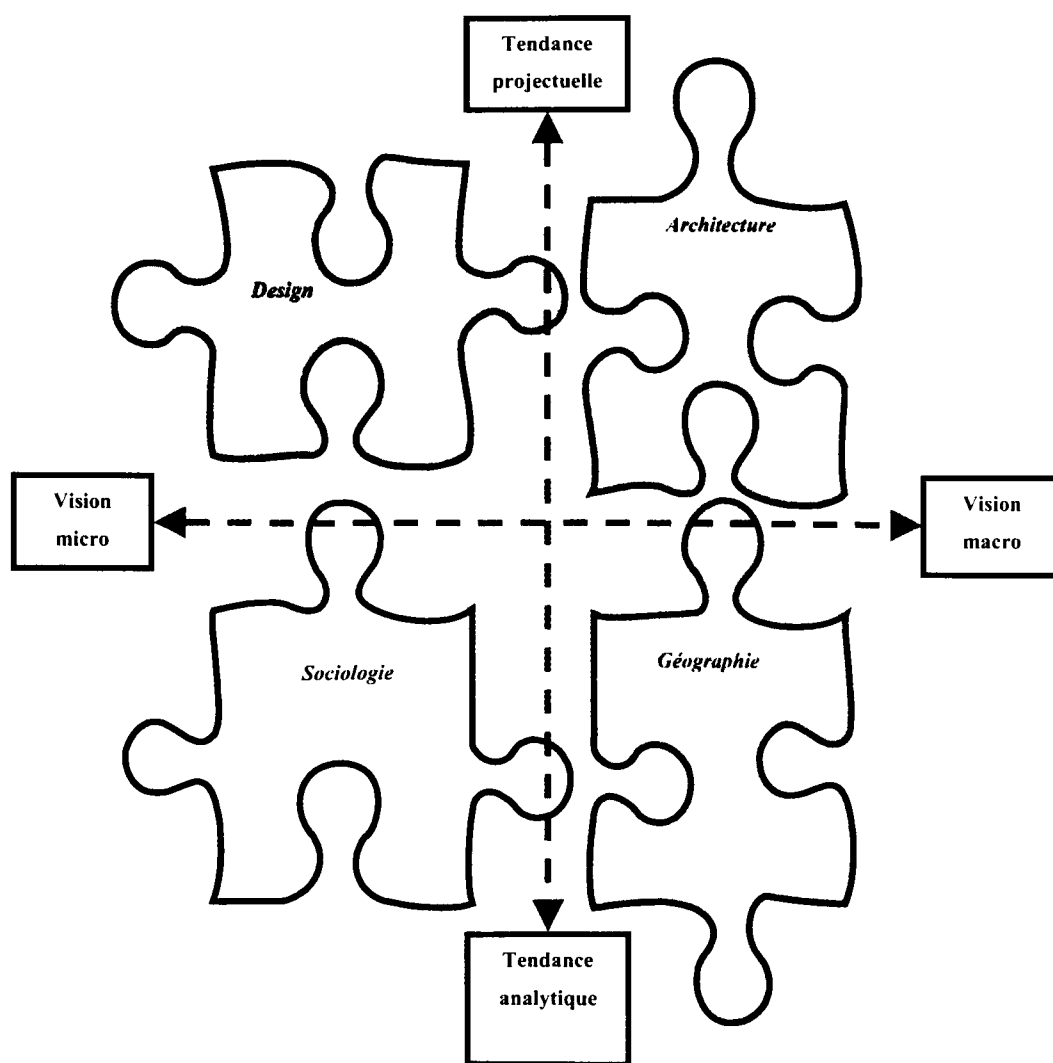


Figure schématique de répartition des disciplines engagées dans la quête des identités de lieu de « la Rivière »

Cette modélisation n'a évidemment pas valeur d'absolu et, selon les cadres théoriques mobilisés au sein même d'une discipline par tel ou tel enquêteur, des déplacements s'opéreraient. Elle est néanmoins assez fidèle à ce qu'il a pu se passer concrètement au cours

de cette enquête. **Les enquêteurs ont fait émerger des questions quant à la nature même de leur travail** : s'agissait-il de produire de la connaissance ou du projet ? A une échelle de quartier ou de territoire ? La réponse finalement apportée, en concertation avec eux et leurs propres ressentis, a consisté à promouvoir la production de savoirs, orientée par une visée projectuelle. Autrement dit : *« comment la connaissance éclairée d'un site permet d'envisager une transformation à son égard ? Et selon quelles modalités ? »* ; et aussi : *« comment la perspective de transformation influe sur la production de connaissances ? »*.

## 1) Scénariser le lien

Plusieurs **scénarios évolutifs**, issus d'une pensée « par-l'intermédiaire-de-projets », ont été envisagés. Nous proposons rapidement d'évoquer leurs principes et les raisons pour lesquels ils ont été écartés pour les deux premiers, et adopté pour le dernier.

\*« Le scénario classique ou le boulevard urbain »<sup>18</sup>

Cette option qualifiée de classique modifie la configuration de la voie rapide pour en faire une avenue : carrefours, feux tricolores, passages piétons, rétrécissement des voies, gommages des signes de l'univers autoroutier comme les glissières. La nouvelle voie est alors mieux intégrée dans le maillage urbain. L'enjeu de taille à envisager autour de ce scénario est la question des espaces publics : peut-il y avoir dans cette logique des espaces publics de qualité, alliés de l'infrastructure ?

---

<sup>18</sup> La façon de nommer ces divers scénarios est propre aux enquêteurs stagiaires.

La configuration de notre site amène à prendre en compte les éléments liés au trafic actuel. La transformation de la voie et la réduction de sa vitesse semblent difficilement envisageables avec la saturation et les pratiques automobiles actuelles. Ainsi, **cette évolution est liée à la construction d'une autre voie qui permettrait de détourner une partie des flux.** Ce scénario est donc assez **peu envisageable à court et moyen terme**, en référence à la question qui le motive. Ce scénario classique devrait donc, pour être pertinent, être accompagné d'une réflexion plus globale sur les voies de transport, c'est-à-dire à l'échelle régionale.

\*« Le scénario de la modernité ou l'espace public dalle »

Ce scénario qualifié de moderne propose de couvrir en partie la RN88. La question de la coupure, engendrée par la présence de la route à ciel ouvert, et aussi celle de la nuisance sont totalement réglées. Mais « couvrir en partie », cela pose un certain nombre de questions. Il est vrai qu'un immense espace serait libéré en surface. Mais serait-il aménageable à souhait, pourrait-on pour des raisons de sécurité de l'ouvrage y construire ou y aménager des espaces publics ? De plus, **la couverture pose le problème de la limite** : jusqu'où faut-il s'arrêter ? Enfin, c'est une opération onéreuse.

On peut noter que cette solution de l'enfouissement fait son chemin chez les riverains de la RN88 et qu'elle est même, par l'intermédiaire de l'Association de Riverains Digonnière Solaire<sup>19</sup> – ARDISO – et ses liens avec le conseil de quartier assez largement envisagée, par les habitants-usagers tout au moins.

\*« Le scénario contemporain ou comment créer du lien avec le paysage »<sup>20</sup>

A partir des éléments d'analyse nés de l'enquête, des lignes de force ont émergé :

- ce site est le support de **paysages multiples.**
- on traverse cet espace**, que ce soit en voiture ou à pied.

---

<sup>19</sup> La Digonnière et Solaire sont des quartiers stéphanois eux aussi traversés par la RN88, dans la continuité de la Rivière. ARDISO a d'abord trouvé ses implantations dans ces deux premiers quartiers là. Aujourd'hui des membres de l'association habitent sur le quartier de la Rivière, qui partage avec les autres des problématiques du même ordre.

<sup>20</sup> Ici, nous reprenons très linéairement les propositions avancées par les enquêteurs stagiaires. Il s'agit de donner à voir la façon dont ils justifient les caractéristiques de leur scénario.

**-la passerelle et le chemin de randonnée sont eux aussi des supports de traversée**, au même titre que la route.

**-la colline et son extension** vers le PNR du Pilat **sont des éléments importants d'organisation du site**, en relation étroite avec la ville et sa proue, la place de « la Rivière ».

La thématique de la relation et des liens est apparue très rapidement au cours de l'enquête. « Quels types de relation ? Quels liens entre ce quartier et la ville ? Entre la place et la colline ? Entre les riverains et les automobilistes ? » sont des questions qui ont rythmé l'enquête. Le lien est aussi un thème qui est apparu dans les propos récoltés en entretien. Et cette question du lien est précisément celle sur laquelle se sont basés les enquêteurs pour retenir un scénario d'aménagement possible. « Proposer : faire du lien » s'intitule la partie de leur rapport consacrée aux scénarios.

« L'idée de départ - écrivent-ils- était de mettre en valeur la spécificité locale de la RN88, qui correspond à cette proximité du naturel. Le scénario a pour objectif de confronter, de mettre côte à côte cette nature et la route pour provoquer des interactions, en travaillant le long de la voie. C'est comme une *reconstitution imaginaire* de ce cheminement tel qu'il était avant la voie, suivant le lit d'un cours d'eau. L'intérêt est aussi de pouvoir réduire l'effet de coupure provoqué par l'infrastructure, non seulement sur le reste du paysage mais aussi dans le quartier même »<sup>21</sup>.

La perspective envisagée était donc celle de **la construction de liens entres les entités qui composent ce paysage multiple** : la **route**, qui ne constitue plus, de ce point de vue, l'élément prédominant, le **quartier** qui nécessite une mise en valeur et la **colline**, dont la proximité avec la nature et le PNR du Pilat est mise en avant en tant que ressource locale. Pour orienter le contenu même de la projection scénaristique, plusieurs intentions ont été posées :

- développer des cheminements piétonniers, des accessibilités, des flux piétonniers
- développer l'idée de porte du Pilat et d'espace seuil
- rendre le quartier attractif et redynamiser la place

---

<sup>21</sup> Extraits de la communication du 21 juin 2006 à l'ENSASE.

Le scénario retenu propose donc, dans cette optique, de **faire interagir les différentes composantes du lieu**, créant des intersections, des liens dynamiques, des interpénétrations, des mélanges, à travers trois aménagements : une contre-allée, une passerelle réadaptée et des cheminements paysagers, propices à la fois à la création de liens et à l'expression d'usages particuliers et prenant la forme d'espaces publics. Pour faire vivre le site.

L'objectif de cette proposition est de prendre en compte les diverses sensations ressenties le long de la voie et de créer une ambiance particulière.

Les cheminements piétonniers paysagers deviennent de véritables parcours sensoriels. Sinueux et dynamiques, ils font référence à la montagne. « Après avoir nous-mêmes effectué des explorations sensorielles sur le site et recueilli les témoignages de riverains, nous sommes arrivés à la conclusion que la gêne auditive était surtout liée à la monotonie engendrée par le bruit. Il s'agit donc d'éviter la monotonie sonore mais aussi visuelle car, en longeant la voie, on se rend compte que les repères visuels, les distances sont étudiées pour l'automobiliste en voiture et non pour le piéton. Les parois latérales, les talus qui descendent et s'élèvent pourraient être une solution pour créer du dynamisme et modifier la perception du piéton »<sup>22</sup>. Cette intervention exalte une composante de l'espace public : sa vocation à être un **espace de circulation**, ouvert aux piétons et aux promeneurs en tout genre.

La contre-allée, parallèle à l'actuelle RN88, garantit à la fois la sécurité et le transit, et prend en compte les riverains et les automobilistes, dans le but de maîtriser le flux et la vitesse de voitures au débit important. Les contre-allées, en tant que voies latérales accueillant les fonctions traditionnelles de la rue - circulation lente, desserte des parcelles, activités et équipements divers - permettent par leur implantation de mettre en œuvre une transition plus progressive, aussi bien au niveau de la vitesse qu'entre les espaces privés (maisons, immeubles) et la route. Cette proposition fait également référence au parkway américain, qui est en fait un traitement paysager, esthétique des voies de circulation<sup>23</sup>. Elle exalte une autre caractéristique de l'espace public : sa vocation à être un **espace de mobilité**, permettant divers modes de déplacement, selon différents rythmes et pour différentes fonctions.

---

<sup>22</sup> Idem.

<sup>23</sup> Voir à ce propos, DESPORTES M. *Paysages en mouvement*. Gallimard, 2005.



La passerelle, élément central du paysage et de la traversée, est cette composante intermédiaire et liante des autres éléments. C'est un pont entre deux mondes. L'intérêt consiste à redessiner cet élément pour qu'il soit effectivement accessible à tous, et qu'ils puissent éventuellement y accueillir des pratiques de flânerie, de promenade, de passage et d'arrêt. Ici, il est question d'**accessibilité**.



*Exemples de transformations possibles, appuyées sur le scénario d'aménagement retenu. En gris, l'état actuel ; les photomontages proposent une réorganisation de l'espace ; les croquis simulent de nouveaux usages.*



## 2) Le scénario comme pensée du projet

Le scénario peut être envisagé de deux façons différentes mais liées. En premier lieu, le scénario, tout au moins celui dont se réclament les enquêteurs, apparaît comme un outil d'échange. Le scénario est un bon moyen de montrer tout en disant, à travers des images et un discours.

Au cours de leurs présentations en public, les enquêteurs stagiaires se sont appuyés sur des visuels pour exprimer leurs résultats. Le scénario a mobilisé l'attention car, précisément, il n'était pas que pure production de connaissance mais aussi un projet, certes fictif, mais un projet de conception. Cela veut dire que **les personnes en présence de ce projet pouvaient elles-mêmes se projeter** dans cette interrogation future, se mettre elles aussi en situation de penser le projet, à travers, finalement, une posture mobilisatrice de réactions. D'ailleurs, les interventions des personnes présentes se sont en partie axées sur cette dimension de la projection.

Le scénario faisait aussi état d'un cheminement de pensée, du cheminement de plusieurs pensées. Et le scénario est lui même un mode de pensée particulier. C'est une posture : être en capacité de se projeter. « Quels usages peut-on observer sur ce lieu ? », ce n'est pas tout à fait la même question que « De quelles manières les usages que l'on observe nous renseignent sur les capacités d'un site à évoluer ? ». C'est bien là, la double composante du projet qui s'est jouée, et dont nous avons parlé plus haut : l'objet et la posture, qui se nourrissent mutuellement. Ainsi, se demander « comment ce que je sais me permet de penser une évolution », permet de **aller très intimement identité d'un lieu et visée projectuelle.**

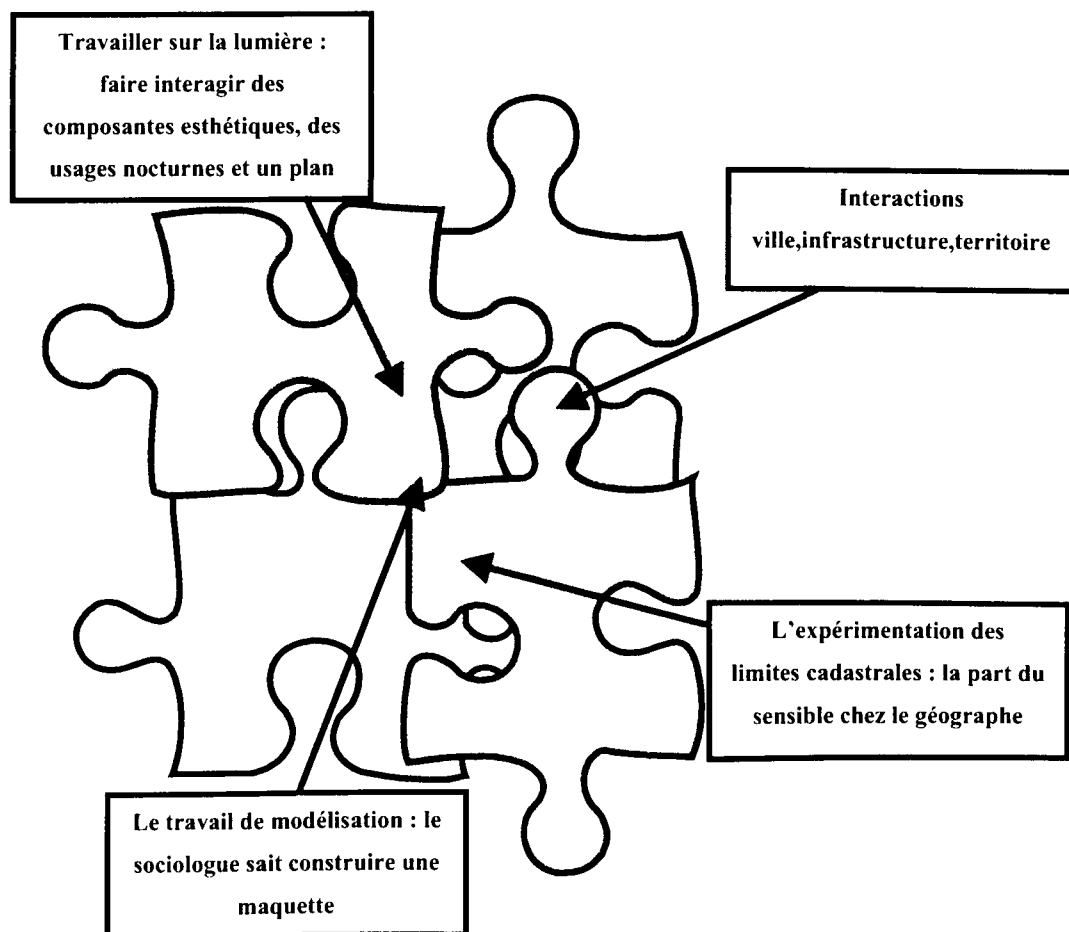
La mise en situation de projet, de produire du projet, implique une obligation supplémentaire de connaissance : connaître pour agir, et non seulement pour savoir. Dans cette dynamique, des éléments de connaissance, issus du terrain, se voit conférer un statut autre, au sein du projet de conception : ils deviennent des principes.

C'est le cas par exemple de la question du lien. La question du lien était d'abord, au sein de l'enquête, une question récurrente émanant des propos des enquêtés et des observations des

enquêteurs. Ces derniers, passés dans les rouages d'une mise en situation de projet, ont fait de cet élément de connaissance qui laissait apparaître **une identité problématique** du site, un principe même d'intervention. **Le lien** a été envisagé comme **une réponse à double titre** : à la fois dans le contenu de l'analyse - « Proposer, faire du lien » - et dans la démarche – la pluridisciplinarité.

### 3) La quête révèle les lieux par combinaison

En expérimentant les méthodes mais aussi les visions des autres, les enquêteurs ont combiné leurs approches, en gardant leurs spécificités mais en créant des points de contacts, des rapprochements possibles. **La quête est devenue combinatoire**, de points de vue, de méthodes, de récoltes, de pensées... Les différents temps de la quête qui suivent illustrent la façon dont des ponts ont pu se construire au cours de l'enquête.



Exemples de combinaisons possibles des différentes disciplines mobilisées par la quête des identités de lieu de « la Rivière »

Proposons ainsi de revenir sur différentes combinaisons de travail :

-le « travail sur la lumière » réalisé par les étudiants designer et sociologue ;

-le « travail de modélisation » ;

-le « travail sur les espaces d'interaction »<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Nous avons déjà évoqué l'expérience des limites cadastrales par le géographe.



**\*Le « travail sur la lumière »**





Il s'agit en fait d'une production de connaissance qui s'appuie sur L'EXPÉRIENCE NOCTURNE DU SITE pour s'imprégner des ambiances – mais pas seulement. Ressentir permet de lire, puis de comprendre et enfin d'analyser. L'expérimentation de nuit montre que **les ambiances différentes du site sont intimement liées aux modes d'éclairage urbain**. Par rapport à l'ambiance diurne, cette composante lumineuse produit des effets tout à fait contrastés et une ambiance radicalement différente. L'étudiant designer a repéré des éléments qui n'apparaissent que la nuit : des ombres, des jeux de lumière.

L'étudiante sociologue s'est attachée à qualifier la route de nuit. Ainsi, **alors que de jour, l'(auto)route est plutôt de nature répulsive, de nuit, au contraire elle devient rassurante**. En fait, le plan de lumière n'attribue pas les mêmes couleurs à la RN88, qu'à ses abords côté colline. Ainsi, la RN est baignée de couleur chaude et tamisée (sur les tons de l'orange), alors que la colline est plutôt blanche et stérile. D'expérience, on se sent plus à l'aise à proximité de la route, et même attiré par elle, qui à cette heure est bien moins fréquentée. Sur un plan, ce report des composantes lumineuses du site montre de quelles manières, de nuit, la RN irrigue le quartier, le rend plus attractif visuellement, mais aussi en pratique. **La route attire.**

\*Le « travail de modélisation »

L'architecture et le design, dans leurs phases de réflexion et de conception, se servent beaucoup de la modélisation. Ainsi, les enquêteurs ont décidé de travailler ensemble à la construction d'une maquette du site. Ce travail permet aux enquêteurs étrangers à ce type d'outil, une compréhension active de



*Le travail de modélisation du site*



son utilité, et propose une immersion préalable à la phase projectuelle. Ce temps de travail illustre les passages possibles entre les disciplines, autour d'une posture active de création.

Qu'est-ce qui apparaît sur la maquette ? La RN88 et la RN82 (qui donne accès, au sud, au PNR du Pilat et ouvre sur l'Ardèche), les courbes de niveaux, l'église de la place de « la Rivière », la passerelle, les immeubles imposants de la cité nouvelle le long de l'(auto)route.

**Les différents centres d'intérêts et les éléments forts du site sont représentés.**

\*Le « travail sur les espaces d'interaction »

Il s'agit de toucher ici du doigt de quelles manières, deux disciplines – la géographie et l'architecture – qui ont pourtant des objets différents peuvent trouver entre eux des points de contacts. Ainsi, l'intérêt de l'étudiante architecte pour les interactions de la route et du tissu urbain, et celui de l'étudiant géographe pour le maillage urbain du quartier, et ses rapports à la ville, à la RN88, ou au PNR du Pilat, se rencontrent dans une combinaison d'intérêts et de regards qui pense **ville, infrastructure et territoire ensemble**. L'intérêt réside dans la mise en lumière des points de rencontre de ces différentes échelles d'appréhension du terrain. Ainsi, l'étudiante architecte, pense-t-elle le site à des endroits précis de jonction entre ces trois ordres de grandeur. Elle propose donc le rond-point Vélocio, au nord-ouest du site comme élément majeur de réflexion<sup>25</sup> : c'est une intersection, un nœud où se jouent différentes échelles – du local au régional – et différentes pratiques – habiter, traverser, stationner...- orientées par une configuration particulière des composantes du site.

Parmi ces composantes, l'une est particulièrement importante : **la route** elle-même en tant qu'**élément révélateur**.

## II- La route, révélatrice d'identités

La route est une infrastructure humaine. C'est de cette façon que nous avons envisagé la RN88 qui passe à « la Rivière ». Une infrastructure, c'est-à-dire « [le] support, [la] base

<sup>25</sup> En outre, elle a fait de cet endroit le site de son Projet de Fin d'Etudes.



*indispensable à l'édification, au maintien ou au fonctionnement d'une structure concrète ou abstraite* »<sup>26</sup>. *A priori*, la route nous est apparue dès le début de nos investigations, comme une base, un terreau, un élément fondamental. A « la Rivière », **la route a toute son importance**. En plus d'une fondation, nous la pensions également infrastructure d'une autre façon, plus organiciste : elle conditionne le fonctionnement de la ville ou du quartier, elle innerve le site et est un élément vital du terrain. Finalement la route était dans notre esprit vecteur d'explication, de compréhension des modes d'organisation de notre site, et de ses identités.

\*Vue d'en haut



*Vue aérienne issue du fonds documentaire du service d'urbanisme de la ville de Saint-Etienne*

Sur une vue aérienne de cette partie sud de la ville de Saint-Etienne, on ne peut pas passer outre la présence de la RN88.

<sup>26</sup> Pour le laboratoire d'Analyse et de Traitement Informatique de la Langue Française. On line: <http://atilf.atilf.fr> Consulté le 29.01.2007.

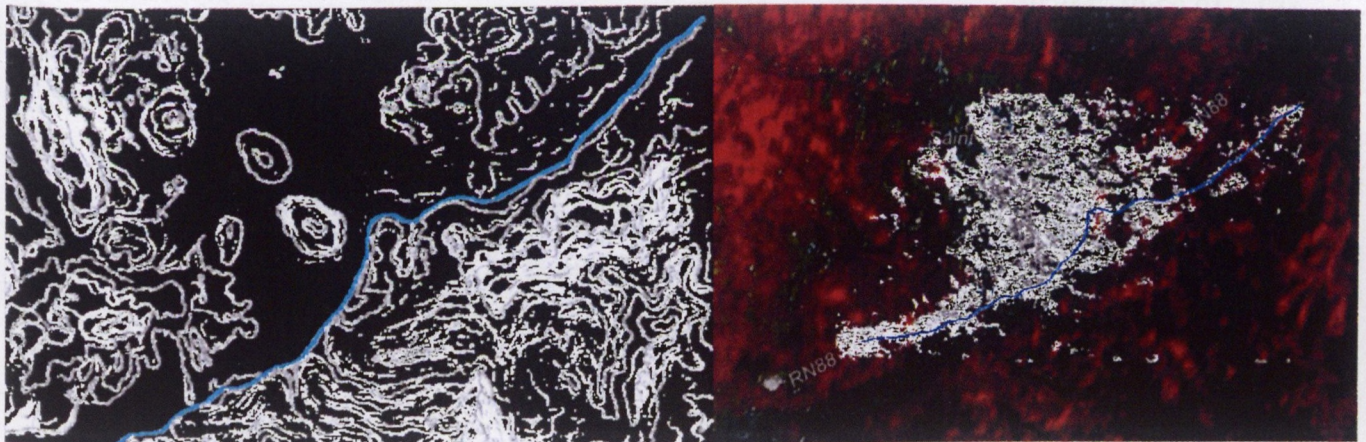


Sur un plan, elle est tout aussi imposante.



Plan issu du fonds documentaire du service d'urbanisme de la ville de Saint-Etienne

Et malgré cela, si l'on se penche sur l'inscription de la RN88 au sein du relief de ce territoire, on remarque qu'elle s'est finalement assez naturellement adaptée à la topologie du site : elle ne l'a pas cassée, elle n'a pas opéré de rupture. Sur la carte, la RN coule assez naturellement dans le paysage, comme nous permet de le dire le schéma qui suit.



Le relief et la RN88 (cartes réalisées par Plaména Kosseva)



Centrale, vue d'en-haut, l'(auto)route a également une place fondamentale au sein des différentes expériences que l'on peut faire du site.

\*Expérience d'enquêteurs, expériences d'enquêtés

Des travaux d'immersion sont nées plusieurs pistes de réflexion, orientées par une question :

*quel est l'impact de ce site, dans sa configuration et avec ses éléments structurels forts, sur les perceptions de chacun d'entre nous ?* Que ressent-on, comment s'y sent-on ? Les enquêteurs

ont conduit plusieurs expériences sensibles dont celles plus extrêmes de l'expérience de privation des sens d'une part et la mobilisation de tous les sens au cours d'une description de parcours<sup>27</sup>, d'autre part. La description de parcours permet de repérer, d'une certaine manière, l'identité sensible du site. En son sein, la RN88 est un fort élément véhiculeur de sensations : auditives (l'(auto)route s'entend), olfactives (on la respire), tactiles parfois (les véhicules peuvent émettre des particules de poussière ou renvoyer des gouttelettes d'eau), visuelles (la circulation est ininterrompue, le flux de véhicules s'offre à la vue en de nombreux endroits, mais selon des points différents : on ne voit pas partout la même chose).

*Description de parcours*

Le 10.02.06. 14h30.

Parcours : place de « la Rivière »/allée de la Louve (sur la colline du Crêt du Loup).

Temps : gris, nuageux, froid, mais pas obscur.

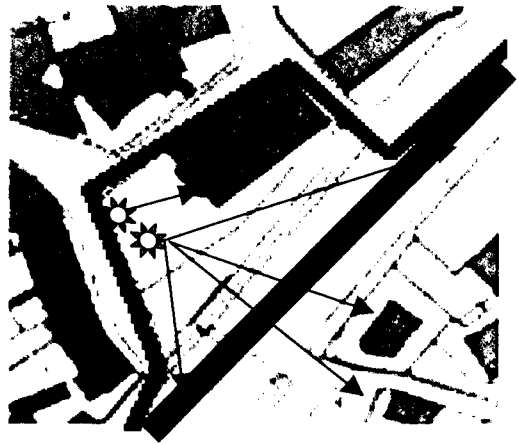
Nous nous retrouvons au « bar de la Rivière », notre Q.G. Alors que nous discutons de l'organisation de cette session de travail, un premier repère émerge de notre site et vient se révéler à nous, jusqu'à l'intérieur du bistrot où nous siégeons : les cloches de l'église sonnent 14h30. Le

<sup>27</sup> La description de parcours est un exercice qui se mène de la façon suivante : l'enquêteur choisit un parcours, une balade sur le site, qu'il va suivre personnellement, et au cours de laquelle il se doit de décrire à la fois son environnement, mais également ses propres sentiments et ressentis, liés à la mobilisation de tous ses sens ; il se doit d'être attentif à la façon dont les modifications de l'environnement ont un effet sur son propre ressenti. Il peut ainsi mettre en lumière plusieurs types d'éléments, comme les repères, qui ont une certaine constance – typiquement, la route, mais aussi le son des cloches de l'église... ou les éléments modificateurs, qui par exemple, nous font basculer d'une ambiance à une autre – cela peut être un mur, une voûte végétale, un chemin qui fait office de couloir...

point étant fait, nous sortons du bar. Décidés à nous rendre sur la colline, de l'autre côté de la RN, nous devons rester en périphérie de la place car elle est en travaux. Nous nous dirigeons vers la passerelle qui enjambe la RN. La place est quelque peu recroquevillée : elle est ouverte seulement sur le côté de la RN.

En venant du bar, en direction de la passerelle, l'angle de vision est très resserré du fait de la monumentalité de l'église. Mais quelques pas en avant suffisent pour élargir, tout à coup, les limites du site. Il s'agit d'une première forme de rupture (dans cette logique de description de parcours).

Cette ouverture visuelle s'accompagne immanquablement de deux éléments : un flux routier plus présent car à la fois plus proche et dans une



séquence plus longue ; une colline dont on perçoit la base, mais qui reste à distance. Ces éléments d'ordre visuel sont doublés d'une sensation auditive plus continue (il n'y a pas eu de rupture), dans un mouvement de rapprochement de la source d'émission du fond sonore de la place, voire du site : la RN.

L'ouverture visuelle n'est pas infinie : elle est cadrée. Le tissu urbain au nord, la colline du Crêt du Loup au sud, celle de la Vivaraize à l'est et le virage du Vélocio à l'ouest : on est bien dans une séquence de la RN, dont on sait qu'elle a des ramifications, mais qui se donne à voir, ici, sous la forme d'un segment.

La passerelle permet de passer de part et d'autre de la route. Elle est un passage physique. Elle est aussi un écran, visuellement : elle masque une partie du tableau, tout en laissant apparaître, dans ses interstices d'autres éléments. Elle est un filtre. Nous l'empruntons. Marche après marche, la vue se découvre. A mi-chemin, me retournant, regardant la place donc, celle-ci me fait l'effet d'un hémicycle, orienté vers la route. L'un d'entre nous pense à un théâtre. Qui est sur scène ? Qui est le public ? Qui regarde qui ? Cette interrogation a nourri, par la suite, la réflexion sur ce site, et notamment la question des relations entre piétons et automobilistes.

C'est sur la passerelle que l'idée de segment est la plus probante. Sur la gauche, à l'est, la RN butte contre une colline, s'y engouffre pour finalement disparaître. A l'ouest, elle fuit le long d'un virage : elle serpente.

La passerelle est couverte de tags. En l'empruntant, on n'entend pas ses propres pas. Le bruit de notre corps est remplacé par celui de la route, et du passage des voitures : on est pénétré. L'autoroute fait corps ; elle fait notre corps. Sur la passerelle, alors que nous observons les alentours, que nous scrutons le paysage routier, et que celui-ci nous intègre, un automobiliste

klaxonne, nous klaxonne, comme pour rappeler qu'il n'y a pas qu'une coupure irrémédiable et insoluble entre la RN et son contexte. La passerelle n'est pas qu'un élément de franchissement, elle pourrait aussi être support de relations : un support d'interactions.

Ici, ce que l'on a sous les pieds, c'est une infrastructure qui prend la forme d'un couloir. Il est modelé par les caractéristiques du lieu : la rencontre du relief naturel et du tissu urbain.

On est dans une position périphérique : aux portes de l'urbain. Mais aussi dans une situation où la voiture est omniprésente, qu'elle soit arrêtée (en stationnement) ou en mouvement (le flux). Mais il y a différents flux, des rythmes variés : la RN est sur le mode du continu, de l'ininterrompu, monotone mais avec quelques pics. Sur la passerelle, ce flux est devant, derrière, dessous. D'une forte intensité, le mouvement est celui de « l'utopie » : approchant et pourtant déjà fuyant. Nous redescendons la passerelle. A son pied, le niveau sonore est moindre.

L'escalier bouche en partie la vue. L'espace est ouvert, dans une moindre mesure que sur la place de « la Rivière ». Au début de l'allée Claude Grivolla, on a l'impression d'être dans une cour, un cœur d'îlot : un espace intermédiaire en prise directe avec la route. Le long de la RN, est apposé un muret de protection pour atténuer cette prise directe (qui peut être dangereuse) ; le muret est percé en plusieurs endroits pour rendre possible l'insertion des voitures. A ces endroits, il y a pénétration : la RN88 est littéralement à portée de main. Au niveau sonore, le brouhaha est encore omniprésent.

Nous montons le long du chemin du Crêt du loup. Après quelques mètres seulement, la vue est déjà surplombante : on voit les trottoirs de la place, en face. On a l'œil également, plus près de nous, sur le carrefour, le point de contact entre la RN et la colline. Un stop et une sortie de route se côtoient au pied de la passerelle. Nous nous retournons pour continuer l'ascension du Crêt du Loup. Le chemin, en son début, est bordé des murs gris des maisons sur la droite : la frontière est au premier plan. Sur la gauche, la transition entre la rue et les espaces privés d'habitation est plus graduelle : des espaces intermédiaires, verts, rendent la séparation moins brutale.

Au n°6, le champ de vision (direction le Crêt) s'ouvre par les côtés : des percées hautes voient le jour.

Au n°5, on entend des oiseaux. Le son de la RN est atténué en une variation plus sourde.

Le trottoir (il n'y en a que d'un côté du chemin) est gelé. Sur lui, le pas est incertain.

Une fois le coude du chemin passé, la RN n'est plus visible. Elle reste toutefois audible. La place de « la Rivière » reste perceptible : on discerne les enseignes des commerces qui la bordent. Le champ visuel, en ce point, et dans cette direction (tourné vers la RN), est en grande partie occupé par le haut des immeubles de la ville. Au loin, un petit bout de colline.

Quelques pas plus loin, et plus haut, le chemin se fait, à son tour couloir : resserré de part et d'autre, enserré par des murs, la voie est maintenant recouverte des branchages d'un grand arbre.

L'ambiance est calme : en toute quiétude. Au loin (mais pas si loin que ça), les cloches de l'église sonnent. Derrière le mur, des enfants jouent dans une cour. La montée est rude. Le chemin débouche maintenant sur l'allée Ringuet. A cette intersection, il y a les traces d'un service public : une boîte aux lettres de La Poste, accompagnée d'un banc, en périphérie du croisement. Le son de la RN est toujours perceptible, mais il s'atténue de plus en plus. Visuellement elle n'est pas là.

Sans nous arrêter, nous atteignons un poteau électrique en contre-haut. Le regard, devant, en tournant le dos à la RN, bute contre les maisons imposantes du prochain virage du chemin. Les caractéristiques de celui-ci sont à notre niveau les suivantes : un espace semi-ouvert, un parking vide, accolé à une butte de verdure. On a l'impression d'être au cœur d'une mini vallée. Un klaxon nous rappelle que la RN88 n'est pas loin. Cet élément peut, au même titre que l'église, mais d'une façon différente, être envisagé comme un repère : il s'agit d'un repère éphémère, ponctuel et unique.

Une fois passé le chemin de l'aqueduc, apparaissent des maisons individuelles, et disparaît le trottoir.

A l'allée de la Louve, on est en contact visuel direct avec la colline de la cotonne, en pleine ville, à quelques kilomètres de là. Sur la droite, une ouverture par un chemin qui dessert un lotissement. Sur la gauche, une « meurtrière » : vue sur le pylône électrique et la colline derrière, avec deux tours.

15h20. On redescend, facilement, entraîné par la pente, et poussé par le froid. Au dessus des immeubles, les mamelons<sup>28</sup> de Saint-Etienne se laissent regarder.

De la place, le flux (auto)routier est en arrière fond : on voit des bribes de véhicules (il y a un muret le long de la RN88, en cet endroit, qui masque la partie basse des engins), de façon latérale (la RN passe « le long de »), et l'environnement sonore est caractérisé par le bruit, en toile de fond et à un niveau élevé, de la route. Cela semble favoriser le sentiment d'être, même piéton, dans une véritable **ambiance (auto)routière**, pris dedans au même niveau.

Ce qui n'est pas forcément le cas côté colline. Sur le bas on est assez proche des sensations qui émergent côté place, mais de façon encore plus prégnante. La proximité de la RN88 est plus intense car sur le bas de la colline, il n'y a pas d'espace de recul, le long de l'infrastructure : on a le nez dessus. S'en éloigner passe par une ascension, et cela a des

---

<sup>28</sup> Il s'agit de gigantesques terrils, des crassiers.



conséquences. Ce faisant, très vite, quelques dizaines de mètres, le son de la route s'individualise, il n'est plus brouhaha omnipotent, mais élément parmi d'autres : il y a autre chose que l'(auto)route. Mais elle est encore là, toujours là : elle nous suit.

D'un autre point, l'expérience sensible est différente : sur la passerelle. En enjambant la route, en s'arrêtant sur la passerelle, on est dans une position à la fois proche (quelques mètres tout au plus) et distante, du fait d'un point de vue surplombant. On assiste en direct à une forme d'opération, au sens médical. L'expérience sur la passerelle nous donne le sentiment d'observer de près, une incision pratiquée dans une artère, alors que celle-ci n'a pas été garrottée : le sang y circule comme à son habitude. Cette expérience peut susciter des sentiments différents. Certains des enquêteurs y ont ressenti une gêne, un malaise, un sentiment d'insécurité, peut être du au fait d'être trop près. Pour préciser la nature de cette peur, ils ont décidé de mener des expériences de privation des sens.

Les deux enquêtrices (sociologue et architecte) avaient décidé de tester la sensation de danger (apparue au cours de leur immersion) en se privant, à tour de rôle, des sensations visuelles, sur la passerelle et le long de la RN88, là où le piéton est en face à face direct avec le flux (auto)routier, et séparé de celui-ci par une simple rambarde à hauteur de genoux, ouverte parfois pour permettre l'entrée de nouveaux véhicules. Dans ce contexte, le piéton qui emprunte le chemin le long de la RN88 n'est qu'à quelques mètres des voitures. Naît un sentiment de mise en danger, bien évidemment variable d'une personne à l'autre. Mise en danger visuelle ou auditive ? Qu'est-ce qui mobilise le plus le sentiment d'insécurité ? Et donc l'attention du promeneur ?

*Exploration sensorielle : se priver de la vue (suite)*

Retranscription de l'exploration sensorielle de Caroline      12H10-12H25

Allez, on y va, on recommence. / *On descend les escaliers.* / Je le sens. J'entends le bruit qui vient... en face en fait de moi. Voilà... Je marche. C'est bon... Il fait froid. Le vent me glace les mains !... Toujours le même bruit. J'ai l'impression que le bruit vient comme le vent en fait, en face de moi... Je me sens pas en insécurité, bizarrement. J'ai l'impression... de marcher, comme une promenade en fait. / *L'espace qui n'est pas lisse.* / Oui, je le sens. En même temps, je me demande si les voitures n'arrivent pas en face de moi là. Je sens que le bruit se rapproche... / *Une petite marche.* / Ouuh, ça fait tout bizarre !... Oh, j'ai l'impression que ça descend. Je sais pas.

C'est moi... peut-être... On dirait que... que le bruit est un peu intense ici, je sais pas... ça m'ennuie vraiment de pas voir où je suis quand même ! Ça, je le dis !... Oh, j'ai entendu un bruit comme de l'eau à côté. /C'est un piéton. / Ah, d'accord ! Ah, bruit de clés. Ça doit être quelqu'un qui doit aller vers sa voiture alors. /Oui. Il sort ses clés. / Oui, j'ai entendu le bruit des clés.... T'as raison, le bruit est très monotone au bout d'un moment. On s'y habitue presque en fait. Ah, il faut que je tourne ? /Oui. Y'aura une toute petite marche. / Oui... Ouh... Je la sens. Ça y est. /On est sur le goudron. Après, on va tourner à droite pour prendre la passerelle. / D'accord... Oh, le bruit se fait plus intense quand même, pour moi. Je sens plus de graviers. /On approche du début de la passerelle. Tu veux tenir la rambarde ?/ Oui, attends, je sens la marche... Oui. Je vais tenir la rambarde. Ouh, elle est gelée la rambarde !... Oui, le bruit, il est un peu plus amplifié, enfin je sais pas, je trouve. En même temps, c'est difficile à dire. /On va arriver bientôt sur le palier / D'accord. Ah, oui, je sens le mur. /Et là, on va recommencer de nouveau quelques marches. / Oui, j'ai senti... ça y est. /T'as entendu le piéton ?/ Oui.... Là, je commence à sentir la hauteur... Ouh... Ah, ça y est... je change de main. Tu me tiens... /On est sur la passerelle. / Alors là, je me sens pas du tout en sécurité parce que j'ai le vertige et je sens que je suis en hauteur et je le sais. Et j'ai l'impression d'être entourée par le bruit et que je vais tomber en bas, tu vois. /Continue tout droit. T'es au milieu de la passerelle. / Oui... faut que je continue d'avancer ? /Oui. Oui. Y'a encore un bout ./ Oui, je sais pas...J'ai vraiment l'impression d'être entourée, ou de marcher... sur les voitures en fait... Ouh, je pars pas sur le côté ? /Non, non. Continue tout droit. On arrive vers la fin. Il va falloir que tu tournes un peu. / On est où ?... On est sur le plateau... ? /Oui. On va prendre les escaliers. / Ah, ça y est. Ça a été moins long que prévu alors... Je vais descendre comme ça sans la rambarde... Ouh, je suis rentrée dans le mur !... /Je vais t'emmener vers la rambarde. Je te fais passer.../ ça y est. Je la sens... Ah, première marche... ça me fait le même effet, mais en plus fort, quand on était de l'autre côté. Le bruit vient en face... Oh, la barrière est gelée... Ouh... Ah, ça y est, on est arrivé sur le mur. /Oui, c'est le palier. / Ah, mais c'est le palier. On va encore descendre... Ouh, j'ai la sensation de tomber à chaque fois... que c'est sans fin. /Encore deux et après, t'es sur la terre ./ Ah, je sens la neige qui crisse sous mes bottes... /On va tourner à gauche à la fin du muret./ Oui. Je sens le muret, c'est bon, la pierre... /On reprend/ Y'a pas de changement. Toujours le même bruit en fond sonore... Le sol qui est un peu en dénivelé, je trouve. On s'arrête ?... /Tu veux t'arrêter ?/ Non, mais je sens quelque chose de différent sous mon pied. Je sais pas ce que c'est. /C'est une voiture qui passait. Elle a pris à droite dans la rue qui monte. On va essayer de traverser. / D'accord. J'ai toujours l'impression de marcher sur l'autoroute en fait. Complètement entre les voitures. Ça fait le même bruit de fond que la mer, ces voitures. Même roulis. Il faut qu'on traverse ? /Oui. On va traverser. Je regarde si y'a pas de voitures. C'est bon, on peut traverser. /

Ah, je sens la marche qui descend... le goudron... Ouh, je sens plus de vent. Quand le camion est passé, ça m'a fait du vent sur le visage. /*On va monter sur le trottoir.* / Aïe. Je le sens. C'est bon... Ouh... ça descend.... J'ai l'impression que le bruit est vraiment très très présent ici. Il est... très fort. Ouh... Vraiment plus qu'ailleurs encore. Là, le vent vient dans l'autre sens que tout à l'heure. Je le sens venir de derrière en fait. Je sens le mouvement... Il faut tourner un petit peu ? /*Oui. Il y a un petit peu de verglas.* / D'accord. Ça craque un peu. Je le sens. Et puis, je sens le froid... Ouh, ça y est, je sens que je marche sur la glace.... ça crisse.... /*Je vais passer de l'autre côté.* / On est au niveau de l'entrée, c'est ça, de Thiriet ? On entend les pneus des voitures qui font du bruit, en fait, je sais pas... Qui ont comme de la neige. Ça fait bizarre. Ah, on descend. Je sens la neige. /*On est devant Thiriet.* / C'est bon. On s'arrête ? Encore un peu. Oh, la grille... C'est bon. /*On est sur le parking de Thiriet.*

Les enquêtrices ont pu mettre en lumière au moins deux caractéristiques de l'environnement sonore de « la Rivière ». Tout d'abord, **le son de l'(auto)route** est bien omniprésent. Mais plus que cela, il est **même enveloppant**, tout autour de nous, du moins sur le parcours qu'elles ont choisi d'expérimenter. Dans cette situation, **la monotonie semble qualifier l'ambiance sonore**. Cette monotonie permettant peut être, supposent les enquêtrices, que naisse une capacité à s'habituer à la nuisance, à faire avec. Ensuite, **le son amplifie certaines sensations**. Sur la passerelle, une des enquêtrices n'est pas à son aise car le son s'est transformé en une nuée de voitures sur laquelle elle marche, de façon incertaine. Dans son travail d'analyse, elle écrit : « *je ressens une vraie sensation de vertige, comme attirée par le vide. J'ai l'impression que je vais être percutée par les voitures.* »<sup>29</sup> Une insécurité de hauteur, de surplomb, qu'amplifie l'atmosphère sonore, mais qui n'en est pas la source. Faisant un retour sur cette expérience, l'autre enquêtrice écrit : « *cette sensation d'insécurité et de déséquilibre est purement visuelle. Privée du sens de la vue, le bruit des voitures devient très monotone et on n'a pas le sentiment d'être en danger* »<sup>30</sup>.

Ces expériences illustrent une façon dont la route est, plus encore que sur un plan, centrale au sein de notre analyse, du fait de l'influence qu'elle peut exercer sur les sensations mêmes de ceux qui la côtoient : le danger, la peur, le sentiment d'être dans une bulle, un vertige amplifié...

<sup>29</sup> HU H., BEAL C., DELAT D., KOSSEVA P. *La Rivière ou l'expérience de la traversée.*

<sup>30</sup> Op. Cit.







classique, mais aussi dans la bouche d'autres membres de l'association<sup>31</sup>. La problématique de la route, de l'(auto)route, ne quitte pas ceux qu'elle concerne. Chez eux, à leurs portes, lorsqu'ils la côtoient pour passer et qu'on leur demande de sentir, ils restent accrochés à des propos qui excèdent la simple description.

Pour M. Bertrand :

*« Cette place [la Rivière], évidemment, qui était très, très active autrefois a été coupée en deux, ce quartier a été coupé en deux lors de l'installation de la RN88, et aujourd'hui avec l'accélération de la circulation, la pollution sonore, la gêne pour le passage font que... ce quartier, cette place, ce quartier ne vit plus ! L'ambiance, d'un côté pas de bruit, parce qu'on voit que ça ne bouge pas et d'un autre côté un bruit infernal de la RN88. Tout ça est contradictoire et le bruit d'un côté tue la vie de l'autre côté [...] On était : allée Léo Lagrange, là c'est pareil, c'est un parcours piétonnier mais c'est très, très peu emprunté parce qu'à un mètre à votre gauche passent les camions, les poids lourds, les voitures - 80 000 véhicules par jour. Donc, c'est à la fois inconfortable de traverser par rapport au bruit et d'un autre côté c'est très, très risqué sur le plan accidentel [...] Ce chemin il faut vraiment l'emprunter par nécessité... »*

L'expérience du site fait une large place à cette question de l'(auto)route, car celle-ci est productrice de stimuli particuliers et forts. L'(auto)route est notamment vécue comme « accidentogène ». Issus des rives de la RN88, les membres de l'ARDISO revendiquent la modification de **la route**, et en font **l'élément central de toute réflexion d'aménagement** sur leurs quartiers<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> Cette dérive peut illustrer plusieurs choses : la difficulté à mettre en œuvre comme on le souhaite une telle situation d'enquête au cours de laquelle l'enquête a une grande part de liberté ; mais cela sous-entend également qu'une telle démarche n'est pas cloisonnée et qu'elle permet précisément l'émergence d'éléments proprement issus du terrain.

<sup>32</sup> Les quartiers concernés sont les quartiers stéphanois de Solaure, la Digonnière et la Rivière, bien que l'acronyme ARDISO ne fasse pas explicitement référence au dernier.

**\*Revendiquer et réfléchir à l'aménagement**

Les riverains de l'ARDISO<sup>33</sup> travaillent à une véritable re-qualification de la RN88. Jugée dangereuse, ils souhaiteraient la voir être cantonnée à une route en milieu urbain. En lien avec les conseils de quartier, et en direction des élus, l'association veut défendre un cadre de vie qui intéresse ses membres, et qui est vécu comme étant, dans une certaine mesure, pathogène : bruit, pollution, risque d'accidents, coupure dans la ville.

L'association fait plusieurs choses : elle rend compte d'une situation présente qu'elle juge alarmante ; elle invite à la sensibilisation et à la mobilisation pour la reconnaissance de sa cause (en proposant par la voie des boîtes aux lettres de convier plus de personnes à ses réunions) ; elle impulse des actions de protection (comme la pose de murs antibruit sur les bords de la RN, ou l'entreprise d'isolation des fenêtres des riverains donnant sur l'(auto)route).

Pour ce faire, le groupement entretient un réseau de relations. Auprès des instances publiques il plaide sa vision de l'avenir des quartiers concernés par les nuisances urbaines de l'(auto)route.

C'est ainsi que l'association milite pour la couverture de la portion routière qui relie le tunnel du Rond-Point à Solaure. Ceci pour plusieurs raisons : faire disparaître les nuisances liées au bruit, et les dangers engendrés par la cohabitation trop resserrée des piétons et des véhicules, dégager des espaces en surface, où pourrait resurgir un lien entre les morceaux de ville actuellement séparés. Pour étayer leur position, les membres de l'association s'appuient sur des expériences de ce qui se fait ailleurs, des couvertures qu'ils jugent réussies. En entretien, il est fréquemment question de la ville d'Aubenas, où des membres de l'association ont pu se rendre pour récolter des informations sur les possibilités techniques de leur entreprise.

Bien insérés dans un réseau de décisionnaires politiques locaux, les membres de l'ARDISO défendent une vision centrée autour de la question de la RN88 à plusieurs niveaux d'échelles complémentaires. Ainsi, les bénéfices d'une couverture du site concerné iraient en premier lieu aux habitants eux-mêmes. C'est donc une préoccupation, si l'on peut dire, particulière.

---

<sup>33</sup> Nous avons rencontré plusieurs membres de l'association de défense des riverains de la RN88. Parmi eux le président, mais aussi des membres plus anonymes. Les discours et les positions sont assez similaires : nous nous permettons donc de parler de l'association au sens large, ou des membres en général (ceux que nous avons rencontrés). Précision : il ne s'agit pas de tous les riverains de la RN, seulement d'une composante stéphanoise ; à l'intersection donc de la ville et de la route. Ce qui explique en partie notre intérêt pour ce groupement de personnes.



Mais sa réalisation n'est pas envisagée, sans la référence à des chantiers d'ordre plus général, comme le Contournement Ouest de Saint-Etienne (COSE) qui redirigerait le trafic venu de la Haute-Loire vers le nord de Saint-Etienne et une possible entrée sur la future (2015 ?) A45, nouvelle autoroute entre Lyon et Saint-Etienne. Il s'agit de penser ainsi le déplacement des flux routiers hors de la RN88. Les riverains qui travaillent à la reconnaissance de la dangerosité de cette portion routière et des gênes qu'elle occasionne, veulent qu'elle soit clairement reconnue comme une « route nationale en milieu urbain » et non comme une autoroute, ou un périphérique. Le bénéfice éventuel consisterait en une baisse du trafic, du nombre de véhicules, de la vitesse de circulation, et donc des nuisances occasionnées. Le site serait plus agréable à vivre et plus sécurisé.

Ainsi, autour de la question très située de la vie, et du cadre de vie, à « la Rivière » et aux environs se jouent également des questions de nature plus macro, comme l'aménagement du réseau autoroutier régional. Cette échelle de réflexion n'est d'ailleurs pas, ici, portée par des professionnels de l'aménagement territorial, mais bien par la compétence ordinaire de certains habitants-usagers. Ces éléments entrent aussi en compte dans notre travail de qualification, puisque certaines personnes que nous avons rencontrées portaient cette dimension, la convoquaient même pour parler de leur expérience personnelle du site. Si nous devons résumer et schématiser, on pourrait dire : « **la Rivière** », c'est aussi **une relation étroite à l'A45**.

L'ARDISO revendique et réfléchit à l'aménagement dans le cadre d'une démarche active : pour proposer quelque chose d'autre, une alternative à l'existant. Ce faisant, **l'association combine, dans un projet, différentes échelles de temps et d'espace**. Il ne s'agit pas de penser seulement « ici et maintenant », mais aussi « demain et là-bas ». Dans cette entreprise de projection émerge **une identité qui n'est pas figée**, que l'on peut penser comme pouvant évoluer.

Les problématiques qui émergent à « la Rivière » excèdent donc les limites propres du quartier. Le regard se porte sur d'autres éléments d'identité qui lui sont liés. Mais quelles sont ses caractéristiques propres ? On sait que l'on peut changer de point de vue : se mettre à la

place d'un piéton, ou d'un automobiliste, depuis la colline ou dans une maison, décrire un lieu ou le réfléchir. Qu'est-ce que ces points de vue nous disent de l'identité du lieu que l'on arpente ?





**TROISIEME PARTIE : « LA RIVIERE OU L'EXPERIENCE DE LA  
TRAVERSÉE »**

Plusieurs éléments émergent donc de cette quête : une logique d'action et de posture ; une question de recherche : quelles identités ? ; une question de méthode : quelle démarche ?

Nous avons vu comment la pluridisciplinarité s'est incarnée et est devenue interdisciplinarité, au sens de « quelque chose qui se joue entre et avec », et non seulement dans la juxtaposition.

Un principe fort émerge de ce temps de la quête : **la combinaison**. Si l'on peut l'employer pour parler des différents temps de récolte des matériaux de l'enquête, on peut aussi l'utiliser pour montrer comment les enquêteurs ont posé les bases de plusieurs dialogues. Cela veut dire que les liens ne sont pas seulement apparus au cours des récoltes, mais aussi dans l'organisation de leurs pensées. La lecture possible qu'ils proposent du site de « la Rivière » est combinatoire. Et cela ne veut pas dire lissage. L'intérêt du travail mené est bien de rendre compte de la saillance de chaque discipline. Ce processus fait apparaître différentes dimensions qui font la spécificité de la quête menée sur ce terrain. On pourrait donc dire qu'émergent à son propos, et pour la qualifier, plusieurs éléments : **échange** et **dialogue ; construction ; expérience**. Voilà ce qui pourrait rendre compte de la quête en ce qu'elle est.

Mais ce n'est pas tout. La quête produit elle-même des effets. Que se passe-t-il lorsque l'on investit, lorsque l'on pratique ce site de « la Rivière » ? Que l'on part en quête de ses identités ?

## I- Des figures paysagères aux paysages expérientiels

Retraçons brièvement les résultats auxquels les enquêteurs sont parvenus.

Partis de la question du paysage autoroutier et de son intégration dans la ville, les enquêteurs ont choisi de rendre compte de leur travail à travers **quatre** étapes qui sont en fait des **postures actives** qui rythment l'analyse : **« découvrir »**, **« s'approprier »**, **« analyser »** et **« proposer »**. Chacune de ces postures se divise en plusieurs plans, qui décrivent la progression du travail et de la réflexion ; l'objectif, n'étant pas de produire une théorie sur le social mais plutôt de saisir les éléments d'un espace qui fabriquent des paysages et d'élargir la réflexion en matière d'espace public.

*Qualifiant une (des) identité(s) par l'expérience*, trois entités essentielles ont été mises en évidence : le « quartier », c'est-à-dire l'espace, côté ville, en lien avec la présence routière ; la « colline », l'ensemble résidentiel d'abord, puis rural, qui domine la route, en ce point d'intersection passerelle/RN88 ; la « route » qui sépare les deux éléments précédents. De plus, « la Rivière » est apparue comme le lieu d'une expérience particulière : **la traversée**.

En différenciant plusieurs types de relations aux lieux, trois figures paysagères ont émergé<sup>34</sup> :

- la « route », analysée par le biais de *parcours en séquence* (c'est-à-dire des trajets sur la RN88, correspondant à l'expérience des habitants-usagers), a permis d'alimenter en contenu l'existence d'une **autoroute urbaine**, qui qualifie alors le lieu sous les traits d'un **paysage en mouvement**.

---

<sup>34</sup> Nous considérons que le paysage, ou les paysages, peuvent précisément être entendus comme des formes de relations à un, ou des, lieux.



- le « quartier », thématique qui prend son origine dans les *paroles d'habitants*, met en lumière une **mixité d'usages**, et qualifie un **paysage du quotidien**.

- la « colline », visée de *promenade de randonneurs* faisant l'expérience d'un **espace de transition**, qualifie un **paysage rural**.

Quelle identité, précisément, émerge de ces figures ? L'hypothèse de départ que nous avons privilégiée et testée, postule que les expériences du site sont largement influencées par la présence de la RN88 : elles en sont en quelque sorte imprégnées. L'identité du lieu s'exprime en fonction d'elles. La variété de relations au lieu via les expériences ordinaires des habitants et usagers a alors permis d'identifier **les qualités du site**, qui **constituent son identité**. Celle-ci semble toute entière comprise dans l'expérience de la traversée.

\* Des usages pluriels<sup>35</sup>

En recoupant différentes informations, en retravaillant avec les membres de l'équipe, pour mettre à jour ce que chacun retenait de son travail d'enquête, nous avons construit une sorte d'inventaire des usages observés sur le site de « la Rivière ». Cet inventaire n'est pas exhaustif, car nous n'avons pas pu tout voir, ou avoir accès à tout. Il se base néanmoins sur un travail soutenu d'observations régulières et de pratiques intensives du lieu<sup>36</sup>. Une fois l'inventaire brut réalisé, nous avons voulu compléter le listing par différents qualificatifs. Ainsi, nous avons attribué plusieurs caractéristiques à chaque usage. Ceci pour répondre à différentes questions : dans quel cadre de relations cet usage s'inscrit-il ? Qui concerne-t-il ? Selon quelle fréquence est-il observable ? Quelle(s) qualité(s) du lieu suppose-t-il ? Sur le site de « la Rivière », par rapport à cet usage, quelle appréciation est-il porté ?<sup>37</sup> Le tableau suivant permet une vue panoptique des réponses apportées à ces questions.

---

<sup>35</sup> Nous avons nous-mêmes expérimenté le site, pour pouvoir l'appréhender, puis petit à petit le comprendre. Nous avons également basé notre réflexion sur les compétences d'autres personnes « à faire » ou « à dire » le lieu en question. « A faire », cela veut dire que nous avons observé et repéré des usages sur ce lieu. « A dire » signifie qu'on nous en a aussi parlé.

<sup>36</sup> Pendant une durée de 6 mois, affinée par un travail d'observations durant 3 autres mois.

<sup>37</sup> Cette question dépasse le cadre strict d'une observation. Nous avons pu y répondre avec une situation d'enquête complémentaire qui fait appel à la parole : entretiens classiques ou embarqués, parcours commentés... Lorsque ces échanges n'ont pu être menés, nous n'avons pas pu renseigner cette case « qualités/qualifications du lieu ».

Usages observés et propos recueillis

<b>Relation</b>	<b>qui?</b>	<b>qualités attendues du lieu</b>	<b>qualités/qualifications du lieu</b>	<b>fréquence</b>
Habiter/ Traverser	habitants de la place	Accès à la ville	Blessé	quotidienneté
	habitants de la colline	A l'écart, mais il faut franchir	Coupé	trajet quotidien
Marcher	marcheurs, randonneurs	Partir d'un point et revenir	Lié	hebdomadaire
Vendre	commerçants	Echanges et interconnaissance	Pas assez stationnable	quotidienneté
Jouer	joueurs de foot, vélo sur la place (enfants et adolescents)	Accueillir, tolérer le jeu	Espace d'improvisation mais avec des limites liées au cadre	variable: le temps, la période
Promener	promeneurs de chiens	Abandon, sans visibilité		plusieurs fois/jour
	promeneurs de personnes âgées	Pouvoir se reposer, s'arrêter, se poser		plusieurs fois/jour, pour des personnes différentes
	personnes âgées, seules ou accompagnées	Accessible, pouvoir se poser		variable
Passer	automobilistes	Fluidité du trafic	Invisibilité	de plusieurs fois/jour à occasionnellement
Stationner	visiteurs, habitants	Non-saturation	Pas assez stationnable	au quotidien
Célébrer	les connaissances d'un défunt	Recueillement		variable
Echanger, sociabiliser et consommer	Clients et habitués du bar	accueil et consommation	Un "avant" coupé	quotidienneté
Embarquer	celui qui fait du stop	arrêt des véhicules		quotidienneté
S'embrasser	les amoureux dans une voiture	intimité		observé une fois
	les couples sur la place	intimité et chaleur		variable
Entrer/sortir de la ville	les parents d'élèves	accessibilité		plusieurs fois/jour

Propos seulement

Revendiquer	ARDISO	Transformable car problématique	Coupure, blessure, meurtrissure et danger	habiter au quotidien
Construire	l'architecte de la place	potentiel à révéler	Action de "se protéger"	le temps du projet

Des situations sont venues compléter le premier tableau ayant trait à l'observation des usages du site : elles ne font pas explicitement référence à des observations, plutôt à des propos, des prises de position à propos du site. Nous en rendons compte dans le complément intitulé « Propos seulement ». Le site abrite ainsi différents usages, piétonniers et automobiles, d'arrêt et de mouvement : promenade, randonnée, contemplation, jeu, consommation, habitation, cérémonies religieuses, activités commerciales, stop, passage, transit, stationnement...

Cet inventaire permet deux choses : se faire une idée de ce que contient l'espace, de quoi il est fait et de repérer les logiques au sein desquelles chaque usage s'inscrit<sup>38</sup>. L'usage au-delà d'être une action, révèle également une relation aux lieux et fait référence à une expérience. On parlera alors volontiers de l'expérience de l'habiter par exemple, du jeu ou encore de la traversée... L'hypothèse qui supposait une mixité d'usages se voit confirmée. Et **si notre objet d'investigation est pluriel du fait même de ses configurations physiques, il l'est aussi au vu des usages qu'il abrite et par extension des expériences qu'il permet**. Traverser, habiter, jouer... sont des expériences différentes. La rencontre de ces différentes expériences fonde la teneur identitaire du lieu.

Des choses de natures différentes se jouent autour de l'**identification** – au sens de quête d'identité(s) - de notre objet. On peut voir dans ce processus une **tension entre une réalité physique et une réalité sociale** que les usages et pratiques construisent. Cette tension atteste d'un lien, mis en question, tendu entre différents pôles. Sur notre site, la réalité physique est marquée par l'(auto)route elle-même, son tracé, sa configuration, sa conception (et ses effets) technique(s). Plusieurs décennies après sa construction, dans le bitume, se sont

<sup>38</sup> Si la colonne « Relation au lieu » est placée en première position, c'est pour une question de lisibilité, car c'est bien des usages en tant que tels que nous sommes partis pour arriver à une classification en catégorie.



accumulés des vécus, en relation avec l'infrastructure. M. Voiron par exemple nous explique que la maison qu'il occupe actuellement, sur les pentes de la colline du Crêt du Loup n'existerait pas telle quelle si la RN88 n'avait pas été construite. En effet, la terre utilisée pour donner une platitude à son terrain et pouvoir ainsi y ériger une maison vient directement du tunnel du rond-point qu'il a fallu creuser, dans les années 1960, pour faire passer la route. Il lie sa propre histoire, le récit de la construction de sa maison et, encore aujourd'hui son expérience de l'habiter à la présence de l'(auto)route.

Ainsi, sont mises en lumière des **expériences quotidiennes, actuelles ou plus anciennes**, qui se font jour dans des pratiques ou qui s'ancrent dans une (des) histoire(s)... et qui marquent de leurs empreintes les identités de ce lieu, à travers les relations que l'on entretient à son égard.

L'identité n'est pas seulement la photo d'identité ou la photo de paysage, mais bien ce qui l'accompagne : des actes, des ressentis, des expériences qui fondent un attachement (répulsif ou attractif) au lieu.

\*Expérience et paysage(s)

En proposant de considérer l'identité comme le résultat d'expériences, on réinterroge ainsi la notion de paysage et on abandonne l'idée même de panorama figé pour rendre compte des caractéristiques identitaires d'un lieu. **Le paysage** devient ainsi **un construit dans l'interface**. Il est une représentation née de la rencontre d'un sujet (et ce qu'il transporte avec lui, son histoire, sa culture, son état d'esprit du moment...) et d'un environnement dont on peut donner une description en toute extériorité. Le paysage est point de rencontre, ramification. Il s'inscrit dans des configurations complexes d'éléments composés qui dépassent certaines caractéristiques plus visibles ou descriptibles. Le paysage n'est pas qu'affaire de vue. Il est aussi largement le résultat des attachements et des relations parfois ambivalentes au territoire, à l'environnement proche et lointain.

Ainsi en est-il de l'expérience (auto)routière, depuis la voiture.

*L'expérience paysagère de la voiture*

Les relations entre individus et environnements peuvent être relayées par des objets techniques. Dans le cas de notre incursion sur route, la médiation est assurée par la voiture et ce qui la compose : les roues, le volant, le siège, la radio, les vitres ouvertes ou non, le pare-brise, les feux la nuit... La voiture conditionne ainsi le(s) paysage(s) des automobilistes. Elle est cette « raison technique » (Desportes, 2005) qui explique la naissance et la multiplication des autoroutes. « Peu à peu, alors que l'automobile est en train de s'imposer comme un moyen de transport destiné aux masses et non plus réservé à une élite, l'autoroute est envisagée comme un substitut à la route normale. »<sup>39</sup> L'automobile crée donc, entre autres, l'autoroute, et avec elle une façon d'appréhender l'environnement, et de se placer soi-même en son sein : une façon d'être. Le paysage naît d'une médiation. Cette médiation peut être assurée par un objet physique : poste de télévision, ordinateur, voiture... ou encore peinture. S'intéresser à l'expérience vécue de l'automobile, c'est prendre en compte les modalités d'existence d'un paysage (auto)routier, en tant qu'il résulte du filtrage de l'environnement par la voiture. Cet environnement oscille alors, et on a du mal à le qualifier, entre immédiateté (la route défile à la seconde), extériorité proche (ce qui est à portée de main, l'à côté de la voiture, défile sans qu'on puisse réellement le discerner) ou lointaine (l'horizon ou l'à côté lointain passe, doucement, impassiblement), et intériorité (il se passe des choses à l'intérieur : physiquement, il y a des vibrations par exemple, mais aussi psychologiquement). Le paysage est pensé dans la combinaison complexe de ces différents éléments. Il n'est, nous dit Augustin Berque, ni « une morphologie de l'environnement », ni « une psychologie du regard ». Le paysage est la construction qui naît de l'interaction de ces deux logiques (Berque, 1994).

Le paysage est alors envisagé comme le fruit d'une action, d'un construit, d'un mouvement. Il naît d'incessants allers-retours entre l'environnement et celui qui le perçoit : à la manière du peintre qui reproduit sur la toile ce qui lui fait face, ou qui l'entoure ; à la manière du regard et des autres sens qui rapportent leur environnement à des mécanismes de la pensée, conscients ou non. Le paysage fait office d'appel et de rappel : pour se construire, il appelle la mobilisation d'éléments qui vont se combiner au fur et à mesure que les allers-retours entre la pensée et l'environnement se répètent. Dans ce mouvement, il rappelle des expériences antérieures : il rappelle à la mobilisation des éléments de la pensée déjà formalisés. Ce mouvement incessant construit le paysage : il est fait non pas d'éléments fixes et immuables, mais au contraire mobiles,

---

<sup>39</sup> DESPORTES (2005), p302.

et dans des relations aux autres variables. Le paysage routier ou autoroutier s'appuie sur des supports, des éléments de médiation : panneaux, revêtements, barrières, lignes blanches... et de leurs combinaisons au sein du mouvement en question. Ces médiateurs portent en eux, la totalité à laquelle ils appartiennent : ils sont, à leur niveau, une manifestation du (des) paysage(s).

Un paysage se situe dans l'espace et dans le temps. Il est une relation qui s'actualise au cours de situations qui, si elles sont uniques, n'en ont pas moins de ramifications. Et si l'on parle volontiers d'identités expérientielles, on pourrait peut-être également avancer l'expression de paysages expérientiels de fait, multiples.

La multiplicité du site de « la Rivière » qui le caractérise et la diversité d'usages, d'aménagements, d'ambiances, d'expériences, de paysages qu'il abrite se rejoignent sous les traits d'une interrogation : cette route, si omniprésente, que fait-elle ? Au-delà de la diversité des expériences qu'elle engendre en partie, n'exerce-t-elle pas un effet univoque de coupure ? Qu'est-ce que cela dit de l'identité du site ?

## **II- Le double effet d'une identité « contre »**

### **1) Du « Furet » à la « RN88 » : le long de « La Rivière »**

\*Le flux : une implantation en lieu et place ou combattre l'ennemi

La question du flux est intimement liée à notre objet. Aujourd'hui la RN88, comme axe de communication régional et national, imprime à cet espace un flux qui peut monter jusqu'à 90 000 véhicules/jour. Aux heures de pointe, la portion de RN qui traverse « la Rivière » est en proie à de nombreux ralentissements. Le flux de véhicules est, en journée, quasiment continu. Il diminue largement pendant la nuit. Cela a plusieurs conséquences au niveau des sensations et des ressentis que l'on peut exprimer sur, et à propos de ce terrain d'enquête, qui est aussi un lieu de vie. Visuellement, la route et les véhicules qui l'empruntent donnent une sensation de fuite. Lorsque l'on est sur la place de « la Rivière », le mouvement continu donne une grande instabilité à cet environnement (auto)routier. Alors que l'on circule au



ralenti sur la place et que l'on peut s'y arrêter, la RN au contraire n'est que mouvement perpétuel : passage. Au niveau



La Rivière avant la RN88 et aujourd'hui. La route a, en partie, pris la place du Furet.

auditif, nous l'avons vu, la route occupe plusieurs états selon la distance qui en sépare l'observateur : d'enveloppe sonore totale à signal isolé, **elle raisonne comme une rivière.**

La question des riverains est tout à fait particulière à « la Rivière ». En effet, le nom du quartier vient du fait qu'une rivière, le Furet, coulait précisément, à ciel ouvert, en lieu et place de l'actuelle portion routière. La rivière s'est vue enfouie : un nom générique est resté pour rappeler son existence. « Les riverains » pour parler des habitants de cet endroit, est donc une expression qui prend tout son sens. Si l'on ne peut préjuger des rapports « pré-RN88 » des habitants vis-à-vis du Furet<sup>40</sup>, on sait par contre qu'aujourd'hui l'emploi du terme de riverains à leur égard a quelque chose de revendicatif. Etre riverain de la RN88, c'est surtout en subir les nuisances. Le caractère qui s'en dégage alors a les aspects d'une entité pathogène, contre laquelle une lutte est engagée et dont la création de l'ARDISO rend bien compte. L'identité de notre lieu serait donc, de ce point de vue, liée à la lutte. Une **identité de revendication** ou **combative**, pourrait-on s'avancer à dire : sur le mode du conflit, mais aussi « à côté ». Une **identité « contre »**.

<sup>40</sup> Il ne faudrait pas tomber dans le piège d'une représentation bucolique, suivant laquelle, avant, le Furet était une petite rivière charmante qui irrigue en pleine nature un petit bastion villageois. Rappelons-nous qu'avec la révolution industrielle, les rivières stéphanoises ont été réquisitionnées par les industries de la forge et de la métallurgie, et que leurs abords ne sont pas toujours des plus oniriques. En outre, le quartier de la Rivière est un ancien quartier industriel.



\* « Le long de » : l'expérience de la latéralité

L'implantation centrale de l'(auto)route imprime une forme à notre site. L'infrastructure routière le qualifie comme un **espace de latéralité**, tant les activités que l'on y observe se font « le long de », en référence à cet objet latéral et peu perméable.

Cette question de la latéralité explique en partie pourquoi la position tenue par les enquêteurs consistait à envisager l'identité du site sous les traits de l'expérience de la traversée. En effet, à double titre, la latéralité peut faire référence à la traversée. Sur la RN, donc sur cet élément de latéralité, l'automobiliste traverse le site de « la Rivière », sans vraiment le voir d'ailleurs. En tant que piéton maintenant, la traversée est aussi possible, en cet élément si particulier et riche de sens qu'est la passerelle, et à partir de laquelle la traversée est dilatée puisqu'elle dépasse les limites imposées par la RN : on part en ville d'un côté, dans le Pilat de l'autre côté. La lecture du site prend appui sur cette composante centrale qu'est l'expérience de la traversée. Cette traversée prend sens par rapport à une configuration latérale de l'espace et de certains usages, dont elle est à la fois le prolongement et la rupture.

Ainsi, notre objet, espace à la fois de latéralité et de traversée, est caractérisé par une **identité « le long de »** mais aussi **« dans la rencontre de »**.

## 2) Une rupture crée le manque

*« - Si on arrive à trouver une solution de couverture de la route nationale, le problème est réglé. On redonne de l'espace, et il n'y a plus de problèmes pour rejoindre la place de « la Rivière » et le Crêt du Loup »*

M. Terron propose une approche qui nous permet de comprendre **ce que les expériences vécues du site impliquent en termes de qualifications identitaires**. M. Terron est habitant du site, sur la colline. Il le pratique quotidiennement pour ses déplacements professionnels. On remarque que pour lui, le site est d'abord envisagé sous les traits d'un problème : ce problème est clairement identifié – la « route nationale » - et il existe à son propos une solution que représente la « couverture ». Mais qu'est-ce qui est ici problématique ? S'agit-il du bruit ? De la pollution ? Des accidents ? Non. Le problème évoqué a trait à la question du lien. Si on couvre la RN, « il n'y a plus de problèmes pour rejoindre la place de « la Rivière » et le Crêt du Loup », nous dit M. Terron. Le problème est

donc un **problème d'unité**, de **dé liaison** entre les éléments constitutifs de notre site, le quartier, la colline et la route. Car à « la Rivière », il n'est pas question d'une route qui relie mais bien plutôt d'une route qui sépare. Et on aurait affaire à une **urbanité morcelée**.

#### \*Diversité et dé liaison

La diversité n'est pas que l'affaire des enquêteurs. Et la position que nous avons défendue tout au long de notre travail consistait à rechercher des expériences situées, concrètes. Nous voulions également rendre compte de différents points de vue - l'à-côté, le dedans, l'au-dessus... Lors de la mobilisation des compétences d'autrui pour dire ce qu'est un lieu, et ses identités, plusieurs points de vue sont apparus. Le randonneur s'attache plus proprement aux espaces de locomotion et aux accès à la campagne/montagne. Le riverain et l'automobiliste sont liés par une même préoccupation : l'(auto)route ; l'habitant de la place est attaché à la vitalité de son quartier. Ces intérêts différents et parfois divergents sont liés à des expériences et à des vécus divers, mais leur recoupement, leurs imbrications permettent de faire émerger les différents éléments de composition et de compréhension du site. Mais quel est l'état des relations entre ces entités ?

Loin d'être une traversée bucolique et romantique (on est à deux pas du PNR du Pilat) - **la traversée** ici décrite est celle **du danger, de la coupure, de la rupture** : le quartier a été blessé par la route, éventré, coupé en deux, il se meurt. Alors que la place de « la Rivière » (côté ville) survit tant bien que mal à sa situation à la fois excentrée et à son absence d'attractivité, que la colline de Crêt du Loup (extension du quartier) se peuple de nouveaux bâtis résidentielles (des lotissements), les liens entre ces deux entités sont assez rares. Les éléments de composition du site (route, quartier, colline) semblent finalement assez déliés.

D'ailleurs, la question du vécu sur ce site est assez intimement liée à celle du traumatisme. **La route est une « rupture »**<sup>41</sup> qui opère selon deux dimensions : temporelle et spatiale. Au niveau temporel, le traumatisme est celui d'une rupture, engagée par la construction de la RN88 entre un avant et un maintenant. La rupture temporelle est liée bien évidemment à la coupure spatiale : comme si la route tuait le quartier, en le coupant en deux.

---

<sup>41</sup> Le terme est employé par les enquêtés.



\*Blessure et tristesse

Nous avons demandé à nos interlocuteurs de qualifier, avec des adjectifs, des expressions, le site d'une part<sup>42</sup> et la route plus particulièrement d'autre part. Ce qui apparaît prioritairement c'est **une combinaison entre un acte violent et un sentiment de dépréciation** le long de la RN88.

Pour le site, les termes assez unanimement employés font référence à la dépréciation affective : la **tristesse**, la **nostalgie**, la **morosité**. La route en elle-même est plus volontiers envisagée sous les traits d'une agression physique : « rupture », « blessure », « coupure », « meurtrissure », une « verrue »<sup>43</sup> même. Elle est cet **élément pathogène** et vécu d'une certaine façon comme **exogène**. Le terme de verrue est à ce propos tout à fait explicite. Il fait référence à une agression venue de l'extérieur<sup>44</sup>, et qui si l'on peut dire, colonise en un point l'organisme. L'aspect esthétique n'est pas non plus absent de cette façon de se représenter la route : parler de verrue c'est une façon de déprécier. L'attachement au lieu n'est pour autant pas absent. Il s'exprime de façon réactive : malgré les contraintes de l'environnement, on reste et on défend son cadre de vie.

Ces éléments d'appréciation du site et de sa composante centrale qu'est la route se rencontrent sous les traits d'une causalité et d'une vision pessimiste de son avenir.

La causalité donc : la route a meurtri le quartier en le coupant en deux parties qui ne peuvent plus avoir beaucoup de liens. Il est vrai que les passages directs entre les deux éléments séparés par la RN88 n'est pas aisé. En voiture il faut faire des détours jusqu'à l'échangeur de l'avenue de Rochetaillée ou le rond-point Vélocio : on ne peut pas traverser l'infrastructure. A pied, il faut emprunter l'unique passerelle qui permet de relier la place à la colline. Ainsi, pour franchir la route, il faut être valide et non encombré par une quelconque poussette ou autre panier roulant à provisions, par exemple (alors qu'il faut aller en ville pour faire ses courses). Cette coupure physique entraîne un certain nombre de considérations sur la sociabilité qui l'accompagne. A travers les propos de nos interlocuteurs, nous avons compris qu'il y avait peu de relations entre les habitants de part et d'autre de la RN88. D'ailleurs on a semble-t-il affaire à des populations assez différentes. La colline accueille, notamment dans sa

---

<sup>42</sup> Nous parlions pour être compris de quartier et de colline.

<sup>43</sup> Ces termes entre guillemets ont été employés par les acteurs de l'enquête.

<sup>44</sup> Mais cette « violence » peut être atténuée, mise à distance par des installations d'objets techniques comme les murs anti-bruits ou les doubles vitrages qui peuvent en quelque sorte contenir la route.

partie haute, un nombre important de maisons individuelles récentes de bon standing, alors que les abords de l'(auto)route abritent des habitations collectives dans l'ensemble assez délabrées : il y a des maisons vides et abandonnées, des espaces non-entretenus.

Ainsi, la vision de l'avenir pourrait être décrite en ces termes : notre cadre de vie se meurt du fait de la route. Un espace triste, délaissé, malade, c'est un peu l'appréciation qui est faite des effets de la route sur son environnement immédiat, et dont les hauteurs collinaires sont quelque peu dispensées, tout comme l'intérieur de la ville, au-delà de la place de « la Rivière ». Il s'agit en fait surtout des abords de la RN88. Il y a quelque chose de l'ordre de **la perte, de la pauvreté aux abords de l'infrastructure**. Visuellement, on peut repérer des espaces pauvres et délaissés. Les observations comme les propos recueillis font également état d'usages assez contraints, notamment du fait, nous en avons parlé, de la latéralité du site. Mais la place de « la Rivière » borde l'(auto)route, et de surcroît, elle vient d'être réaménagée : elle n'est donc pas emblématique de cette situation d'abandon. Comment a été perçue sa réhabilitation ?

\*La place de « la Rivière »

Avant les travaux – qui commencent avant le début de notre enquête – la place n'est qu'un parking, agrémenté de quelques platanes, au pied de l'église. Cela n'empêche pas occasionnellement la tenue de fêtes de quartier. Ainsi, malgré un traitement relativement simple la place pouvait être le théâtre d'un investissement par les habitants : jeux de boules, barbecue et repas en plein air rythmaient alors ces événements. Avec les travaux de réaménagement, la physionomie de la place a changé. Sa réhabilitation a du tenir compte des contraintes liées à l'immobilité du bâti alentour. Le parking s'est transformé en place piétonnière, avec sol en stabilisé et bancs publics. L'église s'est vue attribuer un parvis en pierre, sans rupture de niveau avec le reste de la place. Un traitement végétal a été proposé au cœur de la place, et une barrière végétale doit pousser le long de la RN88. Lors des travaux, un panneau de communication de la ville de Saint-Etienne, maître d'ouvrage sur le site, nous rappelle qu'il s'agit d'un aménagement « paysager ».

Si par « paysage » on veut bien entendre une médiation étroite entre des formes d'expériences vécues et un lieu, alors on pourrait peut être émettre l'hypothèse que **le réaménagement**



de la place de « la Rivière » n'est pas, à proprement parler, paysager. Si l'aménagement réalisé souffre de plusieurs revendications de la part de certains riverains – peu de places de parking, bancs non adaptés aux personnes âgées, malfaçons dans certaines réalisations, inadaptation de l'espace à la population, beaucoup trop d'argent engagé...- notre propos n'est pas de les relayer. Elles appartiennent à leurs auteurs. Ce que l'on peut noter, par contre, c'est de quelles manières cet aménagement peut apparaître comme étant « en dehors de son contexte » ou « en dehors d'une relation au lieu », et donc pas réellement paysager. En effet, l'aménagement proposé consiste à promouvoir une ambiance qui se veut paisible à côté de l'infrastructure (auto)routière dont elle veut faire abstraction, comme si une barrière végétale pouvait la mettre à distance. De plus, peu d'éléments semblent jouer la carte du lien, alors même que la rupture est un effet largement décrié par les personnes qui ont participé à l'enquête. Faire un espace isolé, bastion de repos, au milieu de cette enveloppe (auto)routière, est donc une posture que l'on est en droit d'interroger. Qu'en est-il de la blessure ou de la tristesse des lieux ? Comment traiter les effets de la présence de la route ? Par une mise à distance ? La place est propre, nette. Mais que permet-elle aujourd'hui de faire ? Et que dit son réaménagement des identités du lieu ?

\*L'atténuation



*Mur antibruit et barrière végétale aux abords de la RN88*

Face à la présence de la route, le vocable le plus souvent mobilisé fait référence à une entité problématique. Assez peu, et cela nous a étonné, la question de l'accessibilité à une grande voie de communication n'a

été évoquée en tant que telle comme un avantage. En fait, il semble que face à la route, c'est le réflexe de **l'atténuation** qui prime. L'ARDISO promeut la couverture de



l'infrastructure. Aux abords de notre site, la RN88 est jonchée de nombreux murs antibruit. La place de « la Rivière » récemment réaménagée est dotée d'une « barrière végétale » censée mettre la route à distance. Il s'agit à travers ces initiatives d'atténuer une infrastructure envahissante. L'atténuation pose d'ailleurs la question des relations aux lieux : ce à quoi on s'attache et comment se construisent les identités.



*Des espaces incertains, "entre"*

Alors que les enquêtés font état d'une blessure et d'un sentiment de tristesse aux abords de l'(auto)route, ce qui semble se jouer c'est une forme de **manque**. La rupture, coupure qu'imprime la configuration physique de cet espace traversé, c'est une forme d'**arrachement**, qui laisse un vide. Une **identité** pas seulement encombrée par une nuisance ajoutée mais aussi **flouée, spoliée**.



Ce sentiment est alimenté par la présence d'espaces intermédiaires, incertains : « **entre** ». En effet, sur notre site d'investigation, on trouve une place refaite mais aussi, non loin, des espaces abandonnés, en bordure de la RN.

Du côté de l'allée Claude Grivolla, certaines maisons inoccupées ont été squattées. Des chemins non-entretenus et des palissades de chantier donnent l'impression de côtoyer un lieu laissé pour compte.

Des décharges sauvages de part et d'autre de la RN88 alimentent ce

senti

ment.



*A l'abandon?*

La latéralité du site, se fait dans ce cadre là, d'une façon nouvelle : des **espaces** qui sont le « long de » la RN, comme **laissés de côté**.

Les usagers de ces espaces mettent en lumière des utilisations qui hésitent : le parking est-il un terrain de foot ? Le trottoir une décharge ? L'espace vert un espace canin ? Ces hésitations d'usages dessinent les contours d'**identités incertaines**.



### III- L'identité flottante des « entre-deux »

#### 1) Un site qui hésite

\*Route ou autoroute ?

Les personnes que nous avons rencontrées font fréquemment état de cette ambiguïté. Parfois ils en sont même victimes.

Dans les conversations, spontanément, les enquêtés et même parfois les enquêteurs parlent de l'autoroute, tant les caractéristiques de la RN88, sont, en cet endroit autoroutières<sup>45</sup>. Il ne s'agit pas seulement d'un manque d'attention, mais d'un ressenti qui place la RN88 au même plan qu'une autoroute. Après 20 minutes d'entretien à parler de l'autoroute, M. Hémon se reprend : « *enfin, une autoroute... la nationale 88, une route nationale plutôt, c'est une route nationale !* »<sup>46</sup>. Un peu plus loin, on reparle de « l'autoroute » qui s'insinue discrètement dans les propos de nos interlocuteurs. Sans faire attention, sans y penser, on parle d'une autoroute. Mais lorsque la question des nuisances entre en jeu, M. Hémon refait référence à la route : « *On n'a pas le droit de traverser une ville comme si c'était une autoroute* ». Cette position de M. Hémon rappelle très précisément le mode de revendication de l'ARDISO, dont il ne fait pourtant pas partie, et avec laquelle il n'est pas toujours d'accord. Mais sur ce point, les deux positions se rejoignent : revendiquer le statut légal de la route, lui reconnaître un statut de route nationale, mais aussi quelque chose en plus. En cet endroit, la RN88 est d'une nature quelque peu originale : une route nationale « en ville », pour M. Hémon, ou « en milieu urbain », pour les membres de l'ARDISO. C'est cet état particulier qui légitime une position revendicative : en ville, on ne peut pas tout faire, et tout tolérer.

---

<sup>45</sup> Les qualités observables qui font de la RN88 une infrastructure proche d'une autoroute ont été évoquées précédemment.

<sup>46</sup> C'est un passage issu d'un entretien avec M. Hémon, commerçant sur la place. Il est assez emblématique de la propension à parler de l'autoroute, puis de se reprendre.



\*En 5 minutes

« La Rivière » est un **espace transitoire**. La place de « la Rivière » se situe à équidistance (5mn à pied) de la place Bellevue qui jouxte l'axe de vie de la ville (la Grand'rue) et des prémices du PNR du Pilat. Cet espace (à tendance rurale) a plusieurs caractéristiques : en retrait de la ville, pourtant toute proche ; fait d'espaces « naturels », des prés, des champs ; abritant aussi une ferme ; ponctué de chemins de terre. D'ailleurs, un sentier de randonnée menant au PNR démarre précisément de la place de « la Rivière » et illustre une forme d'interpénétration des milieux urbains et ruraux. Pour passer de l'un à l'autre, il faut traverser (franchir ?) la RN88.

\*Centre et périphérie

« La Rivière » est également caractérisée par sa place, qui hésite entre centralité et périphérie. Le plus fréquemment, il y est fait allusion comme d'une place de village. Surtout en ce qui concerne le passé. M. Hémon raconte comment au printemps, la place était le théâtre des fêtes de quartier. Sur un des murs de son commerce, une ribambelle de photos témoignent de ces festivités citadines, « villageoises » plutôt, aime-t-il à considérer. Sur les photos, de joyeux lurons qui jouent à la pétanque, qui boivent un verre sur les tables installées sur la place... et le barbecue qui tourne à plein régime. Des clients du commerce attestent eux-aussi de ces vécus si particuliers. « *Tu parles si j'me rappelle !* », dit l'un deux, répondant à une sollicitation de M. Hémon. On est plutôt ici sur la thématique d'un lieu comme centralité, **la place qui attire**, qui fait converger l'activité alentour. Mais ce lieu est pris dans un tissu urbain, et par rapport à ce dernier, il est aujourd'hui excentré. Il y a donc une forme de tension entre la vision d'un avant où la place attire en son centre et fait graviter autour d'elle une sociabilité de village, et une réalité plus récente de non attractivité d'un **quartier excentré**.



En outre d'autres facteurs

La zone commerciale qui borde la RN88 à "la Rivière"



placent ce site du côté de la périphérie. Effectivement, une route aux allures de périphérique mais pas seulement. Le site, au regard des limites que nous avons construites, est mitoyen d'une zone d'activité commerciale qui a tout à fait les allures d'une périphérie de ville.

Le site de « la Rivière », et c'est un élément passé assez inaperçu durant les premières phases de l'enquête, c'est aussi un endroit où l'on trouve, entre la rue Berlioz et la RN88, une tour et une barre HLM, les immeubles « Cité Nouvelle », ou le « Y », tour ainsi nommée en référence à sa forme. Ce qui se joue au sein de ces espaces, c'est une thématique de quartier sensible, proche en France des questions de relégation sociale et spatiale : un espace à la marge. Au sein de celui-ci on trouve des espaces semi-publics, collectifs pourrait-on dire, entre les immeubles, une aire de jeu pour les habitants des tours, des étendages collectifs, un terrain de foot grillagé. Ce sont des espaces ouverts, accessibles mais qui sont réservés aux habitants : ils prennent place au sein d'une cour (élargie) d'immeubles.

*Vendredi 18 août 2006*

Je suis venu à pied depuis le centre-ville. J'arrive par la rue Berlioz, sur le parc de l'immeuble de la rue Bonassieux (le parc des immeubles de la « cité nouvelle »). Je suis venu faire une séance de photos.

15h40 : Dans le square.

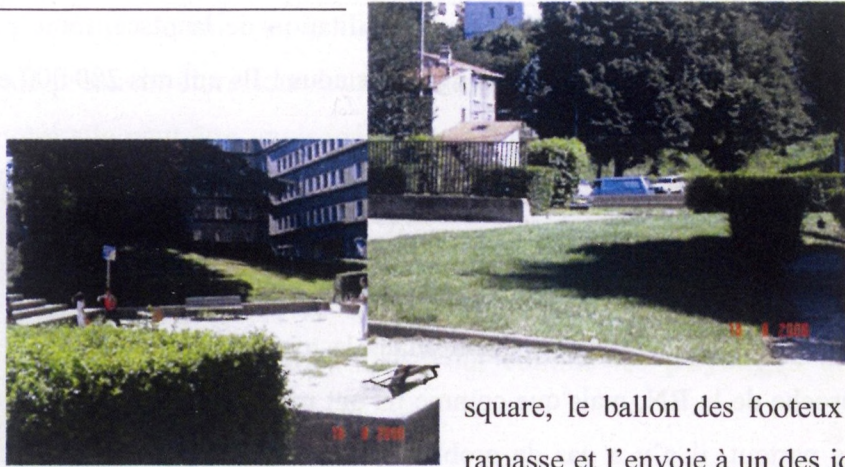
Temps : beau, température chaude mais pas accablante.

Entrée dans le jardin/parc des immeubles de la « cité nouvelle » (leur cour intérieure). Je fais le tour par le chemin, et croise les étendages collectifs. Un groupe de jeunes gens joue au foot dans une partie du square. Je continue mon parcours, passe à proximité du pont qui abrite une table et des chaises (ce jour là, la table avait succombé), et prends quelques photos d'enfants jouant dans l'aire sablée du parc (ils sont accompagnés de deux adultes).





Au moment où je m'apprête à quitter le jusqu'à moi, je le



square, le ballon des footeux arrive ramasse et l'envoie à un des joueurs,

venus dans ma direction pour le récupérer. Il me remercie puis s'adresse à moi, étonné de me voir prendre des photos. Je lui explique brièvement que je mène un travail pour repérer ce que les gens font aux alentours de « la Rivière » : quelles sont leurs activités. Mon interlocuteur est très intéressé et commence à me parler de la vie dans cet endroit, pour lui et ses « collègues ». Ce qu'ils font ici ? Ils jouent au foot, et rien d'autre, sur une aire mal entretenue et dangereuse... avant tout. « La Rivière » c'est un quartier, au sens de « quartier sensible », ce que je n'avais pas franchement senti jusqu'à présent, mais à quelques mètres de distance, les impressions changent. Pour mon interlocuteur du moment, la place de « la Rivière » c'est une place de vieux, un endroit de vieux (ce que mes observations attestent), alors que le square, au milieu des immeubles de la cité nouvelle, c'est le lieu des jeunes, du quartier. C'est un quartier comme les autres (« comme Montchovet », me dit-il), avec son désœuvrement, et son sentiment d'abandon : « ici, pour nous, il n'y a rien à faire. » D'ailleurs les revendications formulées à mon encontre (assimilé ou presque aux pouvoirs publics : « dîtes leur bien... ») sont de l'ordre de la rénovation de cet espace : un mini stade de foot en état, un abri pour la pluie, une salle... A la place, pour l'instant, ils doivent se contenter du pont du square sous lequel ils ont aménagé un petit espace d'arrêt, mais lorsqu'il pleut, il ne peut contenir beaucoup de personnes. Mon interlocuteur parle pour « nous », une bande de jeunes du quartier, tous originaires d'ici, la vingtaine passée, qui n'ont que faire de la table de ping-pong, seul élément d'occupation du square, pour eux. « Il faut des trucs à faire, surtout l'été, on s'ennuie », me dit-il. Il me raconte, que l'entrée des salles de billards ou des boîtes de nuit, leur est souvent refusée : délit de gueule d'arabe. Dans le quartier aussi il y a du racisme. Souvent, ils ne peuvent pas rester en groupe le soir dans le square : ils sont priés par la police de se disperser, « alors que c'est notre espace ! On va où ? Et en plus, nous aussi on est là si des gars d'autres quartiers viennent faire des conneries ici... ».



Je m'informe quant aux effets de la réhabilitation de la place, toute proche, à une dizaine de mètres seulement : « ça n'a rien changé pour nous ! Ils ont mis 280 000 euros pour ça, et nous on a rien ! ».

J'essaie de remettre sur la table, le sujet de l'(auto)route. Du style, « vous habitez tous par là ? Et l'autoroute c'est pas gênant ? ». Deux acolytes de mon interlocuteur se sont pressés vers nous, et l'un me dit qu'il habite dans la tour qui est la plus proche de la RN, mais que comme ils ont mis du double vitrage partout, il n'y a pas de problème : on l'entend plus. Elle est devenue inaudible. Invisible ? Un autre me dit que l'autoroute est une interrogation bien lointaine : « c'est bien... mais tu veux quoi ? On peut pas y jouer au foot sur l'autoroute... ». Il s'agit d'un *a priori* positif, mais nuancé par le fait que pour eux, la RN n'apporte rien.



Nous finissons là-dessus.

Je longe la RN pour accéder à la place de « la Rivière » où deux personnes âgées sont assises sur un banc. Je m'assieds pour retranscrire de mémoire ce que je viens d'entendre.

Enfin, des routes de différents calibres prennent corps sur le site de « la Rivière », et sont manifestes de sa multiplicité. On peut narrer cet élément.

Imaginons un automobiliste et un piéton. L'automobiliste arrive de la vallée de l'Ondaine, sur cette route nationale à tendance autoroutière. Il sort à « la Rivière », passe le panneau d'entrée dans la ville de Saint-Etienne et emprunte un petit échangeur qui l'amène sur l'avenue de Rochetaillée. Il bifurque ensuite à gauche, longe la RN mais de l'autre côté, c'est-à-dire côté ville, pour s'engouffrer sur la place de « la Rivière » par une rue étroite. Aujourd'hui, il trouve une place de stationnement, et peut laisser son véhicule à cet endroit. Il continue son trajet à pied : il va visiter une parente à la maison de retraite qui jouxte la place. En passant devant l'église, il aperçoit sur le trottoir un piéton, sac sur le dos et chaussures de randonnée aux pieds. Ce dernier longe la place devant le bar, et se dirige au pied de la passerelle, où un panneau du PNR du Pilat indique le départ d'un chemin de randonnée. Il emprunte la passerelle, pour enjamber l'(auto)route. De l'autre côté, il traverse la rue pour monter sur la colline. Il peut marcher sur le trottoir jusqu'à mi-ascension du chemin qui permet l'accès aux habitations (c'est-à-dire sur une vingtaine de mètres). Ensuite, le trottoir disparaît, et la marche



se fait sur la route. Aux dernières maisons, la route se fait soudain chemin de terre, et les chaussures de randonnée prennent alors tout leur sens. Dans ces différentes expériences le caractère multiple de notre site peut être envisagé : des aménagements de natures différentes en donnent un exemple.

C'est par l'expérience que l'on peut qualifier les espaces en présence : on est pris au cœur de certaines hésitations. Et **le site n'est pas un**. Tout comme les **paysages** qui s'en dégagent, et qui sont **segmentés, composés**.

## **2) Pour une identité incertaine**

Peut-on passer d'une multiplicité de qualifications à l'incertitude des identités ? Ou, dit autrement : n'y a-t-il pas une forme d'incertitude dans la qualification des identités du lieu ? C'est-à-dire qu'une de ses caractéristiques identitaires est précisément d'être incertaine ?

Les qualifications ayant trait à notre site sont toujours, et dès le début des investigations, dans des espaces incertains. Il y a plusieurs flottements dans l'identification même des composantes du site. Cela forge les contours d'**identités flottantes**. Entre blessure et tristesse, entre traversée et transversalité, entre revendication et morcellement, les identités du site se disent dans la **multiplicité** et le **mouvement**<sup>47</sup>. C'est la moindre des choses pour un site (auto)routier, au sein duquel on se déplace, on bouge, on s'accroche, on change de points de vue. Faire l'expérience de ce lieu pour en déceler les identités, c'est donc faire une place importante à la question du déplacement. Un déplacement constant, un tiraillement entre différentes qualités. Sur ce site, finalement, on est constamment pris dans des situations intermédiaires.

La route et les conséquences qu'elle entraîne à la fois en termes d'aménagements des espaces et aussi d'investissement par des usages, donne à ce site les caractéristiques d'une identité de ville qui **bute** et qui **oscille**.

---

<sup>47</sup> L'expérience embarquée à bord d'un véhicule illustre bien de quelles manières le paysage peut se mettre en mouvement et à distance, par l'intermédiaire d'une voiture. Le randonneur qui s'éloigne de la RN88 en accédant petit à petit aux sentiers du PNR du Pilat se déplace lui aussi, mais d'un rythme bien différent, et dans des conditions particulières. Celui qui fait l'expérience de la traversée de l'(auto)route par la passerelle fait aussi l'expérience du mouvement violent qui vient, cette fois-ci, le percuter de côté.

-qui bute : la configuration physique de l'espace ne permet vraisemblablement pas à la ville de se développer tel quel. Le site est comme un lieu confiné<sup>48</sup>, **entre soi**. Ce qui se joue en son sein, c'est une forme d'**étroitesse**.

-qui oscille : le site aspire à se dilater<sup>49</sup>. La rencontre des mouvements divergents d'une ville centre d'une part, et d'une ville qui semble fuir d'autre part dessine les contours d'une **urbanité tirillée**, une ville qui ne colonise pas vraiment, mais qui s'éparpille au sein d'une configuration topographique contraignante.

---

<sup>48</sup> La ville bute sur quelque chose : quelque chose d'autre que la ville. Ainsi, la périphérie ne semble pas vraiment pouvoir prendre les traits d'une extension de la ville. Car il y a une véritable butée, qui se fait sur la colline. D'une part, la place de « la Rivière » bute contre la RN88. D'autre part, côté colline, on « percute » la RN.

<sup>49</sup> Cet aspect du site en fait une entité originale. Le confinement physique de l'(auto)route dans une vallée étroite entre ville et colline, ne doit pas faire oublier que les usages donnent de l'air au lieu. C'est à travers des promenades et des randonnées, des traversées et des arrêts, la présence d'usages et la tenue de relations de sociabilité, des maisons où l'on habite et des espaces où l'on peut se rendre que les identités du lieu s'expriment et se combinent à la configuration physique qu'imprime la RN88, mais pas seulement elle.



**MULTIPLICITE ET MOUVEMENT : LA MODULARITE**

Entre blessure et tristesse, entre traversée et transversalité, « le long de » ou « contre », en butant et en fuyant, et finalement « flottantes » les identités de lieux de « la Rivière » se disent précisément au pluriel. Multiplicité donc. Mais également mouvement. Dans des espaces intermédiaires, la qualification des lieux oscille entre plusieurs possibilités. Si bien que ce site (auto)routier ne bouge pas seulement du fait de sa vocation à être une infrastructure de communications. Il est également mouvant dans l'appréhension que l'on peut en faire et par les identités qui le qualifient et qui naissent de l'expérience.

Les passages des unes aux autres de ces identités confèrent aux lieux une forme de modularité. Au pied de la colline du Crêt du Loup, au bord de la RN88, c'est une véritable ambiance (auto)routière qui nous submerge presque entièrement. Puis en prenant un peu de hauteur, cette sensation d'omniprésence se diffuse, s'éparpille pour devenir signal isolé et non plus brouhaha : elle est passée, par une forme de flottement, d'une entité englobante et agressive à un repère discret sur une partition. Ces passages sont possibles car des configurations et des expériences différentes qualifient les lieux. Et qu'entre eux, des espaces intermédiaires, d'incertitude, demeurent. Posant ainsi la question des « à côté » de l'infrastructure, au même titre que les « en-dessous », ou les « au-milieu ». Comment, par exemple, dire l'identité du centre d'un rond-point ? Celle du dessous d'un échangeur autoroutier ? Des piles d'un viaduc ? D'une passerelle esseulée ?... Vraisemblablement à travers des attachements aux lieux : un vécu, une expérience, une pratique, une histoire, un

imaginaire qui créent des relations particulières d'attraction ou de répulsion. Ce qui se joue, à travers la **quête**, c'est la **mise à jour de** ces **relations**. Qu'est-ce qui nous lie à telle ou telle entité géographique ou administrative (le quartier), ou expérientielle (un lieu où l'on vit, un lieu que l'on traverse) ? L'identité se forge dans les réponses apportées par les acteurs concernés à ces questions. Ces réponses et leurs formes sont le terreau du paysage, qui se construit par les pratiques. Et c'est par les pratiques qu'il peut être capturé. Comme si un regard englobant était un leurre, comme si de haut, il semblait nous échapper : fuyant, difficile à circonscrire dans sa totalité. Un paysage dans les pratiques donc, un paysage de segments, et un paysage à prendre, plus qu'il n'est donné. En construction devant soi, mais pas seulement, également autour, seul et dans des relations.





## Bibliographie

- BERQUE A. (et al.). Cinq propositions pour une théorie du paysage, Champ Vallon, 1994.
- COLLOT M. *Paysage et poésie du romantisme à nos jours*. Collection « Les essais », éditions José Corti. 448 pages. 2005.
- DESPORTES M. *Paysages en mouvement*. Gallimard, 2005.
- GROSJEAN M., THIBAUD J-P. (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, éd. Parenthèses, Marseille, 2001
- LATOURE B. et HERMANT E. *Paris, ville invisible*. Les Empêcheurs de penser en rond. La découverte, Paris, 1998. 159p.
- PICHON P. *La prise en compte des compétences des habitants et des usagers dans les projets urbains*. Séminaire PUCA-CNRS, juillet 2006 « Espaces publics, projets urbains, modes de participation citoyenne ».
- GUIOT Ph. *Le paysage dans l'art occidental*. En ligne : [http://www.ac-poitiers.fr/arts\\_p/b@lise12/pageshtm/paysage.htm](http://www.ac-poitiers.fr/arts_p/b@lise12/pageshtm/paysage.htm). Mise à jour : décembre 2000.
- Collectif (UMR 7171), « Écritures de la modernité/Recherche sur la poésie contemporaine ». En ligne : <http://www.ecritures-modernite.cnrs.fr/paysageetpoesie.html>