



HAL
open science

Dénoter et connoter : les images du projet urbain” de tramway publiées dans les magazines municipaux et intercommunaux de Montpellier et Strasbourg entre 2002 et 2008

François Nowakowski

► To cite this version:

François Nowakowski. Dénoter et connoter : les images du projet urbain” de tramway publiées dans les magazines municipaux et intercommunaux de Montpellier et Strasbourg entre 2002 et 2008. Philippe Hamman. Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l’aune des déplacements, Presses Universitaires de Rennes, pp.91, 2011, Espace et territoire, 978-2-7535-1287-0. halshs-00923309

HAL Id: halshs-00923309

<https://shs.hal.science/halshs-00923309>

Submitted on 2 Jan 2014

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

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

Dénoter et connoter : les images du projet "urbain" de tramway publiées dans les magazines municipaux et intercommunaux de Montpellier et Strasbourg entre 2002 et 2008

François NOWAKOWSKI
Architecte, ENSA de Strasbourg
Laboratoire Architecture, morphogénèse et projets (AMUP, JE 2471)

[...] par Image, on entend cette espèce de Métaphore, qui, pour donner de la couleur à la pensée, et rendre un objet sensible qui ne l'est pas, ou plus sensible s'il ne l'est pas assez, le peint sous des traits qui ne sont pas les siens, mais ceux d'un objet analogue. [...] L'IMAGE suppose une ressemblance, renferme une comparaison ; et de la justesse de la comparaison dépend la clarté, la transparence de l'Image.
Jean-François Marmontel, article « Image » de l'*Encyclopédie méthodique*, 1782

1. Introduction : contexte, méthode et questionnements

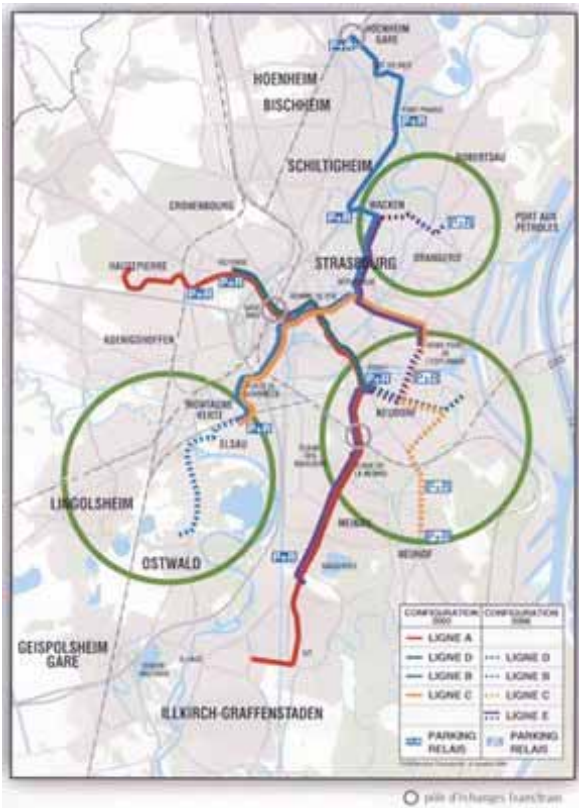
Contexte et constitution du corpus

En s'attachant aux images du tramway présentées dans les magazines municipaux et intercommunaux de Montpellier et de Strasbourg, cette étude interroge le « projet urbain négocié », en traitant conjointement de l'élargissement de la scène des projets et de la construction des cohérences du projet à travers ses figurations/images.

Le corpus étudié comprend les numéros du magazine *Harmonie*¹ publiés par la Communauté d'agglomération de Montpellier entre 2004 et 2008, les numéros du magazine *Montpellier notre Ville* publiés par la ville de Montpellier entre 2003 et 2008, les numéros de *CUS Magazine* publiés par la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) entre 2002 et 2008, et ceux de *Strasbourg Magazine* publiés par la ville de Strasbourg dans la même période.

De la sorte, les magazines montpelliérains permettent de suivre les concertations, les enquêtes publiques relatives aux lignes 2 et 3 du tramway, ainsi que le chantier, l'inauguration et la mise en service de la ligne 2. Quant aux magazines strasbourgeois, ils donnent à voir les concertations et les deux enquêtes publiques relatives à l'extension des lignes de tramway existantes et à la création d'une ligne E, le chantier, les inaugurations et la mise en service en plusieurs temps de ces extensions, ainsi que tous les débats et les controverses liés à l'interruption du chantier entre septembre 2004 et novembre 2005.

¹ Dans la suite de cette contribution, le magazine *Harmonie Montpellier* sera désigné par l'abréviation « HM », *Montpellier notre ville* par l'abréviation « MnV », *Strasbourg Magazine* par « SM », *CUS Magazine* par « CM ».



Plan du réseau de tramway de Strasbourg. Les tracés en pointillés ont été réalisés entre 2004 et 2008. Les extensions à plus long terme ne sont pas présentées. (CM, n°22, juillet-août 2003)



Plan du réseau de tramway de Montpellier, ne distinguant pas les lignes en projet des lignes réalisées (HM n°200, septembre 2003)

Une méthode d'analyse

- Les images ont tout d'abord été classées par ordre chronologique de leur parution, par ville.
- Ensuite, le contenu de chaque image a fait l'objet d'une analyse plastique et sémantique (que voit-on dans cette image ? Selon quel ordonnancement ? (devant / derrière, unité / diversité, cadrage, point de vue, qu'est-ce qui est montré ? qu'est-ce qui est caché ? quelle information nous apporte l'image ?...)
- Cette analyse du contenu de chaque image a été ensuite mise en relation avec le contenu de l'article dont elle fait partie. Cette mise en regard permet d'introduire la question du rôle de l'image dans ces magazines (par exemple : l'image illustre-t-elle seulement les propos de l'article ? Ou sert-elle à démontrer ce qui est affirmé dans l'article ?)
- Enfin, on opère un retour sur la totalité des images relevées afin de faire émerger des « thèmes » qui permettront d'approfondir l'analyse comparative des images. Par exemple : la ville transformée (de quels ingrédients sont fait les images montrant la ville transformée ? Peut-on distinguer les images strasbourgeoises des images montpelliéraines ?), les rituels (quel est la fonction des images rituelles dans la communication sur le projet de tramway ?), les lieux de controverse (pourquoi certains lieux sont-ils plus présents que d'autres ?)

Un questionnement²

Au centre de cette investigation, on s'interroge sur le rôle des images, leur rôle intrinsèque ainsi que leur rôle associé au texte des articles. Les images possèdent un pouvoir indéniable de persuasion, indissociable de leur rôle pédagogique. Cependant, peut-on distinguer, dans les images, ce qui relèverait de l'information (des éléments du projet de tramway, par exemple) et ce qui relèverait de la promotion (des choix de mise en forme de l'image) ? Comment ces deux rôles se confrontent-ils et peuvent-ils être observés sur la même image ? Trouve-t-on des images qui ne relèveraient que de l'une de ces deux fonctions ?

Ces deux niveaux d'appréhension d'un même objet peuvent mener à s'interroger sur le rapport des images à la « réalité » et à la « vérité ». Dans quelle mesure les images reflètent-elles la réalité ? Suivant quelle limite les images disent-elles même la vérité, ou la travestissent-elles ? Cette double interrogation trouve sa pertinence notamment lorsqu'on aborde les photographies, qui constituent une représentation cadrée à travers un appareil photographique. Les plans et les vues d'ambiance, les perspectives photoréalistes relevées dans les magazines doivent aussi être regardées à travers ces deux questions. On peut s'interroger ainsi sur l'abondant feuillage dont les arbres sont toujours pourvus dans les vues d'ambiance. La présence de ce feuillage constitue-t-elle une tentative de tromper délibérément l'observateur, qui ne peut pourtant pas ignorer que les arbres ne gardent pas toutes leurs feuilles toute l'année ?

Cette condamnation des images, trompeuses au regard de la réalité, a suscité de nombreux commentaires. On relèvera en particulier la position d'Henri Lefebvre à propos de la production de l'espace urbain, qui formule une mise en garde contre le pouvoir des images et leur caractère réducteur : « Le visuel réduit le monde à un monde de l'image, "adversaire de l'imagination" puisqu'elle fragmente l'espace, elle le découpe et le remonte, perdant son unité et sa complexité ». Nous oublions ainsi que « l'espace ne consiste pas en la projection d'une représentation intellectuelle, en lisible-visible, mais qu'il est d'abord entendu (écouté) et agi (par les gestes et déplacements physiques) »³.

C'est néanmoins parce que les images constituent une synthèse révélant la réalité – ici d'une ville, d'un projet en train de se faire – à travers quelques éléments qui doivent faire sens qu'elles méritent d'être analysées. L'intérêt des images est justement d'être l'aboutissement d'un travail de sélection, de schématisation et de synthèse⁴ de la réalité (y compris pour les photographies !). C'est ce processus que l'on va tenter de déconstruire.

Michel Lussault, d'un autre point de vue, celui du géographe, nous rappelle le pouvoir de « sidération » que possèdent les images par rapport au langage, au point que certains iraient jusqu'à croire, que « l'image ne serait point séditeuse comme le langage parce qu'[...] elle exposerait l'intégralité de l'objet représenté, sans les travestissements de la phrase, du style, les sous-entendus et les sens pluriels des mots, une forme dénotative, elle proscrireait les troubles de la connotation »⁵.

Au contraire, donc, de cette fascination qui empêcherait de ne rien y voir, on cherche, dans la présente étude, à distinguer le dénoté du connoté dans ces images du tramway. On s'intéressera pour cela aux cadrages, aux sous-entendus, aux connotations que peuvent avoir les images par rapport aux textes et par rapport aux autres images. Tous les dispositifs

² Outre les références citées plus bas, ce questionnement s'est enrichi de la synthèse établie par H. Becker dans *Comment parler de la société*, Paris, La Découverte, 2009, à propos en particulier de la question, qui reste à développer, de la réception des images et de leur capacité à guider l'interprétation que l'on peut en faire.

³ H. Lefebvre, *La production de l'Espace*, Paris, Anthropos, 1974, p. 18.

⁴ O. Söderstrom, *Des images pour agir – le visuel en urbanisme*, Lausanne, Payot, 2000.

⁵ J. Lévy, M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

particuliers à la fabrication des images relèvent de choix, dont les ressorts méritent d'être mis en lumière.

Ces choix relèvent autant des « concepteurs » que de ceux qui ont pour rôle de mettre en image l'espace conçu et projeté, les « communicants ». Dans la réalité, les deux cercles sont très poreux, et il n'est pas rare que toutes les images figurant la mise en forme spatiale du projet urbain émanent du bureau d'étude qui en coordonne la mise au point technique. Dans notre corpus, certaines images échappent pourtant totalement aux « concepteurs » : les photographies présentant le chantier et les lieux transformés par le tramway, qui sont probablement réalisées par des photo-journalistes spécialisés. Ces images nous parlent néanmoins du projet urbain en train de se faire, et donnent à voir des pratiques, des usages, des rituels qui en marquent la « concrétisation » : lorsque de papier, de visées stratégiques, le projet urbain se transforme en pavés, en matériaux, en une suite d'actions visant à transformer la matière même de la ville⁶.

L'analyse des images contribue également à la compréhension des conditions de la réception d'un projet urbain, dans la mesure où elles doivent y concourir avec célérité. Ainsi, la représentation que les habitants pourront se faire du tramway, avant d'en avoir une pratique personnelle, dépend-elle étroitement des images qui leur seront livrées. La critique d'Henri Lefebvre trouve dès lors une acuité nouvelle : tous ceux à qui sont destinées ces images ne prendront pas le temps de tenter de les déconstruire, et, n'ayant pas la possibilité de se projeter totalement, comme les spécialistes qui en ont l'expérience, dans l'espace transformé, ne se construiront un regard qu'à travers le point de vue imposé à travers les images.

Frédéric Pousin et Amine Benaïssa, dans leur analyse des « figures » du projet urbain⁷, nous rappellent ainsi que « comprendre ce qui se joue alors entre les sujets, acteurs du projet, à partir ou au travers des figures, nécessite de comprendre les caractéristiques des dessins, pour ce qu'ils permettent ou non aux sujets de les interpréter et, le cas échéant, de se projeter mentalement dans l'espace figuré ». Cette nécessité tient aussi partiellement à la différence fondamentale entre images et textes : celle d'être visibles d'un seul tenant, immédiatement. Mais cela ne signifie pas que tout ce qui est dans l'image apparaît immédiatement à l'observateur pressé. Ainsi, en analysant les images, est-il absolument nécessaire d'y distinguer ce qui peut s'appréhender instantanément, de ce qui ne peut être vu qu'après un examen attentif.

⁶ Sur la « figuration » du projet urbain, on se réfère notamment à O. Söderstrom, *Des images pour agir, op. cit.*

⁷ A. Benaïssa, F. Pousin, « Figuration et négociation dans le projet urbain », *Cahiers de la Recherche Architecturale et Urbaine*, 2-3, 1999, pp. 119-134.

A. Deux constats préliminaires

1^{er} constat : L'importance des images dans les magazines municipaux et intercommunaux

Les images occupent une place importante voire parfois prépondérante, du fait des choix de mise en page des magazines qui mériteraient également une attention particulière. Une nouvelle maquette mise en place en 2004 pour *Strasbourg magazine* et *Cus magazine* a permis d'étendre substantiellement l'espace alloué aux images en doublant la taille du journal, sans étendre celui occupé par le texte.



Une double page de Strasbourg magazine, n°178, octobre 2006

Le corpus étudié comprend 230 images pour les magazines Montpelliérains et 173 pour Strasbourg. Malgré la plus grande étendue temporelle du corpus strasbourgeois (de 2002 à 2008 ; de 2003 à 2008 pour Montpellier), cette différence peut s'expliquer par la plus grande fréquence de parution des magazines *Montpellier notre Ville* et *Harmonie*, ce dernier étant mensuel, contrairement à son homologue pour la Communauté Urbaine de Strasbourg *Cus magazine* dont la parution est trimestrielle.

2^e constat : La confrontation de différents types d'images

Trois types d'images ont pu être relevés dans les magazines considérés. Les photographies prédominent parmi toutes les images présentes. Ensuite, par ordre d'importance, on trouve tout ce qui relève des modélisations, des vues perspectives ou axonométriques qui nous projettent dans un futur possible, ou qui nous donnent à voir quelque chose, une rame de tramway par exemple, qui ne peut pas encore être photographié car il n'est qu'à l'état de projet. On peut aussi désigner ces images sous le nom de vues d'ambiance photoréalistes, car leur objectif est de confiner à un réalisme qui les rapproche des photographies (et non de la réalité !). Enfin, on trouve également des plans schématiques. Aucun plan à proprement parler n'a été relevé, ce qui constitue une réponse assez claire à cette idée reçue que « les gens ne savent pas lire les plans ». Les seuls plans qui figurent dans les magazines sont des plans qui réduisent la ligne de tramway à un gros trait épais et les stations à des gros points.

Ces différents types d'images ne sont pas présents, de manière homogène tout au long du corpus, c'est-à-dire tout au long du développement du projet de tramway. Ainsi, des vues d'ambiance photoréalistes sont-elles très présentes à Strasbourg au cours de l'enquête publique, et au début du chantier. Leur portée doit dès lors être analysée en regard du moment du projet qu'elles accompagnent. Il est assez simple apparemment d'interpréter que ces « belles images » présentées au moment où les rues commencent à être transpercées par les marteaux piqueurs, doivent atténuer la perception des nuisances du chantier en regard de l'avenir radieux qui va bientôt advenir. Un document détaillant les stratégies de communication liées au projet de la première ligne de Strasbourg fixait, pour le temps du chantier, l'objectif de « faire patienter », à la communication du projet.

On notera par ailleurs l'absence quasi-absolue de légende pour les images publiées. Les images sont directement confrontées avec le texte de l'article, ce qui en nuance l'analyse et l'interprétation.

B. Des regards transversaux

1^{er} regard : Des images de la ville qui se transforme / images du tramway qui transforme la ville ?

Dans cette première lecture, on s'intéressera aux vues et perspectives qui, à la manière de photographies, nous donnent à voir la ville telle qu'elle sera transformée autour du tramway. Quelle est, tout d'abord, la nature des images ? Ce sont des modélisations 3D et des vues d'ambiance se rapprochant d'un réalisme photographique. On trouve aussi, au moment de l'achèvement des chantiers, des photographies présentant, à la manière d'un reportage, les lieux transformés. Trouve-t-on, ensuite, le même type d'images à Strasbourg et à Montpellier ? Les images publiées dans les magazines municipaux et intercommunaux de Montpellier et de Strasbourg se distinguent fortement, rendant toute comparaison directe impossible : les images montpelliéraines ne montrent généralement que le véhicule, la rame de tramway, réduisant la ville à quelques éléments archétypiques qui ne renvoient généralement à aucun lieu particulier. Toutes les images strasbourgeoises montrent clairement des lieux, les cadrages sont établis pour que l'on distingue des éléments qui permettent de les identifier sans doute possible.

La ville cachée derrière le tramway / le tramway qui efface la ville ?

Les images montpelliéraines mettent très fortement l'accent sur le « véhicule », qui est lui-même réduit parfois à sa parure dans les pages du magazine. Ainsi, la robe à fleur des rames de la seconde ligne de tramway de Montpellier sert-elle d'image de fond aux pages consacrées au tramway dans chaque numéro du même magazine. Le véhicule n'est presque jamais montré dans la ville, dans le magazine *Harmonie* : jusqu'à une phase avancée du projet (achèvement du chantier), seule une image (modélisation 3D informatique) du véhicule sur fond noir, bleu nuit ou blanc sert à présenter le projet, et en constitue en quelque sorte le « logo ».



L'une des images archétypiques d'une rame destinée à circuler sur la seconde ligne du tram de Montpellier. On remarquera les palmiers présents à l'arrière-plan (HM, n°195, mars 2003).

On trouve néanmoins quelques vues du tramway dans son environnement urbain futur dans le magazine municipal *Vivre à Montpellier*. Ces vues ne visent pas à donner l'illusion de la photographie : ce sont des dessins. Ces dessins adoptent des points de vue variés, vues à vol d'oiseau ou vues perspectives au sol. Ces images ne permettent pas de se projeter dans les lieux transformés comme le permettrait une vue d'ambiance photoréaliste, elles permettent de comprendre les transformations que le tramway permet d'opérer dans la ville, et la sensibilité avec laquelle les particularités de chaque lieu traversé sont prises en compte. Cette mise en avant des « particularités locales » et de la proximité de l'institution municipale avec tous ces intérêts particuliers (par exemple les nuisances liées aux chantiers), tranche avec le regard global que laisse transparaître la Communauté d'Agglomération sur l'aménagement du territoire et sur la réalisation de tramway.

Cette observation est confortée par les photographies illustrant, dans le magazine *Harmonie* publié en décembre 2006 à l'occasion de l'inauguration de la seconde ligne de tramway, l'article consacré à la « transformation du paysage urbain ». Ces images, qui accompagnent un article présentant les réaménagements de l'espace public réalisés autour du tramway, énumérant les arbres et les surfaces pelouses, adoptent des cadrages serrés montrant systématiquement, au premier plan, une rame de tramway à fleur, ne laissant à son environnement qu'une part réduite de l'image.

En apparence, l'image du véhicule tramway sur un fond abstrait noir ne dit rien sur les transformations que doit subir la ville pour permettre le passage du tramway, et pourtant : le fond noir, qui doit renforcer la présence et l'importance du véhicule tramway, rend très prégnant cette absence de la ville dans l'image. Il ne s'agit pas d'une absence qui cache la ville, une absence que l'on chercherait à cacher ; l'absence de la ville est ici très visible ! Cette absence de la ville dans le cadre des images représentant le tramway contraste par ailleurs très fortement avec toutes les autres images présentes dans les magazines. Chaque photographie et chaque article, dans le magazine *Harmonie* doit servir à rappeler la

« présence » du territoire et les qualités particulières des lieux (et de nombreuses autres images sont mises à profit pour vanter le « génie du lieu »). Ainsi, chaque seconde page du magazine *Harmonie* est occupée par une carte du territoire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Une première interprétation peut dès lors être formulée : l'absence d'un lieu particulier dans l'image du tramway modélisé sous-entend peut-être que le tramway appartient à toute l'agglomération, et ne peut être uniquement rattaché, même par l'image, à un lieu en particulier : il concerne tout le territoire de l'agglomération.

Une seconde interprétation peut renforcer la première: à Montpellier, le tramway ne constitue pas le cœur du projet que la ville et l'agglomération développent depuis la fin des années 1970. Les cartes issues du SCOT de l'Agglomération de Montpellier présentées dans le magazine *Harmonie* montrent que le projet urbain Montpelliérain ne se limite pas à un tramway. Le tramway peut permettre de renforcer des « corridors » de développement et de transformation de la ville, mais ne constitue pas l'élément déclencheur des transformations. Ce rôle relativement « faible » attribué au tramway à Montpellier tel que les images le donnent à supposer se différencie de ce que les images du projet de tramway strasbourgeois vont nous donner à voir⁸.

A Strasbourg, des vues qui rendent indiscutable l'impact du tramway sur la ville ?

À Strasbourg aussi, certaines vues perspectives prises du sol jouent le rôle de symboles, puisque les seuls éléments qui y émergent sont les stations de tramway, les rames de tramway (cas le plus fréquent !) et des arbres. Cependant, plus généralement, les images strasbourgeoises montrent la ville et le véhicule dans la ville. Une quinzaine de vues montrant différents lieux de la ville transformés par le tramway ont été relevées. Ces lieux se situent dans la ville centre (Strasbourg) ou dans la Communauté urbaine, et les mêmes images sont publiées indifféremment dans le magazine de la CUS et celui de la ville.

Dans la plupart des images, photographies, vues d'ambiance et dessins, le point de vue adopté est celui d'un piéton ayant pris place dans l'espace transformé par l'implantation du tramway. Toutefois, un certain nombre de vues d'ambiance publiées dans une période particulière du projet, entre l'enquête publique et le début du chantier, utilisent des points de vue surplombants des espaces traversés par le tramway. On ne se place plus dans la position de l'utilisateur : le point de vue est celui, général, du concepteur, de l' élu politique, de celui qui peut avoir un regard général sur le tramway dans la ville, sur ce qui va advenir, un point de vue que l'on cherche à faire partager avec tous les habitants de la ville.

Ces points de vue « en hauteur », montrent avec plus de force les changements permis par l'arrivée du tramway dans l'aménagement de l'espace public : l'implantation d'une ligne de tramway induit des changements importants dans le découpage du sol de la rue. Ces découpages sont sans doute plus visibles lorsque l'on adopte un point de vue plus haut que lorsque l'on se trouve dans la rue.

⁸ La différence constatée ici entre les images du tramway Montpelliérain et Strasbourgeois peuvent aussi être le résultat de l'histoire particulière des deux réseaux de tramway « moderne », et de l'antériorité de celui de Strasbourg sur celui de Montpellier (pour mémoire, la première ligne du nouveau tramway de Strasbourg a été inaugurée en 1994 tandis que la première ligne Montpelliéraine n'a été inaugurée qu'en 2000.)



Une vue au sol, d'une rue située dans un quartier périphérique de Strasbourg, transformée grâce à l'implantation du tramway (CM, n°22, juillet-août 2003).



Une vue générale de l'un des lieux majeurs transformés par les nouvelles extensions du réseau de tramway à Strasbourg : le parvis du Parlement Européen. La silhouette de la ville est visible à l'arrière-plan (SM, n°144, juillet-août 2003).

Les vues d'ambiance strasbourgeoises seront constamment publiées et réutilisées, parfois légèrement recadrées, dans les journaux municipaux et intercommunaux. Leur combinaison, toujours différente, suffit à donner l'impression d'une grande variété de vues. Le lecteur attentif de *Strasbourg magazine* et de *CUS magazine* pourra également se rendre compte que certains points de vues utilisés pour des images d'ambiance sont similaires à ceux adoptés pour des photographies publiées au moment de l'inauguration des extensions du réseau de tramway (carrefour J.Jaurès – Ribeaupillé – Aristide Briand à Neudorf), et s'adonner avec joie au jeu des sept différences.



Vue photoréaliste d'un futur possible et photographie du même lieu transformé parue deux ans après (SM, n°152, mai 2004 / SM, n°185, juillet-août 2007).

Le choix des vues strasbourgeoises permet d'identifier sans doute possible les lieux de la ville transformés par les réaménagements liés à l'implantation de la ligne de tramway. Depuis la première ligne de tramway, inaugurée en 1994, le tramway a été présenté comme un outil essentiel du projet urbain strasbourgeois: les images sont mises au service de cette volonté (politique), et démontrent avec éloquence que le tramway transforme la ville. Le point de vue surplombant, celui du démiurge transformateur de la ville, permet de mettre en avant la « force » du tramway, et l'ampleur des transformations à l'œuvre dans la ville. Cette « force » transformatrice du tramway dans la ville apparaît avec plus d'éloquence encore lorsque l'on se rend compte que l'outil de la vue d'ambiance photoréaliste est utilisé quasi-exclusivement pour présenter le projet d'extension du réseau de tramway: aucun autre « grand » projet urbain⁹ de la communauté urbaine ou de la ville, entre 2001 et 2008, n'est présenté grâce à de telles images dans les magazines municipaux.

⁹ Une seule autre vue d'ambiance où le tramway n'est pas au centre de l'image a été relevée: une vue du nouveau centre du quartier du Neuhof, desservi également par l'une des extensions du réseau de tramway inauguré en août 2007 et visible à l'arrière-plan de l'image.

2^e regard : Des images qui nous en disent long sur un projet – qui n'est pas un long fleuve tranquille...

Le fait d'avoir relevé exhaustivement les images publiées en accompagnement des articles traitant du projet de tramway a permis d'avoir un regard transversal, et donc de repérer certaines « images récurrentes », certains lieux plus photographiés que d'autres, etc.

A Montpellier, malgré l'absence d'images montrant les lieux transformés par le tramway avant le chantier, certains lieux font l'objet de mentions plus fréquentes. Il en est ainsi du Viaduc Loubat et du pont de Sète. Pourquoi ces lieux sont-ils plus présents que tous les autres lieux traversés par la seconde ligne de tramway ? Est-ce du fait de l'ampleur des travaux qui les transforment ? Est-ce parce qu'ils symbolisent quelque chose pour la ville ? La réponse à ces questions ne se trouve pas (uniquement) dans les magazines et *a fortiori* dans les images, qui ne sont ici que des indices de quelque chose qu'il faut élucider en faisant appel à d'autres sources. L'exemple strasbourgeois confirmera cette nécessité de confronter les images à tous les contextes dans lesquels elles peuvent s'inscrire : l'article du magazine, le magazine, les magazines parus entre 2001 et 2008, l'actualité propre à chaque étape du projet, etc. Les images analysées constituent des réponses à des questions que l'on ne peut retrouver en leur sein.

Controverses à propos de la construction d'un viaduc à Montpellier...

Le seul lieu présenté dans les magazines *Harmonie* et *Montpellier notre ville* grâce à une vue d'ambiance est le viaduc Loubat. Le viaduc Loubat est un ouvrage destiné à absorber le trafic automobile chassé des axes empruntés par le tramway. La vue d'ambiance présentée donne à voir la hauteur de l'ouvrage par rapport à son contexte urbain, et notamment par rapport au centre de congrès de Montpellier.



La seule vue d'ambiance publiée dans *Harmonie* et *Montpellier notre Ville*, montrant le tramway passant sous le nouveau viaduc Loubat. (HM, n°213, novembre 2004 et MnV, n°286, décembre 2004)

Le choix de cette vue ne résulte pas du hasard : le viaduc Loubat constitue l'un des ponts de cristallisation des opposants au projet de tramway, du moins dans la configuration mise en œuvre par la Communauté d'Agglomération. La construction de ce viaduc entre visiblement en contradiction avec la volonté proclamée par les collectivités locales de « réduire la circulation automobile » le long des corridors empruntés par le tramway. Cette contradiction soulevée par les associations ne trouve pas de réponse dans ces images, qui ne répondent qu'à la question de l'intégration du viaduc dans son environnement urbain et paysager. L'image ne fonctionne d'ailleurs pas : elle ne fait que, confirmer paradoxalement que l'intégration du viaduc dans son environnement fait à juste titre débat.

Les images publiées ultérieurement chercheront à détourner le regard de ces fâcheuses questions en montrant à voir ce qu'il y aurait de « beau » dans cet ouvrage d'art : élégance de la courbe du viaduc, rythme des éclairages...



L'ouvrage d'art magnifié – photographie du viaduc Loubat mis en service (HM, n°235, décembre 2006).

Et controverses à propos de la démolition d'un viaduc à Strasbourg !

A Strasbourg, nous pouvons remarquer aussi que certains lieux sont plus présents que d'autres, par exemple la branche nord de la ligne E, ou le viaduc Winston Churchill.

La présence du viaduc Churchill s'explique aisément : sa démolition a fait l'objet de débats importants, durant les premières phases de concertation, où plusieurs variantes, dont trois se proposaient de le conserver étaient présentées. Il faut rappeler que ce viaduc a été construit dans les années 1960, et que sa hauteur avait été déterminée en fonction du tonnage des bateaux devant accéder aux bassins portuaires qu'il bordait. Le viaduc enjambait également la route nationale 4, qui constituait le dernier morceau non aménagé d'une voie autoroutière devant traverser d'est en ouest l'agglomération strasbourgeoise. Enfin, le viaduc présentait l'inconvénient d'avoir été intégré tardivement au projet de réaménagement des terrains militaires de l'Esplanade : il en résultait que certains logements aux premiers et deuxièmes étages de immeubles proches avaient la joie d'admirer de très près le tablier du viaduc.

Les oppositions à la démolition de ce bel ouvrage d'art se sont renforcées au cours de l'enquête publique où la variante nécessitant la démolition est devenue l'hypothèse de référence, et ont culminé au cours de l'année qui a vu le chantier interrompu à la suite de la décision du Tribunal Administratif de Strasbourg de suspendre la Déclaration d'Utilité Publique des extensions du réseau de tramway.

La forte mobilisation publique dans les débats mettant en question la pertinence de la démolition du viaduc, en invoquant notamment l'intérêt patrimonial et esthétique de l'ouvrage d'art construit dans les années 1960 (patrimoine constructif et mémoire de l'activité portuaire) a donc obtenu une réponse à travers les nombreuses images et articles relatifs au viaduc et au pont qui va le remplacer.



Vue aérienne du nouveau pont Churchill reconstruit à niveau (SM, n°152, mai 2004).



La continuité urbaine retrouvée : des immeubles du quartier du Neudorf sont visibles, à l'arrière plan, et accessible sans obstacles. (SM, n°152, mai 2004) . Les usagers de l'espace qui auront le plus à profiter du nouveau pont à niveau, les cyclistes, sont au centre de l'image.



A l'emplacement du viaduc Churchill : de « grands espaces à reconquérir ». (SM, n°172, avril 2006)

Ainsi, les vues d'ambiance du futur pont à niveau, adoptant des points de vue variés, sont donc conçues pour convaincre de la pertinence de la démolition pour tous les usagers et habitants de la ville. Le point de vue surplombant ne suffit peut-être pas à convaincre, mais l'image prise au sol rend palpable l'idée de la continuité retrouvée entre les quartiers de l'Esplanade et du Neudorf. Les photographies des chantiers illustrent avec éloquence ce que l'absence du viaduc permet désormais de faire, conférant aux opposants le rôle de conservateurs nostalgiques insensibles à toute « qualité de ville ».

Quelle est l'importance réelle de l'extension « nord » du réseau ?

L'importance des images consacrées à la branche nord de la ligne E, entre la place du Wacken et l'entrée du quartier de la Robertsau, à Strasbourg, interroge. Si l'on en revient à l'origine de la décision de prolonger la ligne E vers la Robertsau, en passant par le Parlement Européen, on trouve d'ors et déjà, dans les énoncés, des préoccupations plus symboliques que rationnelles : desservir le Parlement Européen et le Conseil de l'Europe.



Le tramway dessert le Parlement Européen : un collage qui ne cherche pas à créer l'illusion mais qui permet de rêver ? (SM, n°127, janvier 2002)



Le rêve devenu réalité : le tramway en service près du Parlement Européen. SM, n°188, novembre 2007)

La décision de cette extension peut aussi être présentée comme la seule émanant de l'initiative de la nouvelle équipe municipale élue en 2001 : en effet, toutes les autres « branches » figuraient dans le projet tramway 2010 adopté sous la précédente mandature, en 1997. La nécessité de la réalisation de cette branche doit donc être établie, et le pouvoir persuasif des images est mis à profit.

3^e regard : Des images qui nous donnent à voir l'importance des rituels dans le projet urbain

Un projet urbain est évidemment un long processus dont l'issue est indéterminée. Cependant, le projet de tramway donne lieu à des « rituels de passage » qui en marquent la progression, l'avancée du chantier de l'une ou l'autre phase, tronçon, partie, étape, dans la ville.

A Montpellier, un accent particulier est mis sur la soudure des premiers et des derniers rails, qui font l'objet, dans chaque commune de l'agglomération, de cérémonies relatées ensuite systématiquement grâce à des photographies et parfois par des récits dans les deux magazines étudiés.

A Strasbourg, les soudures des premiers et des derniers rails font aussi l'objet de cérémonies, pour chacun des tronçons mis en chantier. A ces cérémonies de « soudure », spectaculaires, qui constituent aussi l'objet de visites de groupes scolaires, s'ajoutent la plantation, très symbolique, du premier arbre.



**Première soudure de rail et premier arbre planté, à Strasbourg
(SM, n° 173, mai 2006, et SM, n°172, avril 2006).**

Toutes les étapes du chantier de réalisation des lignes de tramway ne sont pas ritualisées ainsi : la soudure du premier et du dernier rail constitue, avec la particularité strasbourgeoise du premier arbre, un cas unique : une seule étape du chantier est mise en avant, traduite par des photographies. Ni la mise en place des stations, ni la pose du premier mètre carré de gazon, ni la mise en place de la dernière conduite de gaz ou d'électricité, ni celle du premier

pavé (la première pierre !) ne font l'objet de cérémonies relatées par des articles et des photographies. L'importance de la première et dernière « soudure du rail » ne trouve pas son explication dans l'image, relativement anodine et conventionnelle qui la relate, mais dans certaines formules qui utilisent toutes les connotations de la soudure : « un premier rail pour souder les quartiers », « première soudure, le chantier prend tournure ». Le rail, dont on pourrait aussi analyser la présence dans les images, est l'élément physique qui rend présent en permanence dans la ville le tramway.



Première soudure de rail à Montpellier, et dernière à Pédro de Luna. Au premier plan, les rails, au centre de l'image, le président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, Georges Frêche. (HM, n° 217, mars 2005, et HM, n°229, avril 2006).

La pose des rails est, dans le calendrier du chantier, le moment où le chantier entre dans sa phase visible. Tous les réseaux souterrains ont été déviés, tous les supports de la plateforme, invisibles, ont été réalisés, la pose des rails, qui resteront visibles, peut commencer. L'image de la pose des rails est donc devenue rituelle car cette étape marque fortement l'avancement du chantier, et la présence dans la ville du tramway. La présence de l'image de cette étape, et sa multiplication, à Montpellier, renforce l'importance de cette étape du chantier.

Enfin, les photographies des élus donnent à voir, en admettant que la disposition dans l'espace des protagonistes et le cadrage de la photographie ont été pensés, certains rapports de

force politiques. Dans le magazine de la communauté d'agglomération de Montpellier, c'est toujours Georges Frêche, président de la communauté d'agglomération, qui est au premier plan, ou au centre de l'image. Dans les photographies publiées dans le magazine municipal « Montpellier notre ville », Georges Frêche n'est pas relégué à l'arrière-plan, mais Hélène Mandroux, maire de Montpellier, se situe au même plan, le plus souvent au centre de la photographie. Le cadrage de la photographie n'est pas seul mis en question ici : c'est la disposition des acteurs dans l'espace physique de la cérémonie, leur proximité, leur distance respective, qui est rendue visible, même si l'on ne peut pas exclure que ces mêmes « acteurs » (le mot peut ici être utilisé dans toutes ses acceptions), adoptent, consciemment ou non, une pose particulière en fonction de la position du ou des photographes. Ce rôle des photographies, de révéler des rapports de force et de pouvoir politique dépasse évidemment le cadre des photographies présentant les projets de tramway¹⁰.

4^e regard : Des images qui démontrent que le tramway rend la ville plus verte ?

Le tramway est systématiquement présenté comme un mode de déplacement qui préserve l'environnement, puisqu'il ne produit pas de gaz à effet de serre et qu'il utilise une énergie renouvelable, l'électricité (dont on ne saura pas, toutefois, comment elle est produite). On l'a vu précédemment, le tramway est mis en avant comme un vecteur essentiel de transformation de l'environnement urbain. Ce changement est très souvent utilisé pour associer la notion de développement durable (DD) au tramway. Dans les images, rien ne semble directement faire référence au DD. Pourtant, la plupart des images prennent en compte ce nouveau paradigme, à travers quelques analogies faciles à déceler. Ainsi, dans un mouvement assez similaire à celui qui a pu mener plusieurs partis écologistes européens à se baptiser « verts », le tramway devient-il un moyen, dans les représentations, de verdier la ville.

Si on en revient aux images d'ambiance montrant le tramway de Montpellier, qui présentaient cette particularité de ne pas montrer la ville, on remarquera que certaines d'entre elles ne montrent pas qu'une rame de tramway, mais aussi la plate-forme engazonnée sur laquelle celui-ci va circuler, à la manière d'un logo. Ne pouvant être rattachée à un lieu spécifique dans la ville, la plate-forme « verte » devient l'un des éléments archétypiques du tramway de Montpellier : le vert du gazon devient le symbole du DD auquel contribuerait le tramway. Cette association est passablement fallacieuse, car on devine que ce vert admirable est le résultat d'un arrosage et d'un entretien (souvent au moyen d'engrais phytosanitaires), rendant assez peu soutenable ce verdissement. Mais cette analogie n'est pas le fruit d'un heureux hasard, et paraît délibérément recherchée, comme en témoignent les articles intitulés « Le tram a la main verte » ou « La voie verte du tramway » publiés respectivement dans *Harmonie Montpellier* et *Strasbourg Magazine*. Le texte de ce dernier en vient même à considérer, en mélangeant le vert du gazon avec le caractère écologique du tramway, que « le tramway de Strasbourg [serait] le plus vert de France ! ».

¹⁰ Pour approfondir la question de l'image de l'homme politique, et plus généralement de sa « gestualité », on se reportera aux travaux de F. d'Almeida, et notamment à *La politique au naturel - Comportement des hommes politiques et représentations publiques en France et en Italie*, Rome, Collection de l'Ecole française de Rome, 2007



Une vue photoréaliste du tramway de Montpellier dans un environnement verdoyant (HM, n°229, avril 2006).

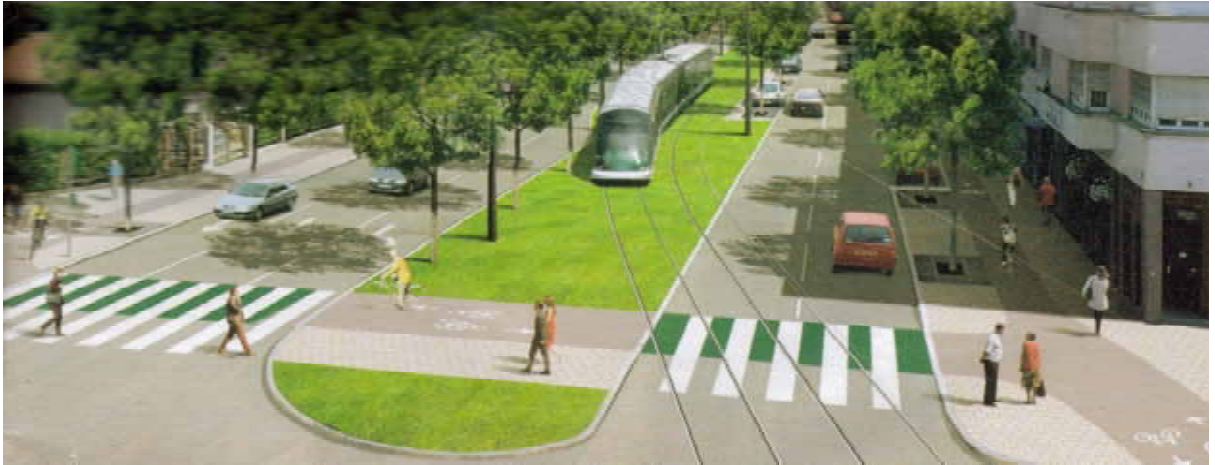
À vert, vert et demi, pourrait-on dire. En comparant les visualisations, bien malin serait celui qui pourrait déterminer qui est le plus « vert », de Montpellier ou de Strasbourg. Dans ce dernier cas, le discours sur le verdissage est aussi renforcé par l'affirmation, répétée, que les nouvelles extensions du réseau de tramway donneront lieu à la plantation de 3000 arbres. Au-delà du constat de la volonté d'en « imposer » avec ce chiffre de 3000 arbres, on peut s'interroger sur la caution, ou du moins la traduction, que les images peuvent donner à cette affirmation.

L'article qui opère cette traduction en images est consacré au rituel de la plantation du premier arbre le long du réseau de tramway. Cet article, intitulé « La ligne verte du tram » est illustré par une vue d'ambiance du lieu où s'est tenue la cérémonie¹¹, montrant une avenue abondamment arborée et, par une frise, un alignement d'arbres variés. L'image, prise d'un point de vue surplombant, permet aussi de s'apercevoir que le tramway circule sur une plateforme engazonnée.

Le texte de l'article rappelle que 3000 arbres seront plantés le long des nouvelles extensions. Le lecteur intéressé pourra facilement compter les arbres présents sur les vues : il y en a beaucoup, mais pas 3000, 3000 arbres dans la ville, cela peut donner un effet similaire dans toute l'agglomération à ce que cela donne dans ce lieu particulier. L'image traduit ici une idée abstraite, 3000 arbres, qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire ? C'est beaucoup, mais qu'est-ce que cela représente ? Lecteurs, regardez, quelques dizaines d'arbres cela donne cela – vous n'avez plus qu'à imaginer ce que 3000 arbres peuvent représenter ! L'image renforce ainsi l'impact du chiffre¹².

¹¹ L'abattage des arbres du lieu représenté par l'image, l'Avenue Jean Jaurès à Neudorf, où se déroule la cérémonie de plantation du premier nouvel arbre, a fait l'objet de vives controverses dans le quartier, relayées notamment par plusieurs associations créées pour la circonstance (cf. entretien mené par Christine Blanc avec Georges Hildwein, vice-président de l'ARAN, Association des Résidents et Amis de Neudorf le 3 juin 2009). L'image et la cérémonie acquièrent aussi un caractère « expiatoire », servant à ressouder le corps social autour d'un projet accepté par tous.

¹² Il y a au total 23818 arbres d'alignement dans la Communauté Urbaine de Strasbourg. Cf. Site internet de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg, consulté le 5 juin 2010 : http://www.strasbourg.eu/environnement/espaces_verts/accueil?ItemID=3276177013



La ville « verte » : des arbres et du gazon le long du tramway à Strasbourg (SM, n°172, avril 2006).

Comme la pelouse, les fleurs de la parure du tramway de Montpellier, les arbres Strasbourgeois sont érigés en symboles de l'action de la collectivité en faveur du DD. Il suffit de se remettre sous les yeux toutes les images du tramway publiées par les magazines Montpelliérains et Strasbourgeois : le « vert » est indubitablement devenu l'un des attributs du tramway dans la ville, renforçant son image de mode de déplacement « soutenable » grâce à des aménagements qui ne le sont à aucun titre¹³ !

5^e regard : Des cartes et plans pour concevoir et présenter un réseau ?

Les cartes et plans sont au centre des pratiques des architectes, urbanistes, ingénieurs, en charge de la conception d'une ligne de tramway. La représentation planimétrique (ou en projection parallèle, si l'on élargit notre propos aux « coupes ») constitue un langage commun à toutes ces disciplines. Ces représentations codifiées, respectant un certain nombre de règles géométriques permettent à tous ces professionnels de communiquer entre eux, et de communiquer leurs intentions à tous les autres professionnels qui auront à « construire » le projet et à intervenir matériellement sur la ville. Dans les magazines municipaux, la place des plans et des représentations cartographiques est relativement faible, réduite à des représentations très schématiques. Aucune de ces cartes n'est une reproduction d'un document qui servirait à la mise au point technique du projet de tramway : les cartes sont issues d'une retraduction réduite à certaines informations de toutes les informations réunies dans un document technique.

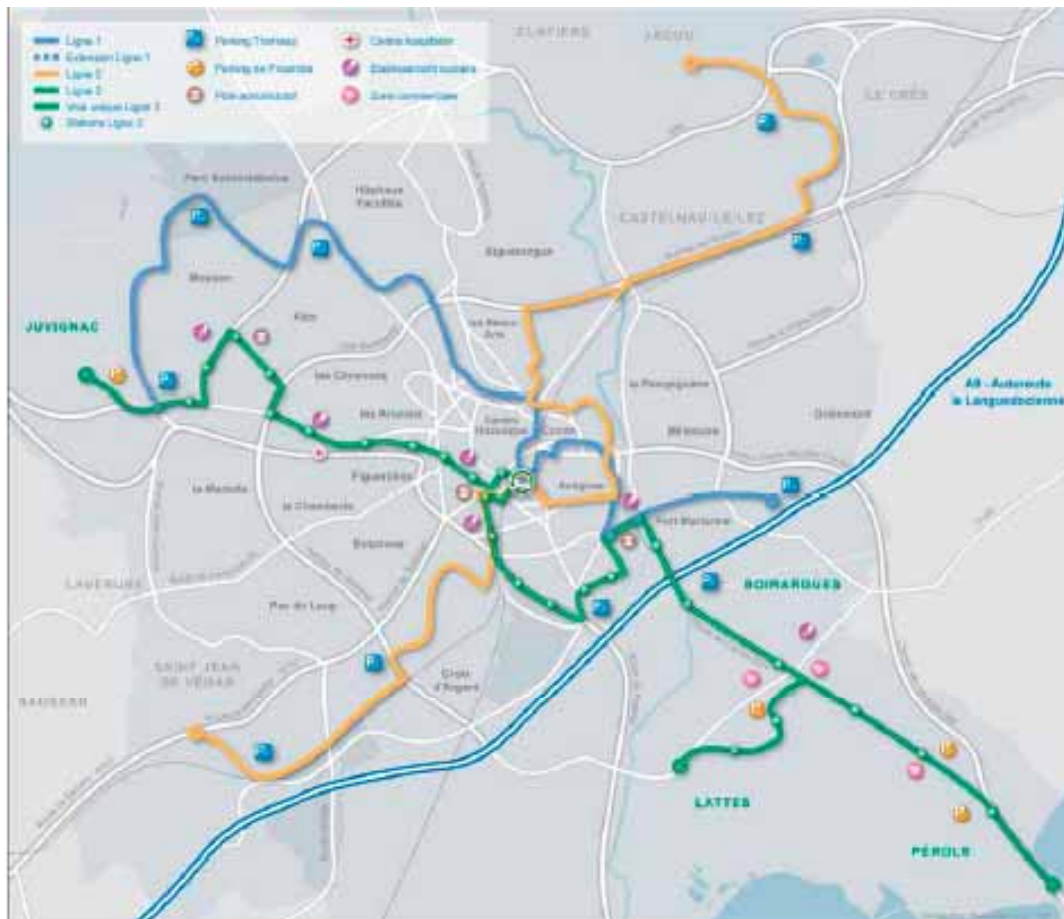
¹³ On prendra pour exemple l'arrosage intensif que nécessite de telles surfaces de pelouses : les plate-formes de tramway engazonnées sont équipées d'un système d'arrosage automatique contrôlé à distance, qui déverse durant près d'une demi-heure chaque nuit des milliers de litre d'eau sur ce gazon, en n'omettant pas d'arroser copieusement les chaussées et les trottoirs adjacents au passage.

Comme toute représentation, le plan n'est pas une image neutre¹⁴, même s'il répond, au premier abord, à une codification beaucoup plus rigoureuse, partagée par les différents acteurs qui « dessinent » la ville, au sens premier du terme. Les variations qui peuvent apparaître sur les représentations des deux réseaux de tramway sont donc le résultat de choix qui peuvent être objectivés.

Ces images, à Strasbourg et Montpellier, ont comme caractéristique commune que chaque ligne de tramway, indifféremment du sens de circulation et de la réalité des aménagements urbains, y est représentée par une ligne épaisse. Cette réduction de la représentation du réseau à une seule ligne peut résulter de l'échelle des plans choisis : la majeure partie des plans représente le réseau dans sa globalité, dans toute son étendue dans les deux agglomérations étudiées. Pour connaître le détail d'un aménagement dans une partie de la ville, le lecteur pourra se référer aux quelques vues d'ambiance¹⁵ publiées, qui le projettent plus efficacement dans une représentation quasi-photographique de certains des lieux transformés par le tramway. L'abstraction des figurations du réseau relevées, leur distance par rapport à la réalité du réseau inséré dans la ville peut amener à s'interroger si les débats publics concernant le tramway portent sur l'insertion du réseau de tramway dans la ville où sur les figures qui en donnent une vision rationnelle et surplombante.

¹⁴ L'intéressant article de P. Tournikiotis, « La terre et le papier », in F. Pousin (dir.), *Figures de la ville et construction des savoirs, architecture, urbanisme, géographie*, Paris, Editions du CNRS, 2005, analyse les décalages entre la ville figurée en plan et la ville vécue, en mettant en avant la démarche intellectuelle qui préside à l'élaboration de la représentation en plan de la ville existante ou projetée.

¹⁵ Les outils de représentation de la ville ont profondément évolué au cours de la période étudiée, et l'utilisation de la « vue d'ambiance » s'est accrue avec la mise au point de modélisation en 3 dimensions de l'ensemble d'une ville. Ainsi, une cartographie en 2 et 3 dimensions est consultable sur le site internet de la Ville de Montpellier (<http://193.227.228.12/delta/index.html> - consulté le 14 janvier 2010). Pour la ligne 3, cette modélisation a été utilisée pour y intégrer les transformations inédites par le tramway : les Montpellierains ont pu parcourir l'ensemble du trajet de la troisième ligne de tramway en réalité virtuelle, surpassant en cela les vues d'ambiances utilisées avec parcimonie jusqu'alors (vidéo consultable sur <http://www.ligne3-montpellier-agglo.com/>) - consulté le 14 janvier 2010.



Plan du réseau de tramway de Montpellier : la ligne jaune et la ligne verte ne sont qu'à l'état de projet au moment de la publication. (HM, n°235, septembre 2006)

Ces représentations cartographiques comportent généralement les mêmes éléments : les îlots bâtis, urbanisés, indépendamment de la morphologie du bâti (îlot pavillonnaire ou îlot fermé du centre-ville), sont figurés par des aplats homogènes, souvent gris. La trame du réseau viaire est souvent simplifiée, réduite aux voies principales dans la plupart des plans de Strasbourg et de Montpellier. Les voies et les espaces publics sont, par la couleur, rattachés à tous les territoires non urbanisés, figurés en blanc à Strasbourg. A Montpellier, un aplat gris ou saumon étend visuellement l'emprise urbanisée de la métropole en ne la distinguant pas des champs et des espaces naturels de sa périphérie. Dans cette dernière, les voies routières ou autoroutières importantes sont figurées dans une couleur spécifique, montrant ainsi que les parkings relais attenants aux stations de tramway sont aisément accessibles en voiture, d'où que l'on provienne. Les cours d'eau, certains parcs ou grandes réserves naturelles sont également représentés. Répondant aux nombreuses actions lancées par les agglomérations de Strasbourg et de Montpellier en faveur d'une meilleure « intermodalité » pour les usagers des transports publics, les voies de chemin de fer, certaines gares de chemin de fer figurent sur les cartes reproduites. Dans ces plans, présentés par la collectivité lorsque le tramway n'est encore qu'à l'état de projet, le nombre et la localisation des stations n'est pas indiqué : le tramway est une ligne, et chacun doit imaginer par extrapolation la nouvelle offre de transport dont il pourra bénéficier à partir de la connaissance du passage du tramway près de chez lui.



Plan du réseau de tramway de Strasbourg (en noir) et de ses extensions projetées (en pourpre) (CM, n°18, février 2002), superposé à un plan de ville montrant principalement les rues et routes, les cours d'eau et les voies de chemin de fer.

Le choix qui est fait de représenter l'ensemble de la ville par un aplat de couleur homogène, sans distinction de forme urbaine, de tissu, de densité permet de diffuser l'idée de l'appartenance de tous les habitants à un même territoire, intégré à une même agglomération, pouvant profiter entièrement d'un même service de transport urbain. Cette homogénéité suggérée des formes et des qualités de la ville tend pourtant à nuancer les argumentaires élaborés sur la nécessité de tel ou tel lieu de l'agglomération : pourquoi desservir une portion de cet aplat gris plus qu'un autre ? La schématisation des lignes de tramway fait bel et bien apparaître que certaines zones ne sont pas desservies par le tramway, mais la carte ne permet pas de comprendre pourquoi. Ces choix de schématisation à l'extrême du réseau de tramway dans les magazines municipaux et intercommunaux de Montpellier et de Strasbourg peuvent donc contribuer à susciter un sentiment d'incompréhension parmi les lecteurs et habitants des deux villes en question. Cette incompréhension liée à des modes de schématisation d'un projet de transport a été remarquée et analysée par Philippe Breton¹⁶ à propos du projet de métro automatique strasbourgeois. La présence d'une carte, montrant la seule ligne de métro envisagée alors, sans mention du réseau de bus qui doit l'accompagner aurait ainsi contribué au refus du projet par les habitants de Strasbourg, au motif que celui-ci ne desservirait qu'une partie de l'agglomération tout en conduisant à la suppression de la desserte existante dans les autres quartiers. Il est cependant évidemment que ce non-dit, à savoir la réorganisation du réseau de bus en fonction du tracé du réseau de tramway fait partie des « connaissances » que chaque habitant peut avoir, avec l'expérience qu'il a pu faire des premières lignes de tramway. L'analyse de Philippe Breton porte sur une situation où les habitants ne peuvent

¹⁶ P. Breton, « Entre val et tram, Strasbourg aux prises avec la communication », in *Revue des Sciences Sociales de la France de l'Est*, Strasbourg, n°17, 1990

aucunement mettre en relation des propositions de tracé ou de type d'infrastructure avec leur vécu¹⁷.



Plan du réseau de tramway de Montpellier publié au moment de l'inauguration de la seconde ligne. (MnV, n°308, décembre 2006)

Les plans figurant dans les magazines évoluent au cours de l'avancée des projets, dans les deux corpus étudiés. A Strasbourg, après la mise en service des lignes, le plan utilisé jusqu'alors est remplacé par un plan du réseau établi par son exploitant (CTS). Ce plan ne mentionne plus que les forêts, les cours d'eau, les réseaux (tramway, chemin de fer, autoroutes, grands axes routiers d'agglomération), les parkings-relais, les noms des stations, les limites communales et les noms des communes. Les cours d'eau doivent pouvoir permettre aux voyageurs de se repérer dans leur trajet. Qu'en est-il des forêts et des limites de bans communaux ? Les points de correspondance entre le tram et d'autres modes de déplacement (bus, train) ne sont pas indiqués. A Montpellier, le plan utilisé au moment des phases de concertation, d'enquête publique et de chantier de la seconde ligne est également remplacé au moment de l'inauguration par un plan du réseau établi par son exploitant (TAM). Ce plan présente les deux lignes en service, les stations et leurs dénominations, les parkings-relais, les numéros des lignes de bus mises en correspondance avec le tramway, et, en fond, les cours d'eau, les voies de chemin de fer, les limites communales et les noms des communes.

¹⁷ L'opposition de certains habitants de Strasbourg au tramway, à la fin des années 1980, était cependant en partie fondée sur le souvenir de l'ancien réseau de tramway supprimé en 1960. Sur ce sujet, on se reportera notamment aux lettres de doléances conservées aux Archives de la Communauté Urbaine de Strasbourg (770w190), ou au *Livre Noir du tramway*, collectif, publié à Strasbourg en 1990. Les lettres de riverains ont été analysées par V. Claude dans le chapitre *Le « TCSP » : de quoi parle-t-on ?* intégré au premier pré-rapport réalisé dans le cadre du programme de recherche sur « Le Projet négocié » par l'équipe mixte AMUP / CRESS.



Plan du réseau de tramway de Strasbourg publié au moment de l'inauguration des extensions des lignes C et D, et de la mise en service de la nouvelle ligne E. (SM, n°185, août 2007)

Au regard de leur place dans les magazines, et des éléments qui y sont représentés, les plans publiés associent plusieurs fonctions. Tout d'abord, les plans peuvent informer l'habitant en lui permettant de se situer dans la ville par rapport au réseau projeté, à condition de lui donner des repères par rapport au réseau, ce dernier pouvant devenir aussi, au fil du temps, un repère dans la ville¹⁸. La localisation de quelques équipements collectifs permet aussi d'aider le lecteur à repérer le projet dans la ville existante. Des cartes publiées dans les magazines montpelliérains informent aussi les habitants et usagers de certains secteurs de la ville des changements provisoires ou définitifs induits par le tramway dans l'organisation de la circulation. Ensuite, les plans peuvent contribuer à démontrer l'ampleur du projet et son importance pour toute une agglomération. A Montpellier, les cartes montrent presque toujours le réseau de tramway dans sa globalité, avec toutes les lignes réalisées, en chantier ou en projet, choix de représentation qui permet notamment de répondre par anticipation aux demandes de desserte futures et rendre explicite le grand dessein dans lequel s'inscrit la réalisation de chaque morceau du réseau. L'ordre de réalisation des différentes portions du réseau est directement donné par la numérotation des lignes : la ligne 1 étant la première mise en service, la ligne 2 venant ensuite, la ligne 3 devant suivre plus tard. A Strasbourg, la mise en évidence des tronçons de ligne projetés par des pointillés ou des encadrements permet de pallier à ce risque de confusion et de rendre visible les prolongements de ligne qui seront réalisés. Enfin, ces cartes et plans peuvent aussi montrer le projet de tramway comme l'un des

¹⁸ A travers les réaménagements de voiries effectués, les œuvres d'art installées, les édicules et édifices construits autour des stations, l'infrastructure « tramway » semble avoir été résolument pensée pour devenir une « ligne » de repère dans la ville.

éléments d'un processus de transformation à l'œuvre sur un territoire. A Montpellier notamment, les cartes du PADD du SCOT de l'Agglomération traduisent avec éloquence l'articulation recherchée entre les zones de renouvellement et d'extensions urbaine et les réseaux de transport public. A Strasbourg, l'articulation entre le tramway et les « grands projets » de la collectivité n'apparaissent qu'épisodiquement, grâce à d'autres types de représentation telles les vues d'ambiance.

Ce corpus de plans publiés dans les magazines municipaux et intercommunaux méritait d'être mis en relation avec d'autres documents publiés par les mêmes collectivités locales : les brochures distribuées à l'occasion des enquêtes et concertations publiques. A Strasbourg, les vicissitudes du projet de tramway entre 2002 et 2008, avec une interruption d'une année de l'ensemble des chantiers, et la relance d'une seconde enquête publique, a permis de multiplier les brochures et publications afin de contribuer à convaincre et à séduire. On avait déjà évoqué le rôle séducteur et réducteur des images (dans le sens où l'image comporte inévitablement un cadrage qui omet de montrer ce qui est « hors champ »). Dans ces brochures strasbourgeoises, publiées pour présenter au même public un même projet lors de deux enquêtes publiques différentes, des différences apparaissent au premier abord, en particulier la présence de plans des aménagements liés au tramway dans celle parue à l'occasion de la première enquête publique organisée en 2003. Les plans reproduits ne sont pas, pour une fois, schématiques, ce sont réellement les plans sur lesquels travaillent les concepteurs des aménagements, et comportant donc tous les détails du projet généralement pas ou peu montrés : réseaux enterrés, réseaux aériens, matériaux, position exacte des rails, des stations, des voies de circulation, des places de stationnement...



Détail d'un plan publié dans la brochure publiée à l'occasion de la première enquête publique en juin 2003. On y distingue tous les réaménagements projetés, et ceux qui préexistent.

Dans la brochure publiée à l'occasion de la seconde enquête publique, qui suit l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique survenue en novembre 2004, on ne retrouve plus les mêmes plans que dans la première. Alors que dans celle-ci, les plans étaient détaillés, et occupaient le centre des pages, dans la nouvelle brochure, les plans redeviennent schématique, comme ceux relevés dans les magazines, et laissent la plus grande place aux vues d'ambiance. Ces vues d'ambiance, photomontages, sont systématiquement associées à

une image montrant l'état « existant » des futurs lieux traversés par le tramway. La présence puis l'absence des plans dans ces deux brochures vient évidemment nuancer nos constats précédents, à propos des magazines. Mais la disparition des plans peut aussi renseigner sur le dévoilement qu'ils peuvent opérer sur un projet sujet à polémiques. L'enlèvement des plans dans la seconde brochure ne semble cependant pas consister à cacher des éléments qui pourraient être compromettant, mais bien plutôt à enlever un élément qui pourrait, par le trop grand nombre d'éléments montrés, être sujet à interprétation, donc aussi controverses, et recherche de compromis négocié. La fonction des brochures et des images qui y figurent, apparaît alors plus clairement : la séduction est incontestablement leur première vocation, à fortiori lorsqu'un conflit difficile à dépasser par la négociation s'est engagé.

Conclusion : De l'« efficacité pragmatique des images », les images dans le projet (urbain) de tramway ?

Les images s'appréhendent-elles directement, chacune ayant la capacité interne de mettre en avant ce qui y fait sens au premier abord à tout lecteur ? On a vu que les images agrégeaient, comme tout langage, plusieurs registres, le dénotatif et le connotatif pour rester simple : ces deux niveaux inter-agissent et ne peuvent être dissociés. Cependant, dans le corpus étudié, le registre de la connotation, lié à la confrontation de l'image à ses multiples contextes semble assez largement affaiblir le registre de la dénotation. Ainsi l'absence de la ville dans les images du tramway de Montpellier prend du sens en analysant plus globalement le magazine dans lequel elles prennent place.

On s'aperçoit ici que l'image, malgré son apparente unité solitaire et souveraine (elle possède toujours ses limites physiques – elle n'est pas englobante comme l'est la réalité)¹⁹, doit aussi être vue en relation avec toutes les autres images pour prendre sens. On débouche ici sur une première limite de l'étude menée ici : l'analyse du projet urbain de tramway à travers les images doit aussi comprendre toutes les images qui ne montrent pas de tramway pour éclairer ces dernières. Cela conduirait à reprendre chaque magazine non pas comme une juxtaposition d'articles, mais comme une unité de sens, malgré leur apparente division. Une seconde limite (provisoire) peut apparaître : la composition de chaque page, de chaque article sur l'espace de la page n'a pas été prise en compte ; l'espace de la page permet de rapprocher et d'éloigner certains paragraphes et certaines images, quelle est la nature de ces espacements ? Que révèlent-ils sur la « fabrique du projet » urbain de tramway ?

Mais cette relecture du magazine comme « fait social total » ne peut exclure de s'interroger sur la réception d'une telle presse à Montpellier et à Strasbourg. Ces quatre magazines sont publiés par des collectivités publiques qui s'en servent, indéniablement, pour valoriser leur action envers des habitants / citoyens / usagers qui périodiquement ont la responsabilité de réélire ou de remplacer les équipes en place. Dans quelle mesure les images servent-elles à promouvoir un projet urbain, ou peuvent-elles aussi servir à le communiquer²⁰ ? La déconstruction partielle des images qui a été réalisée permet d'apporter une première piste de réponse : les images permettent autant de voir ce que l'on cherche à nous montrer qu'à nous faire trouver ce que l'on veut bien y chercher ! La ligne de partage

¹⁹ Ce qui amène d'ailleurs Bruno Latour à voir l'image comme la seule chose au monde que l'homme peut dominer : B. Latour, « Les 'Vues' de l'Esprit: une introduction à l'anthropologie des sciences et des techniques », in *Culture Technique*, Paris, n°14, 1985.

²⁰ C. Camus, "Pouvoir des images de la ville dans les textes architecturaux", p. 99 à 107, in F. Pousin (dir.), *Figures de la ville et construction des savoirs, architecture, urbanisme, géographie*, Paris, Editions du CNRS, 2005

entre une fonction « publicitaire » des images et une fonction « médiatrice », « informative » ou « communicationnelle » est ténue, mais toutes les images agrègent ces deux niveaux, sans ligne de partage apparente. On a analysé notamment la façon dont une image, en apportant une véritable démonstration ou en tentant de séduire l'habitant / citoyen / usager, permettait de détourner un débat difficile pour une équipe municipale. Les images permettent donc chacune de développer, dans leurs multiples contextes, des énoncés démonstratifs, s'appuyant sur des choix assumés et rationnels à propos du projet de tramway. Elle contribuent en même temps à susciter une attente qui relève du sentiment, de l'émerveillement voire du désir. Dans les « négociations » qui peuvent s'engager entre plusieurs intérêts divergents, les images peuvent apparaître comme un moyen bien commode pour détourner l'attention des négociateurs, par leur force démonstrative. La qualité des images, leur capacité à séduire, peuvent contribuer à mettre en question les intérêts défendus. La qualité de l'aménagement des lieux montrés dans les images ne rend-il pas tangible la qualité d'un projet urbain ? Le « risque des images », par la maîtrise qu'en ont ceux qui les fabriquent (et, que n'ont pas, généralement, ceux qui les regardent), est de faire prendre pour une réalité future ce qui n'en est qu'une simulation, aussi « photo-réaliste » soit elle. La particularité des images, par rapport au langage verbal, maîtrisé par la quasi-totalité des habitants – usagers - citoyens, est qu'elles instaurent un rapport asymétrique entre ceux qui peuvent les produire et les modifier et ceux qui ne peuvent que les regarder et les interpréter. On en revient à l'accusation millénaire du « risque des images, qui ne sont rationalisées, dans les magazines municipaux, qu'à travers l'intermédiaire indispensable des énoncés textuels : peut-on imaginer qu'un apprentissage de ce qui serait un « alphabet de l'image » pourrait permettre à l'habitant / citoyen / usager de déjouer plus facilement les images, et s'impliquer avec plus de force dans le débat avec les outils de ceux qui en ont la maîtrise technique ? A première vue, le danger d'un tel dévoilement de la nature des images est d'en réduire fortement la portée en annihilant alors totalement leur pouvoir de séduction, alors que comme tout langage, les images développent une tension permanente entre séduction et démonstration, ou dénotation et connotation. Mais peut-on oublier que la rhétorique, « art de bien dire ou l'art de parler de manière à persuader »²¹, comporte une part de séduction qui passe par les mots, rejoignant en cela la séduction des images ? L'apprentissage des mots n'empêche donc pas à ceux-ci d'exercer le pouvoir de séduction, et il doit en être de même face aux images.

La nécessité de cette « alphabétisation » face aux images (fixes et, de plus en plus, mobiles) se trouve, peut-être, aujourd'hui renforcée par l'évolution des techniques de représentation de la ville et des projets urbains. Le développement des modélisations 3d²², qui, hier, permettaient de regarder la ville transformée, et qui, aujourd'hui permettent même de la parcourir, accroît la nécessité de donner aux citoyens les outils pour mieux décrypter les représentations de leur espace. Cette évolution des techniques de représentation renforce et éclaire d'un jour nouveau l'hypothèse formulée par Ola Söderstrom²³ de l'articulation entre les modes de représentation des villes et la formulation des interventions qui doivent les transformer, qui doit nous amener à réinterroger constamment les représentations qui circulent et contribuent à façonner la société « urbaine ».

²¹ Littré, article « rhétorique »

²² L'article de Vatov M.-C., « Visions de ville », paru dans la revue professionnelle *Traits Urbains*, n°30, mai 2009, p. 14-25, fait le point sur les évolutions des techniques de représentation récentes, et sur leur application au domaine de l'urbanisme.

²³ O. Söderstrom, 1999