



Philippe HAMMAN, Christine BLANC  
et Cécile FRANK

La négociation dans  
les projets urbains de tramway  
Éléments pour une sociologie  
de la « ville durable »



Philippe HAMMAN, Christine BLANC  
et Cécile FRANK

La négociation dans  
les projets urbains de tramway  
Éléments pour une sociologie  
de la « ville durable »

## Introduction générale

Cet ouvrage met la négociation du projet urbain au cœur des investigations sociologiques qu'il restitue. Tiré d'une recherche menée de 2008 à 2010 pour le Plan urbanisme construction architecture (PUCA)<sup>1</sup>, ce livre interroge plus précisément les projets de tramways urbains<sup>2</sup>, dans leur transversalité. Ceci ouvre des pistes de dialogue, autour du projet et de la ville « durable », de la participation citoyenne, de ce que représente un quartier dans la ville et, par là, en termes de fabrique urbaine – et des urbanités – en train de se faire. L'enquête empirique s'est concentrée sur deux agglomérations françaises : Strasbourg et Montpellier (Tableau 1, p. 22), entre lesquelles un certain nombre de circulations d'acteurs et de références sont perceptibles.

L'hypothèse de départ est la suivante : les processus de production et d'implantation comme d'acceptabilité technique et sociale du tramway dans les aires urbaines se repèrent autour de deux modes de production principaux, dont on peut se demander s'ils se succèdent, s'opposent ou se recourent. Le premier est marqué par un prisme social : relier des quartiers « en difficulté » au centre ville et favoriser une mixité d'échanges. Dans ce cas, les déplacements et leur accessibilité sont vus comme un outil d'aménagement et de la « politique de la ville »<sup>3</sup>. La deuxième lecture est davantage ancrée dans un référentiel environnemental : favoriser les transports en commun (TC) « propres », face à la congestion automobile et à la pollution urbaine, sinon rendre la ville plus « verte ». Ici, la transversalité du projet est orientée à l'intersection de l'économie et de l'environnement plus que du social. C'est la marque

---

<sup>1</sup> Intitulée « Des rails pour tisser des liens. La place de la négociation dans les projets urbains de tramway », cette recherche a été portée par le Centre de recherche et d'étude en sciences sociales (CRESS, EA 1334) de l'Université de Strasbourg, sous la responsabilité de Philippe Hamman, en partenariat avec AMUP (Architecture, morphogenèse urbaine et projet, JE 2471), INSA-ENSA de Strasbourg. Elle a pris place dans le programme du PUCA « Le projet négocié » (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et ministère du Logement et de la Ville). Cet ouvrage présente les travaux conduits au CRESS par Philippe Hamman, Christine Blanc et Cécile Frank ; d'autres approches, urbanistiques et architecturales, ont été menées par des membres d'AMUP. L'étude s'est accompagnée d'un cycle de séminaires interdisciplinaires à Strasbourg, dont les principales contributions ont été publiées : Hamman, 2011.

<sup>2</sup> Nous utiliserons indifféremment l'abréviation courante « tram ».

<sup>3</sup> Entendue en particulier, en France, comme la conciliation du développement économique local avec le développement social des quartiers (Blanc, 2007).

des politiques urbaines en développement durable (DD) à l'heure actuelle (Hamman & Blanc, 2009).

Entrer dans le débat par le projet – c'est-à-dire une élaboration collective, autour d'un système d'intentions, d'une visée stratégique sur un territoire et d'une mise en forme spatiale (Hayot & Sauvage, 2000) –, et non par une opposition entre des opérations « sociales » et/ou « environnementales », permet de dégager des intersections, des séquences transitionnelles, qui peuvent s'accompagner de négociations, sachant qu'un projet, quel qu'il soit, est enchâssé dans un ensemble d'autres à diverses échelles. Cette dimension pluri-scalaire, très sensible s'agissant des opérations de tram, et sa gestion concrète se sont imposées à mesure de la recherche comme un fil conducteur : l'immixtion des registres opérée à travers la construction du tram comme « grand projet » a retenu l'attention, au même titre que les résistances rencontrées. À diverses reprises (le tram comme producteur de liens dans les quartiers sensibles, les tarifications, la sécurité...), le projet urbain vient rencontrer le projet politique. Il y a là des fils à dénouer, en revenant sur les dynamiques engagées. À un moment, un projet s'impose : qu'est-ce qui se discute, en amont de la « décision » prise mais aussi en aval ?

Nos investigations abordent le projet comme arène (politique, professionnelle...), comme scène (d'action publique et de l'espace public), comme figure et figuration à la fois, et, par là, comme objet/sujet concret de négociations ou non. Ces entrées se révèlent intimement liées à partir du moment où l'on s'attache à spécifier, à l'aune des projets de tramway, ce que désignent un projet urbain, un « grand projet » et *in fine* un « projet négocié », à l'heure de la « ville durable ».

## **1. Le projet négocié, évidence ou injonction paradoxale ?**

En sciences sociales comme en urbanisme, la notion de projet a suscité des définitions plurielles. Le projet peut « décrire un système d'intentions, une stratégie de développement d'un territoire comportant une forte dimension politique, ou avant tout la mise en forme spatiale de ces intentions » (Bacqué *et al.*, 2007, p. 95 sq.). Fréquemment, le projet urbain est davantage considéré comme l'expression d'une idée, alors que le programme traduit cela de façon détaillée – c'est la distinction classique de Manuel Castells (1977) entre le projet et la planification urbaine, c'est-à-dire la stratégie. On retient tout particulièrement la propriété d'élaboration collective du projet, par opposition à ce qui a été un modèle d'imposition étatique, symbolisé notamment dans la construction des grands ensembles (Chalas, 1998). Le champ de l'urbanisme rejoint celui des théories de la gouvernance pour énoncer le projet comme une logique de « co-production » de la ville (Arab, 2001) : il serait donc « négocié », si l'on définit la négociation comme « un mode

de décision permettant à des individus, ou des groupes, aux intérêts et aux points de vue opposés, de s'accorder sur un choix d'options » (Thuderoz, 2010)<sup>4</sup>.

Il y a là un premier enjeu : l'exemplarité revendiquée des projets de tramway devient celle que les décideurs attachent à l'unité urbaine desservie ; le tramway est construit comme un modèle de ville ou d'agglomération et non simplement de transport (Marieu & Rouland, 2009). À ce titre, le caractère plus ou moins négocié du cheminement décisionnel impacte le « risque » d'in-acceptabilité sociale du projet, en particulier quant à la participation *des* publics (habitants, riverains, citoyens, associatifs...), aujourd'hui où s'affirment le « tout négocié » et les stratégies « prudentielles » (Thomassian, 2009).

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer en cédant aux vertus de la discrétion dans le pilotage des « questions sensibles », l'une de ces stratégies prudentielles consiste en la construction d'un « grand projet », qui se placerait au-dessus des controverses politiques en incarnant l'intérêt général dans sa transcendance et, concrètement, en ce qu'il permet à la fois « d'agir, de rassembler, de décider et de le faire savoir » (Offner, 2001). Le tramway, peut-être plus qu'un autre projet urbain, est susceptible d'endosser ce « grandissement », parce qu'il est à la fois :

- *Reproductible*, fût-ce en réduisant la part d'innovation fréquemment mise en avant : l'inspiration strasbourgeoise du tramway montpelliérain (après l'empreinte grenobloise pour celui de Strasbourg), l'illustre, jusque dans la circulation des équipes opérationnalisant le projet et dans le choix des rames déjà éprouvées ailleurs (le *Citadis* d'Alstom : Ill. 4 à 8)<sup>5</sup>. Se référer à un « modèle » puis l'« habiller » localement (au propre comme au figuré, pour le matériel roulant et le mobilier urbain : Ill. 5 à 8 pour les trois lignes de Montpellier) est un garant de faisabilité.

- *Rassembleur* : le tramway permet des projections multiples, dans la mesure où il s'inscrit dans plusieurs échelles spatiales et temporelles, pouvant rendre visibles les projets concrets d'une mandature, tout en incarnant les discours modernisateurs d'une « vision » de l'avenir –

---

<sup>4</sup> Dans son récent essai, appuyé en particulier sur la littérature anglo-saxonne, Christian Thuderoz (2010) distingue plus spécifiquement une triple dimension à la négociation, en tant que « rapport social d'altérité », « rapport d'échanges et de réciprocité » et « rapport de volonté ». Cette mise à distance du sens commun et cette complexification des enjeux sous-jacents permet de ne pas se limiter aux seules sphères des relations internationales, du commerce ou des relations de travail, ni aux perceptions fréquemment négatives du compromis.

<sup>5</sup> Les illustrations référencées au fil du texte (Ill. x) renvoient au cahier central. Sauf mention particulière, les photographies reproduites ont été prises à Strasbourg par Christine Blanc et à Montpellier par Cécile Frank.

l'intermodalité, par exemple. Le passage de la logique de ligne à celle du réseau de tramway (Ill. 1 et 2) se repère très vite aussi bien à Strasbourg (où l'on promeut fortement la notion de « réseau maillé » : Ill. 9 et 10) qu'à Montpellier (Ill. 11, et c'était déjà vrai lorsqu'il n'y avait qu'une unique ligne en fonctionnement).

- *Visible* : le tramway peut être inauguré, puis regardé par tous, usagers ou non, quotidiennement, et permet ainsi, en termes communicationnels et performatifs (Austin, 1970), une imputabilité élargie de l'action : il suffit de penser à l'inflation des moments de rituels, à l'instar des soudures symboliques du premier et du dernier rail de telle ou telle ligne ou extension à Strasbourg et Montpellier (Ill. 30 et 31).

- *Efficace* : par son exceptionnalité, produite avec un portage politique fort, le tramway ne cantonne pas le processus de décision dans les routines techniques et administratives. Ce serait là un gage de simplification et d'efficacité pratique, loin des concurrences organisationnelles entre services : le « grand projet » est arbitré par les seuls « grands décideurs ».

Mais le projet de tramway ainsi défini laisse-t-il place à la négociation ? Est-il même seulement négociable ?

## 2. Négocier ou transiger sur le projet urbain de tramway ?

En sociologie, Olgierd Kuty souligne que « l'homme des sociétés démocratiques est un négociateur » (1998, p. 325). Il met en avant la notion de « négociation valorielle », qui ne se limite pas aux conflits d'intérêt. On se rapproche ainsi de la transaction sociale, promue par Jean Remy (Remy *et al.*, 1978) et Maurice Blanc (1992). Elle rend raison des processus d'élaboration de « compromis pratiques » (pour reprendre l'expression de Raymond Ledrut, 1976, p. 93) dans les situations concrètes où le conflit ne peut être simplement lu comme un affrontement mais correspond à des modes de *coopération conflictuelle*, suivant le couple de l'autonomie et des interdépendances. Les enjeux croisés de la ville, de l'environnement et de la démocratie, dont le projet de tram constitue un lien possible, peuvent être tout spécialement analysés en ce sens (Hamman, 2009b ; Hamman & Causer, 2011). La transaction (réussie) débouche sur un compromis de coexistence où se jouent, dans une actualisation permanente, les fondements de la séquence transactionnelle suivante, ce qui « permet d'imaginer la vie sociale comme étant une confrontation d'une pluralité d'acteurs en relation partiellement conflictuelle et en négociation pour déterminer des zones d'accord en fonction de leur capacité de pression respective » (Remy, 1978, p. 89).

C'est là que se distinguent négociations et transactions, si on en croit Jean Remy : « La négociation [...] se déroule dans un espace-temps déterminé de façon explicite. Lorsqu'elle réussit, elle se clôt par un accord formalisé. [...] Il en va tout autrement de la transaction qui est un processus diffus dans l'espace et dans le temps, rythmé par des moments forts » (Remy, 1998, p. 23). En ce sens, les transactions intègrent des situations correspondant à des accords tacites, qui, pour fonctionner, ne peuvent être exprimés publiquement (Blanc, 2009b). Autour des projets de tram, on a affaire à des configurations complexes par rapport aux frontières politiques, administratives et sociales, avec des épisodes de tensions « à rebonds » qui font irruption sur la scène publique, mais également des conflictualités « à bas bruit », pas nécessairement très élevées mais faisant enjeu pour ne pas risquer des perturbations du projet.

Les périodes de travaux relatifs aux réalisations de lignes de tram sont significatives. Elles suscitent des mécontentements chez les riverains, les commerçants concernés, les usagers pris dans les embouteillages, etc. Mais ceci peut aller plus loin, notamment si des collectifs se structurent et contestent le projet par des actions en justice. La gestion « courante » ou préventive fait l'objet d'une attention importante, comme le montrent les commissions d'indemnisation amiables, installées à Montpellier comme à Strasbourg. Elle peut rapidement se transformer en gestion de crise. Dans la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), on pense à l'« affaire » de la démolition du pont Churchill, surhaussé, pour le remplacer par un ouvrage à niveau du sol devant relier les quartiers de l'Esplanade et du Neudorf à l'occasion du prolongement du réseau de tram (Ill. 25 et 26). L'annulation de la déclaration d'utilité publique (DUP) par le tribunal administratif, remettant en cause la procédure de concertation menée et induisant un arrêt des travaux, a ouvert une polémique politique, là où la contestation du projet était jusqu'alors le fait d'associations locales et de quartier. Les épisodes de controverses se sont ensuite succédés. Cela a été le cas lorsque des parlementaires UMP alsaciens sont venus à la rescousse des édiles à travers un « cavalier législatif » : ils ont déposé un amendement à un projet de loi débattu au même moment à l'Assemblée nationale, afin de passer « par-dessus » la décision de la justice administrative. Ceci s'est accompagné, localement, d'une prise de parole importante des décideurs pour assurer, en même temps, qu'il sera tenu le plus grand compte des motifs de l'annulation de la DUP... tout en contestant le bien-fondé de ladite décision. Exercice d'équilibrisme politique et communicationnel, donc, entre le nécessaire respect d'une décision de justice (qu'il pourrait être politiquement coûteux de contester trop vivement) et le fait de ne pas rester silencieux face à un camouflet (ce que l'opposition, comme les associations qui ont porté l'affaire en justice, ne manquent pas de

souligner) et donc de justifier la procédure telle qu'elle a été menée, le tout sans donner l'impression de céder à l'attentisme.

Plus largement, débattre avec l'autre et entrer dans des transactions, c'est-à-dire reconnaître des éléments de communauté autant que des différences réelles, est indispensable pour définir l'exercice démocratique, dont ne peut s'abstraire le projet comme co-production de la ville. Mais la démocratie représentative et la démocratie participative tendent à s'exclure l'une l'autre. L'exercice de la démocratie locale passe par des transactions bipolaires, entre élus et services techniques ou experts des collectivités, avec le citoyen à l'arrière plan. En même temps, ce dernier est invité à devenir « actif ». C'est régulièrement le cas, dans l'affichage du moins, autour des aménagements du tram. On se situe dans un jeu non plus à deux mais à plusieurs groupes, entre les élus, les techniciens et les citoyens mobilisés, ce qui correspond à des transactions multipolaires, entre trois légitimités qui ne se présentent pas sur le même plan : la représentation *via* le suffrage pour les premiers, la compétence pour les seconds, et la participation directe pour les troisièmes, se voulant « plus démocratique », y compris au titre de la mobilisation (Smith & Blanc, 1997, p. 298). Des compromis instables se succèdent, car des conflits et des alliances fluctuent à la fois entre ces trois types d'acteurs, mais aussi à l'intérieur d'un même répertoire de légitimation : par exemple, pour les élus ou les militants, en fonction des appartenances et des coalitions politiques. On peut penser, à Strasbourg, aux équilibres internes au Parti socialiste entre partisans de Catherine Trautmann et de Roland Ries à la mairie dans les années 1990 - début des années 2000. Ces tensions s'incarnent dans la gestion du projet de tramway, dans le rapport conflictuel au développement social des quartiers et à la politique locale de sécurité. L'épisode de l'introduction de la vidéosurveillance dans le réseau de tram en 2000 par R. Ries, devenu maire après le départ de C. Trautmann pour le ministère de la Culture, est symptomatique d'une prise de distance par rapport à sa prédécesseure.

Derrière l'appel aux « habitants » et autres « citoyens », une multiplicité d'acteurs font l'objet d'un traitement différencié tout au long des cheminements des projets de tram. Certains processus de négociation sont formalisés, comme le versement d'indemnités à des commerçants pour compenser une perte de chiffre d'affaires liée à des travaux. Ils ne font pas partie des dispositifs de concertation mis en place par les collectivités (comme les réunions publiques...), et visent, au contraire, à écartier certains dossiers, jugés sensibles, par un traitement « à part ». De ce fait, la négociation formelle (qu'incarnent notamment les commissions d'indemnisation des commerçants, les missions « handicapés » et la gestion des acquisitions foncières à l'endroit des propriétaires concer-

nés par les tracés) comprend aussi une dimension tacite : celle qui consiste à cibler des groupes prioritaires et des solutions spécifiques – qu’elles soient techniques ou financières –, qui ne s’adressent pas au citoyen *lambda*. Ces modes de négociation participent au cadrage de la concertation. De plus, les campagnes de communication lancées sur le projet de tram incluent une dimension pédagogique visant à « responsabiliser » le citoyen, ce qui veut dire l’inciter à prendre part à la consultation, mais aussi à être conscient de ses devoirs et de l’intérêt public. C’est là un autre mode de cadrage des débats et des négociations, posant ce qui serait légitime ou non. À ce même objectif correspond aussi un volet communicationnel visant à gagner la conviction des habitants : production de données justificatrices *via* la commande de sondages, rappel des actions municipales déjà menées et de leur « succès », en particulier dans le domaine environnemental (mais aussi esthétique, s’agissant de l’habillage du tram), etc.

### 3. Une entrée pour penser la « ville durable »

La « ville durable » est aujourd’hui devenue un enjeu incontournable de l’action publique (Lefèvre, 2008 ; Laigle, 2009), à travers un certain nombre d’expériences et, plus encore, d’énoncés qui font florès : il suffit de penser aux « éco-quartiers » rebaptisés à présent « quartiers durables » dans bien des initiatives locales, notamment suite à des programmes incitatifs du ministère français de l’Écologie. La diffusion se repère aussi dans les études académiques, quand bien même on peut faire grief de reprendre ce qui s’apparente à une prénotion<sup>6</sup>. Mais ignorer ladite problématique n’est pas plus satisfaisant. Cette question a été et demeure débattue à propos du fameux « effet Nimby » (*not in my backyard*), apparu sous la plume de chercheurs en science politique et récupéré dans le monde social, notamment par des décideurs locaux, pour décrédibiliser des mobilisations citoyennes et associatives territorialisées en se drapant de la défense de l’intérêt général (Jobert, 1998 ; Trom, 1999). Revenir sur les rapports complexes entre ville, environnement et DD a d’autant plus de portée (Hamman & Causer, 2011). Les projets de tramway urbain le permettent, d’autant mieux que l’on ne s’enferme pas dans une lecture « écologique », en privilégiant une problématique de la production des urbanités (Hamman, 2011).

En relation à ce que désigne un « grand projet » urbain, l’ouvrage questionne la « ville durable », comme mise en mots programmatique de l’action publique et comme expérimentations pratiques – qu’elle soit énoncée en tant que telle ou non –, suivant une diversité d’échelles

<sup>6</sup> L’ouvrage d’Émelianoff & Stegassy (2010) constitue un exemple, qui ne soumet pas à l’analyse critique la notion de « ville durable ».

spatiales et temporelles imbriquées, où se joue l'enjeu de sa consistance possible. Il en va de modes de circulations et de passages, invoquant des séquences et des espaces qui viennent se rencontrer (fût-ce à travers des tensions) ; ceux-ci permettent de dépasser des couples d'opposition classiques comme ville/nature, développement/préservation, etc. (Wintz, 2008). Comment, finalement, penser ensemble ville et environnement comme les deux pôles, à la fois complémentaires et porteurs de conflictualités, d'un seul et même objet ? (Hamman, 2009b, vol. 2, 3<sup>e</sup> partie). Et à quels niveaux et espaces de pertinence, compte tenu de la problématique de l'interconnexion global/local, indissociable du DD ?

La multiplicité des échelles en jeu, interagissant entre elles, représente une clef de compréhension de la « ville durable », si l'on veut y voir autre chose qu'un affichage à la mode et faire lien entre les cadres plutôt « stratégique » ou « opérationnel », sans oublier la dimension d'énoncé performatif. En effet, les périmètres d'intervention sont des construits *de* et *pour* l'action publique<sup>7</sup>. Or, les démarches de projets durables ne recouvrent pas parfaitement les découpages administratifs institués ; d'où l'enjeu que constitue leur (re)définition. Ceci conduit à se demander comment et pourquoi certains acteurs urbains (plutôt que d'autres ? avec d'autres ? en concurrence avec d'autres encore ?) s'emparent du DD pour avancer des objectifs, et sur quels terrains concrets ces politiques sont mises en œuvre. Les projets de tramway en constituent un, particulièrement riche de sens.

On revient ainsi *en relation* sur des enjeux d'importance de ce qui fait la « ville durable », comme la morphologie urbaine rapportée aux consommations énergétiques autour des mobilités, les services urbains parfois interrogés comme des « écosystèmes urbains durables », les ambiances urbaines, où se rencontrent l'esthétique et l'écologique, les notions d'inégalités et de justice, au prisme de lectures urbaines, sociales et territoriales, etc. (Coutard & Lévy, 2010). La complexité de ce que désigne le DD ressort, y compris par la multiplicité des déclinaisons et des affichages dont il fait l'objet à l'heure actuelle de la part des collectivités et des professionnels de la ville (Hamman & Blanc, 2009 ; Hamman, 2008, 2009a). La problématique environnementale représente une entrée en soi, dans la mesure où elle a longtemps été sous-explorée dans les études urbaines. En particulier, dans le cas français, les travaux portant sur la « politique de la ville » se sont concentrés sur les enjeux de conciliation entre développement économique et développement social urbains, notamment dans le cas des « quartiers sensibles », laissant la dimension écologique en retrait (Blanc, 2009a). Au contraire, le

---

<sup>7</sup> La quête de l'adéquation entre espaces fonctionnels et territoires institutionnels l'illustre, à travers les réformes récurrentes de la carte des territoires administratifs au nom de la modernisation politique (Offner, 2006).

DD urbain, dans la pratique, insiste surtout sur la connexion économique-environnemental. Si la recherche première de transversalité diffère, il y a dans les deux cas des enjeux d'interface et de mise en cohérence entre différents secteurs. Une question émerge de la sorte : celle de l'intersectoriel et de l'appel à la gouvernance, qui est parfois présentée comme un « 4<sup>e</sup> pilier » du DD, destiné à lier l'économique, l'environnemental et le social<sup>8</sup> à travers une citoyenneté active en démocratie locale. La dimension dite « participative » est souvent avancée par les décideurs autour des opérations de tram ; elle est d'importance par rapport à l'accès à l'espace public et en regard des lectures techniques et de la légitimation des politiques publiques par la science<sup>9</sup>.

Les projets de tramway permettent de penser ville et environnement dans la diversité de leurs interactions. Car rapporter l'environnement à des horizons de court et moyen termes et le DD au long terme<sup>10</sup> passe sous silence les cheminements de concrétisation du DD. Au-delà des grands principes énoncés en 1987 dans le rapport Brundtland<sup>11</sup>, les dynamiques de mise en œuvre sont essentielles pour aller au-delà des généralités bienveillantes mais demeurant « en surplomb ». De même, on ne saurait associer de façon binaire proximité et environnement *versus* global et DD. D'abord, la « proximité » est un construit politique et social susceptible de bien des interprétations selon les acteurs. Ensuite, le DD se définit justement aux intersections entre échelles, pour que global et local se conjuguent. C'est tout le sens des politiques de DD urbain que de ne pas limiter le questionnement transversal économique-environnemental-social (voire culturel) à la sphère des relations internationales. Enfin, il faut ajouter aux espaces matériels la dimension des espaces de référence, d'ordre cognitif, pour comprendre les associations qui sont faites dans l'action publique urbaine avec des référentiels locaux ou globaux ou encore les deux à la fois (Hamman & Blanc, 2009, 5<sup>e</sup> partie).

---

<sup>8</sup> Pour une présentation des grands piliers du DD, Zaccai, 2002 ; et Hamman, 2008, sur le cadre urbain.

<sup>9</sup> En même temps que se développent des dispositifs participatifs, il est aussi question d'une réactualisation du modèle légal-rationnel d'expertise fondé sur les effets d'autorité liés à la compétence technique, à l'exemple du modèle des « agences » (Restier-Melleray, 1990).

<sup>10</sup> Ce qui transparait par exemple dans l'introduction de Jean-Pierre Lévy, *in* : Coutard & Lévy, 2010, p. 3-14, notamment p. 11.

<sup>11</sup> Ce rapport des Nations Unies pose une définition du DD devenue classique, selon laquelle il s'agit de « s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures ». Gro Harlem Brundtland, alors Premier ministre de la Norvège, a présidé de 1983 à 1986 la Commission de l'ONU sur l'environnement et le développement.

#### 4. Méthodologie d'enquête et matériaux mobilisés

Nous proposons une approche des projets de tramway de Strasbourg et de Montpellier (Tableau 1, et Ill. 1 et 2) à partir d'un certain nombre d'entrées significatives permettant leur mise en parallèle. Le travail empirique, réalisé en 2009-2010<sup>12</sup>, croise des observations de terrain et la réalisation d'entretiens avec différents groupes d'acteurs. Il permet de multiplier les points de vue et d'opérer des corrélations (élus, techniciens, professionnels de la ville, associatifs, etc.).

En même temps, pour diversifier les sources, nous avons analysé de façon systématique un matériau original. Il s'agit des magazines municipaux et intercommunaux de Strasbourg et de Montpellier, depuis 1999 dans le premier cas et depuis 2003 dans le deuxième, et jusqu'en 2009 ; à savoir : *Strasbourg Magazine* (magazine communal, Strasbourg, mensuel, analysé depuis le n°96, février 1999, abrégé par la suite en SM), *CUS Magazine* (magazine intercommunal, Communauté urbaine de Strasbourg, trimestriel, analysé depuis le n°14, octobre 2000, abrégé en CM), *Montpellier notre Ville* (magazine communal, Montpellier, mensuel, analysé depuis le n°284, octobre 2004, abrégé en MV) et *Harmonie* (magazine intercommunal, Communauté d'agglomération de Montpellier, mensuel, analysé depuis le n°195, mars 2003, abrégé en HM). Ce sont des supports « mixtes », entre information et communication publique, et « situés », à la croisée de différents points de vue sur lesquels ils nous renseignent : ils sont publiés dans le cadre de la politique municipale ou intercommunale des décideurs en place et destinés à être lus par les habitants – qui sont aussi les électeurs. C'est dire qu'ils constituent un véhicule de diffusion autant que de valorisation des actions entreprises. On y observe ce qui est donné à lire et à voir, de façon réfléchie et contrôlée<sup>13</sup>.

Mais les choses ne sont pas aussi simples. Les articles des magazines peuvent être considérés comme la traduction sur papier d'un système d'anticipation des attentes, sur lequel se fonde l'exercice de la démocratie locale, en référence aux thèses de Niklas Luhmann<sup>14</sup>. Si l'on évoque tel ou tel dossier, ce peut être par volonté de communiquer sur un projet jugé porteur ou important, mais ce peut être aussi en réaction à des

<sup>12</sup> Les enquêtes de terrain ont été coordonnées par Philippe Hamman, avec Christine Blanc à Strasbourg et Cécile Frank à Montpellier.

<sup>13</sup> Pour une réflexion méthodologique sur l'analyse de supports « officiels » en sciences sociales, permettant de restituer différents points de vue en présence, voir Hamman, 2002.

<sup>14</sup> Selon ce dernier, la vie sociale est une structure complexe d'attentes : les attentes de chacun vis-à-vis des autres, mais aussi la capacité à deviner les attentes de l'autre, ce qui peut être désigné comme des « attentes d'attentes », c'est-à-dire répondre à ce qui serait une attente latente (Luhmann, 1985).

débats locaux qui s'imposent sur l'agenda, dans les arènes politiques et/ou les scènes publiques, à partir de mobilisations d'acteurs et de collectifs. De plus, en même temps que d'être un miroir « officiel » de l'action publique locale, les magazines comprennent également, de par la loi, une place d'« expression libre » dédiée aux groupes politiques représentés au sein du conseil municipal ou de communauté. Ces tribunes fournissent à l'opposition un support d'expression, certes tout aussi identifié que l'est la communication de la majorité en place, mais qui permet de confronter les points de vue, notamment au cours d'épisodes de controverses publiques, ou encore de repérer la production de consensus sur certaines réalisations. On pourrait ajouter que la ligne éditoriale des magazines municipaux et intercommunaux n'est pas identique, ni en termes d'équilibres politiques – plus complexes et nuancés à l'échelle communautaire –, ni de contraintes socio-spatiales de « représentativité » : parler des « quartiers » pour la ville-centre, des différentes communes membres de l'agglomération pour l'intercommunalité, etc.

À partir de ce dispositif, nous nous intéressons à la propriété de transversalité du projet de tramway, afin de qualifier, en déclinant différentes entrées, ce que recouvre ou non la négociation, dans une comparaison entre les cas de Strasbourg et de Montpellier.