

## **CROISER LES CULTURES PROFESSIONNELLES : UN IMPERATIF POUR LA QUALITE DE NOTRE CADRE DE VIE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES**

***À l'occasion de son bicentenaire, le CGPC va éditer un ouvrage intitulé « cultures croisées » qui rassemble des contributions de membres de la 5<sup>e</sup> section et de professionnels associés à ses travaux, sur le thème du nécessaire croisement des cultures professionnelles dans l'action publique sur les territoires. Cet ouvrage sera diffusé à la fin d'année***

*De tout temps, la réalisation d'ouvrages ou de projets d'aménagement (importants ou plus modestes) a fait appel non seulement aux savoir-faire techniques de l'ingénieur, mais aussi à des compétences issues d'autres champs disciplinaires, comme ceux touchant au paysage, à l'architecture, à l'urbanisme, à l'aménagement du territoire, ou à l'environnement.*

*Aujourd'hui, cette exigence de pluridisciplinarité, ou plutôt d'interdisciplinarité, est plus forte que jamais, alors que les projets d'aménagement deviennent de plus en plus complexes et que la société exprime en matière de cadre de vie et d'environnement des exigences qualitatives de plus en plus grandes. Les ingénieurs doivent non seulement savoir travailler avec d'autres disciplines mais en même temps intégrer dans leur propre savoir des dimensions non techniques et écouter l'interpellation des citoyens. Cette démarche intégratrice au service du projet, qui est le contraire d'un « face-à-face », concerne également les architectes, ainsi que les autres professions qui jouent un rôle de conception.*

*Exigence toujours proclamée, la transversalité est toutefois un art difficile, et c'est parfois un combat*

### **La transversalité, un art difficile**

Sur cette question, l'histoire comme l'actualité nous montrent des avancées, voire des réussites remarquables, mais aussi d'importantes résistances. Le croisement des cultures professionnelles ne va pas toujours de soi, dans un pays où la fragmentation entre disciplines, au niveau des formations et de l'organisation des professions, et les cloisonnements administratifs sont depuis longtemps vivaces.

Ainsi, du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, le développement des réseaux de communication aura façonné durablement l'identité du territoire français. N'a-t-on pas dit que ce sont les ingénieurs qui ont « dessiné » la France : les routes royales et leurs plantations d'alignement, les grands ouvrages comme le canal du Midi, les viaducs de chemin de fer, etc. ont su s'inscrire dans le territoire, et souvent embellir et magnifier les paysages de la France. Le développement des infrastructures a également été un moteur de la croissance économique et du développement urbain, comme l'a illustré la période « Saint Simonienne ». Des figures d'ingénieur-architecte, d'ingénieur-artiste ou d'ingénieur-économiste ont ainsi émergé de ces grandes aventures.

Cependant, la création en 1747 de l'Ecole des ponts et chaussées (suivie de celle de l'Ecole polytechnique à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle) d'une part, et l'ouverture en 1806 de l'Ecole nationale des beaux-arts avec sa section « architecture » d'autre part, consacreront une séparation durable de ces deux disciplines. Le décalage va progressivement s'installer entre des ingénieurs qui fondent le

développement de la société sur le progrès scientifique et technique, et le monde de l'architecture qui privilégiera longtemps l'approche esthétique et artistique et la dimension historique

Dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, plusieurs facteurs viennent bouleverser cette lecture du rapport entre l'art de bâtir et l'aménagement de notre territoire. Ce sont l'accélération de la croissance économique et urbaine et corrélativement celle de l'équipement du territoire ; la révolution technologique (nouveaux matériaux comme le béton, nouvelles techniques constructives) qui a ouvert de nouveaux champs de liberté et de créativité mais a fait perdre de vue les exigences d'une inscription harmonieuse dans l'espace ; la grave crise du logement imposant des réponses d'abord quantitatives et uniformisantes avec l'industrialisation du bâtiment ; l'explosion de l'automobile qui induit une fuite en avant dans les infrastructures. La domination pendant quelques décennies de la « pensée fonctionnaliste » dans de nombreux domaines touche aussi bien les ingénieurs que les architectes, imprégnés les uns et les autres par la révolution du « mouvement moderne », par l'idéologie de l'efficacité et de la rationalité assimilées à l'intérêt général. Cette période de transformation profonde du territoire est jalonnée de réussites et aussi d'erreurs parfois durablement contestées (grands ensembles, urbanisme de dalle, infrastructures agressives pour l'environnement...).

Après les Trente Glorieuses, les attentes de la société comme les réactions parfois virulentes des citoyens contre certains projets, ou contre le « bétonnage excessif », sont le signe de la montée de nouvelles attentes de la société et de la mise en avant de préoccupations qualitatives.

### **De « l'équipement » au « cadre de vie »**

Dans la même période, la création en 1966 du ministère de l'Équipement par Edgar Pisani apporte un bouleversement administratif et ouvre de nouvelles perspectives. Pour accompagner la croissance urbaine, le projet est de fusionner deux cultures historiquement séparées, celles des travaux publics et de la construction, et de développer sur le territoire un réseau de compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement. Des équipes pluridisciplinaires se mettent en place en région parisienne sous l'impulsion de Paul Delouvrier, et dans les métropoles régionales. Les expériences des villes nouvelles, des OREAM, des GEP dans les nouvelles DDE, des agences d'urbanisme, des missions « littoral » ou d'aménagement de la montagne... relancent la prospective et la planification urbaine. Elles sont l'occasion pour beaucoup d'ingénieurs, architectes, géographes, sociologues, économistes, paysagistes, etc., originaires du public ou du privé, de travailler ensemble et d'inventer de nouveaux concepts, de nouvelles pratiques dans des aventures passionnantes. Les cultures professionnelles évoluent beaucoup, elles s'imprègnent également de l'apport de la recherche urbaine et des sciences humaines... dans une administration encore dominée par les ingénieurs.

Au niveau central, la création d'un éphémère ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie en 1978 par Michel d'Ornano vise à aller plus loin, en rapprochant l'urbanisme et l'aménagement d'autres domaines comme l'architecture, le patrimoine urbain et la protection des paysages. Cette tentative est encore saluée aujourd'hui comme l'une des avancées les plus intéressantes. Ont été ainsi créées une direction de l'urbanisme et des paysages, puis une direction de l'architecture de l'urbanisme. Le réseau des architectes-conseils se développe auprès des directions départementales, il est complété par un réseau de paysagistes-conseils. Et même si deux décennies plus tard, la répartition des compétences éclate à nouveau entre les administrations de la Culture, de l'Environnement et de l'Équipement, de nouvelles habitudes sont prises, de nouvelles approches intégrées des territoires voient le jour.

La continuité du croisement de ces cultures professionnelles se poursuit également au sein de la *cinquième section du CGPC*, qui demeure aujourd'hui un lieu précieux de dialogue interministériel où se mettent en synergie ces différentes cultures de la ville et de l'aménagement du territoire, du patrimoine et de l'environnement

Au niveau local, la décentralisation à partir de 1983 modifie sensiblement le cadre dans lequel s'inscrivent les parcours professionnels. La pluridisciplinarité progresse, le réseau des agences d'urbanisme se développe, l'administration des collectivités locales (qui elle-même n'est pas exempte de défauts de cloisonnements) cherche à se moderniser. À la suite de la décentralisation de l'urbanisme local, les DDE perdent en ce domaine une partie importante de leur moyens en matière

grise et mettront quelque temps à retrouver leurs marques, pour exprimer la place de l'Etat dans l'aménagement ; d'autant que les questions juridiques accaparent de plus en plus les services. Cela n'a pas toujours favorisé le dialogue entre l'aménagement et les infrastructures, les services correspondants ayant parfois tendance à rester très autonomes.

### **Des professions confrontées à de nouvelles attentes sociétales**

Dans la situation d'aujourd'hui, la société s'est encore complexifiée et les enjeux du débat se sont encore déplacés. Elle est fortement marquée par la montée en puissance de nouvelles attentes « citoyennes », en matière d'environnement et de patrimoine, de cohésion sociale et de développement durable, mais aussi de débat public et de démocratie participative. Des lois nouvelles traduisent ces préoccupations, elles invitent comme la LOADDT ou la loi SRU à des démarches intégratrices et aux projets de territoires

C'est dans ce contexte qu'il faut saluer de nouvelles avancées qui concernent à la fois l'administration de l'Etat, les politiques locales et les milieux professionnels privés. Des réalisations récentes de grands projets, conciliant qualité technique et insertion environnementale réussie, sont reçues positivement par l'opinion : grands ouvrages, nouvelles gares TGV et pôles d'échanges intermodaux, politique du « 1% paysage » autour des autoroutes, etc. Plus généralement, les coopérations entre ingénieurs, architectes, paysagistes... se développent sur les ouvrages et infrastructures, les cultures constructives, les aménagements urbains, les espaces publics. Les plans de déplacements urbains doivent dorénavant intégrer la protection de l'environnement, la limitation du trafic automobile et des émissions de gaz à effet de serre. Une nouvelle génération de projets urbains voit le jour, mettant en avant la qualité architecturale et urbaine, la mixité sociale, le rôle des espaces publics, la reconquête urbaine des infrastructures. C'est aussi la requalification des centres historiques à travers les secteurs sauvegardés et les « ZPPAUP », ou la lutte contre l'insalubrité et les atteintes à la santé dans une partie des logements anciens.

La « politique de la ville » et les problèmes des « banlieues en difficulté », syndromes d'une grave crise sociale et urbaine, contribuent à une forte évolution des cultures professionnelles dans l'administration publique. Car il faut faire le lien, à l'échelle des quartiers et de l'agglomération, entre les projets d'aménagement et les problèmes de société, notamment ceux touchant à la ségrégation sociale.

La formation des les ingénieurs a également beaucoup évolué, l'ENTPE comme l'ENPC s'ouvrant largement à ces diverses préoccupations et engageant des coopérations avec d'autres établissements.

Pour autant, il reste encore beaucoup de chemin à faire dans notre pays. Une spécificité française, si l'on nous compare aux pays anglo-saxons, demeure la séparation entre les bureaux d'études techniques et les agences d'architecture, elles-mêmes de petite taille pour la plupart. L'enseignement de l'urbanisme et de l'aménagement reste encore très fragile, et les formations restent éclatées par discipline entre les universités, les écoles d'architecture, d'ingénieurs, de paysage..., même si des coopérations ont récemment été développées. Les logiques « sectorielles » sont encore présentes dans la culture de beaucoup de maîtres d'ouvrage opérationnels.

### **... Et l'Etat**

Du côté de l'État, on regrettera également la dispersion des compétences entre ministères et la difficulté de dépasser l'organisation verticale et sectorielle de l'action publique. Les politiques urbaines et territoriales dépendent à des degrés divers de six ministères différents, ce qui suscite parfois des solutions originales de dialogue interministériel, comme par exemple le *CODIRDU* (comité des directeurs pour le développement urbain créé en 1999, regroupant une vingtaine de directeurs et animé par le président de la 5<sup>e</sup> section du CGPC). Un grand « ministère des territoires » permettrait-il un jour de mieux appréhender cette transversalité ?

Une chance est à saisir aujourd'hui par le ministère de l'Equipement : conséquence des nouvelles lois de décentralisation, le départ des compétences routières des DDE vers les départements et vers un

« service national des routes » va conduire les services territoriaux à se repositionner résolument sur « l'aménagement des territoires », dans une approche transversale et interministérielle de la planification, du logement et des déplacements, de la politique de la ville, des risques et de l'environnement

**En conclusion**, pour promouvoir la qualité de notre cadre de vie et le développement durable des territoires, ne faut-il pas reconnaître que ce défi de croisement des cultures est *commun* à l'Etat, aux collectivités locales, aux acteurs du développement local et à la société civile ? Ce besoin d'une ingénierie territoriale renouvelée ne conduit-il pas à l'émergence de nouveaux profils professionnels, que l'on pourrait appeler les *métiers d'aménageurs de territoires*, et qui s'adressent tout autant aux ingénieurs, urbanistes, architectes, économistes, géographes... Faisons le pari que notre administration, dès lors qu'elle se met en mouvement avec ses partenaires, a la capacité de contribuer à relever ce défi.