
«LA DERIVE URBAINE»

CONTRIBUTION A LA CONSTRUCTION DU CONCEPT CENTRE/PERIPHERIE

CM

Elyane GUILLAUD-ROLLIN, Instituteur Maître Formateur
Ecole Clémenceau, IUFM de Grenoble,
Michelle MASSON, Professeur de géographie
IUFM. de Grenoble,

L'étude de la ville à l'école élémentaire est bien souvent un morceau de choix chez les enseignants les plus inventifs. Etudier la ville, c'est aborder des outils tels plans, cartes, graphiques, des notions comme celle de paysage à partir du paysage urbain vu à l'occasion de sortie sur le terrain.

La lecture des dernières Instructions Officielles pour l'école élémentaire prévoit¹ en effet au Cycle Moyen l'étude de "la France dans l'ensemble européen... Le cadre notionnel général est celui de la construction progressive de la notion d'espace". L'un des domaines d'études précisé est "L'étude des territoires. L'organisation de l'espace et l'aménagement permettront d'aborder la répartition de la population, les activités économiques (...agglomérations urbaines...)". Une fiche de sujet d'étude est d'ailleurs consacrée à "La ville. Les villes françaises".

I - PROBLEMATIQUE

Mais au delà de la déclaration d'intention, comment passer *de l'étude de la ville* ou des villes *à la construction de la notion d'espace urbain*, et plus précisément au *concept de centre/périphérie* ?

La méthode classique était de repérer des liaisons entre milieu naturel et implantation des villes (site, situation...), d'où une typologie des localisations (ville carrefour, ville-pont...). L'évolution rapide des villes et de leurs fonctions a amené le dépassement de la morphologie classique des villes en introduisant des oppositions telles centre/périphérie. Mais que l'on parte des documents, du terrain ou que l'on fasse un cours magistral, le point de vue avancé est toujours celui du maître qui trie les documents, organise la sortie, ou choisit ses critères pour aborder la question et présenter sa construction de l'espace urbain. Comment permettre aux élèves d'être les propres acteurs de leur construction de l'espace ?

¹ Arrêté du 18 juin 1984 paru au B.O. n° 26 du 28 juin 1984.

Le travail présenté ici fait suite à la lecture d'un article de A. Bailly, J.B. Racine, et O. Söderström : "A la découverte de l'espace urbain : géographie des représentations et excursion de géographie urbaine"² dans lequel les auteurs présentaient la "dérive urbaine". Celle-ci consiste en la découverte individuelle d'un espace urbain inconnu ou "dérive", en "l'expression raisonnée" des impressions reçues à cette occasion, et enfin en une "vérification-confrontation" grâce à la littérature existante ou à la rencontre de spécialistes de la question. L'expérience ayant été faite avec des étudiants, il s'agissait d'adapter la démarche à des enfants de Cycle Moyen. Une première expérimentation a été tentée dans une classe de CM2 en 1987-88, suivie l'année suivante d'une autre menée sur trois classes. Le meilleur niveau de réussite s'est avéré être le CM2. Les élèves de CM1 manquent encore un peu de maturité, mais si le travail est réalisable, ce n'est pas le cas en CE2 où l'expérience tentée a été un échec.

La démarche change la perspective : les enfants sont actifs et sont amenés à se poser une série de questions que jamais nous ne voyions sortir auparavant, ce qui fait que l'enseignant est amené par les enfants à rechercher des réponses aux questions posées par eux et seulement à celles-là. Cette nouvelle attitude nous a amené à nous demander : ne serions nous pas dans une situation voisine de ce que les mathématiciens et physiciens appellent "situation-problème" ? En effet, suivant la thèse de S. Joshua en Sciences Physiques, la situation-problème privilégie la méthode hypothético-déductive sur la méthode inductive. Pour cette dernière, toute connaissance vient d'une expérience initiale déjà modélisée par le professeur, alors que dans le cas de situation-problème est privilégiée la modélisation avec les élèves. Le point de départ est donc les **représentations des élèves**, ce qui aboutit à l'élaboration de différents modèles possibles, à diverses hypothèses, à plusieurs mises à l'épreuve successives ou discutées, ce qui permet d'élaborer avec les élèves les concepts envisagés.

La démarche conduite comporte trois étapes : la **ville-construction-subjective** à partir d'une "dérive urbaine", une "coupe urbaine" qui donne des éléments pour **exprimer rationnellement les impressions des élèves et permettre la formulation de questions**, enfin la **reconstruction de l'espace urbain** par appel aux autorités municipales qui permettent la "confrontation-vérification" évoquée précédemment.

II- LA VILLE CONSTRUCTION SUBJECTIVE

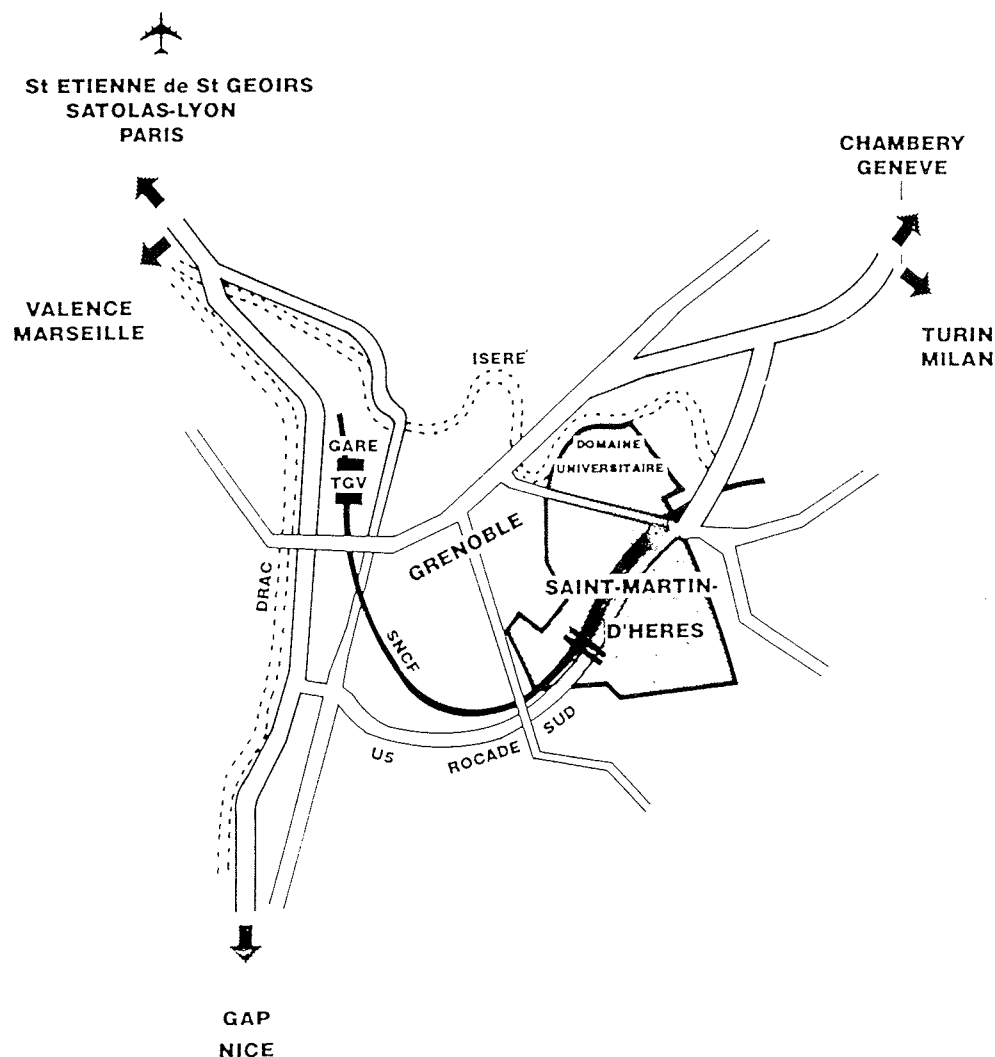
A. La dérive urbaine

Cette lecture subjective de la ville s'opère grâce à ce qu'il est désormais convenu d'appeler la "dérive urbaine". La réalisation de celle-ci en classe entraîne un certain nombre de contraintes qu'il ne faut pas méconnaître sous peine d'échouer dans sa démarche pédagogique.

En premier lieu, il est nécessaire de choisir une ville moyenne inconnue des élèves pour pratiquer l'exercice : testé, en milieu connu, cet exercice s'est avéré inefficace. Nous avons choisi en l'occurrence une ville de la périphérie grenobloise de 40 000 habitants environ, Saint-Martin-d'Hères, aux paysages urbains très divers et

² In Actes du Colloque de Leschereines - 1985 - IGA.

telle que les élèves, même s'ils la connaissent de nom, soit n'y sont jamais allés, soit n'en connaissent qu'une infime partie (document 1, ci-dessous).



Document 1

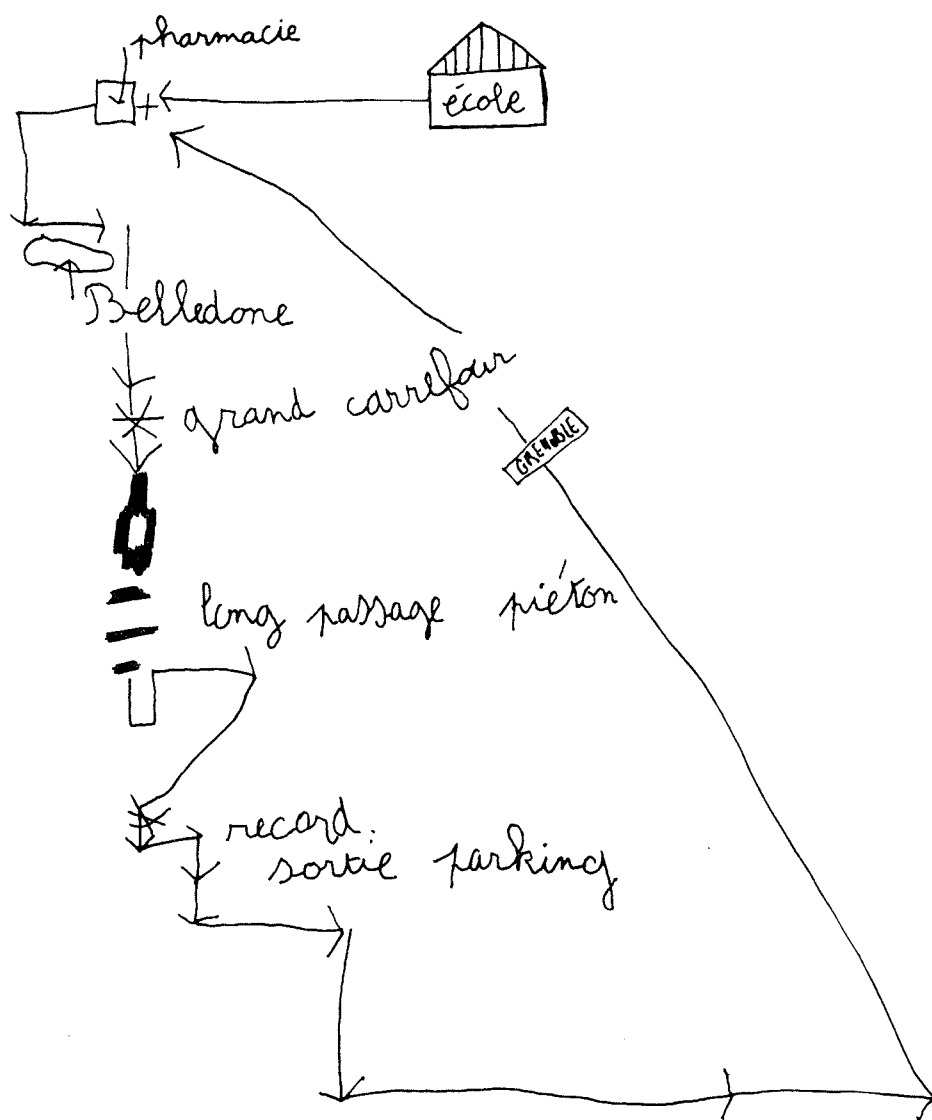
Situation de Saint-Martin-d'Hères dans l'agglomération grenobloise

(Extrait d'un document municipal)

En second lieu, sécurité oblige, cet exercice demande un encadrement d'autant plus important que les élèves sont plus nombreux. L'idéal serait que chaque élève agisse isolément, mais tout le monde sait que l'idéal ne sera jamais atteint. Dans le meilleur des cas nous pouvons obtenir six ou sept groupes de quatre élèves, accompagnés chacun d'un adulte qui doit *s'engager à ne pas influencer du tout le choix des élèves pendant l'exercice*, et qui n'assure qu'un rôle de sécurité et de rappel à l'ordre en ce qui concerne l'horaire de retour.

départ	Le coin des grands boulevards et du boulevard		
choix :	pts de repère	les caractères de l'endroit	pourquoi on change de direction
rue Jules Blandin	maison détruite	Sinistre, large, affichés, beaucoup de commerce	car les autres vont tous au même endroit
rue Joseph Brun	bac à chien	calme, beaucoup de caractères	cet endroit nous attire
rue du pont Léon	auto école	froid, immeuble isolé par des arborescences, (contre le froid), poubelle standard, facile à l'isère	pas dans l'entrée sans car cela retourne à l'avenue de Valmy
avenue Gabriel Péry	mondial moquette	bruyante, travaux face à la dique de l'isère	pour arriver à record
le Venderet avenue Benoît Gronier	grand immeuble pas d'ordure	ample, peu de monde	car elle a l'air moins bruyante
rue Lyallée	marchand de caravanes	peu de monde	pour continuer le trajet vers record
avenue Gabriel Péry	grand carrefour boîte à outils	bruyant, travaux.	
record	l'entrée	du monde marchandise parking	but de notre trajet
rue Georges Cayser	immeuble en construction	bruyant car c'est la sortie de record	parce que je veux rejoindre la Rue de Valmy car il est 10 ^h 10 ^h 53''
rue Tombrise Craizat	rue / grand Parking maison ancienne	bruyant les trottoirs ne sont pas accédés par les handicaps, odeur de biscuits Brun	
avenue de Valmy	grand carrefour	bruyant, maison rénovée	

Troisième contrainte : un certain nombre de consignes doivent être clairement définies au départ. La première est bien évidemment de formuler l'objet du travail sur le terrain : "se promener en toute liberté dans Saint-Martin-d'Hères, suivant son inspiration, dans un temps limité cependant (une heure et demie, maximum deux heures)". Deux travaux indispensables, qui relèvent de la prise d'indices, sont demandés : d'abord, une *grille-répertoire* à remplir au cours de la promenade indiquant le nom des rues parcourues, des repères et des qualificatifs de ces rues ainsi que les motivations des choix de rues (document 2, ci-contre) ; ensuite une *représentation graphique de l'itinéraire* sur papier libre (document 3, ci-dessous). De retour en classe, deux séances d'une heure et demie sont consacrées au *dépouillement collectif* des résultats.

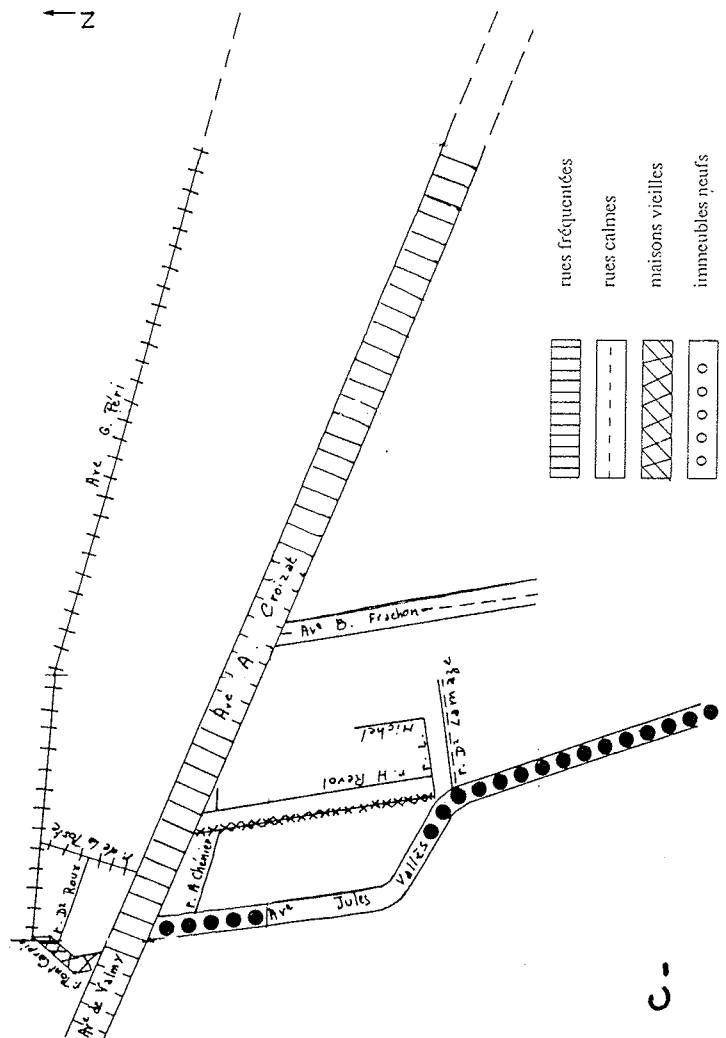
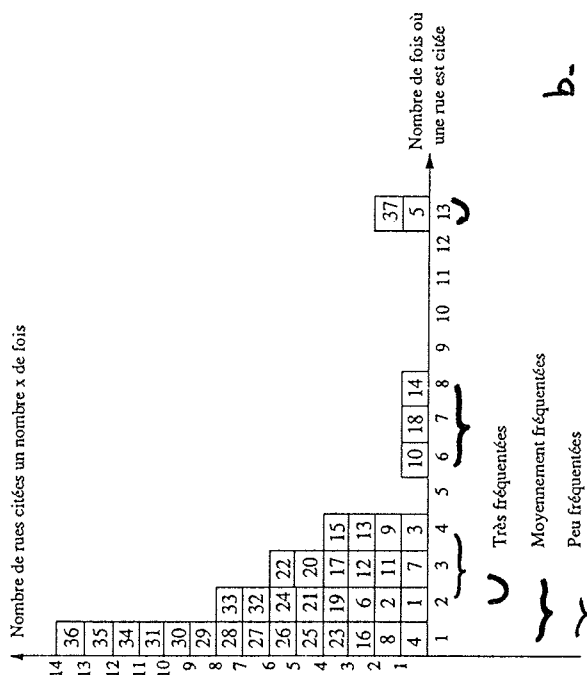


Document 3

Itinéraire réalisé pendant la «dérive»

1	Avenue P. Séward		2
2	Rue S. Bernard		2
3	Parc D. Casanova		4
4	Rue Ergels		1
5	Avenue A. Croizat		13
6	Place K. Marx		2
7	Rue de la poste		3
8	Rue Pasteur		1
9	Avenue G. Péri		4
10	Rue du pont Carpin		6
11	Place du 8 Février		3
12	Rue R. Revol		3
13	Rue Gay		4
14	Avenue Jules Valès		8
15	Rue L. Michel		4
16	Rue A. France		1
17	Rue Dr Lamaze		3
18	Avenue R. Frachon		7
19	Rue P. Langevin		2
20	Rue Dr Roux		3
21	Rue de Belledonne		2
22	Rue A. Chénier		3
23	Place de la République		1
24	Rue Stendhal		2
25	Avenue Jean Jaurès		1
26	Rue des Eparres		1
27	Rue E. Triolet		1
28	Rue Le Corbusier		1
29	Rue H. de Balzac		1
30	Avenue cité l'Abeye		1
31	Rue D. Leyrieux		1
32	Rue C. Béglier		2
33	Rue A. Camus		2
34	Rue Fleming		1
35	Rue Galilée		1
36	Rue Laynier		1
37	Avenue de Valmy		13

a.



Document 4

Cheminement moyen

- décompte statistique
- graphique permettant de créer la légende
- carte du cheminement moyen

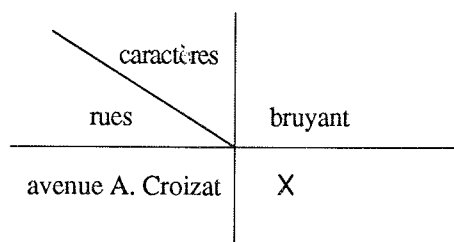
B. L'élaboration du cheminement moyen des élèves de la classe

Au début de la première séance en classe, par commodité et non par obligation, il a été demandé à chaque groupe de refaire sur un plan de la commune donné aux élèves, l'itinéraire réalisé pendant la sortie. Puis groupe par groupe, on opère un comptage statistique des rues empruntées qui se voient attribuer chacune un numéro en fonction de leur apparition (document 4a, ci-contre). Il s'avère que certaines rues ont été empruntées par plusieurs groupes et parfois plusieurs fois par le même groupe. A partir de ces résultats, un graphique à deux axes est élaboré : en abscisse, le "nombre de fois où les rues peuvent être citées" (1, 2,13) ; en ordonnée le "nombre de rues citées un nombre x de fois" (document 4b, ci-contre). Nous éliminons de ce décompte les très nombreuses rues citées seulement une ou deux fois et ne gardons que quelques groupes de rues citées avec une fréquence plus importante. Chaque groupe de rues retenu est doté d'une couleur qui servira de légende à la carte de cheminement moyen (document 4c, ci-contre) que chaque élève réalisera individuellement et qui va servir de trace écrite dans le cahier.

Dans le cas présent, les rues citées 12/13 fois, couleur rouge,
6/7 verte,
3/4 bleue.

C. Caractérisation des rues du cheminement moyen

Le cheminement moyen fait, une séance d'une heure et demie environ est consacré à la caractérisation des rues retenues. Ce travail s'opère collectivement au tableau (document 5).



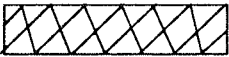
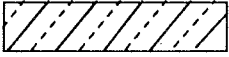
Principe de caractérisation

n° rues	beaucoup de circulation	odeurs de gâteaux	des commerces	calme	longue	large	tournante	fréquentée	sale	gaie	villas	immeubles neufs	vieilles maisons	vieilles maisons
37	X		X			X								
9	X							X						
5	X		X			X			X	X	X	X		
23														
13				X									X	X
14					X	X			X			X		
10													X	
7	X	X		X										
18				X										
22				X							X			

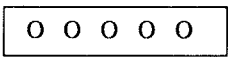
Document 5 : tableau de caractérisation

En ordonnée, nous relevons les rues retenues et, pour chacune des rues, nous notons en abscisse les adjectifs relevés pendant la dérive par les élèves sur leur grille pour caractériser la rue en question. Leçon de français certes, mais aussi et surtout, mise en évidence du fait que les représentations des uns et des autres ne sont pas équivalentes, que les mêmes mots peuvent recouvrir des réalités différentes ou, à l'inverse, que les mêmes réalités peuvent faire naître des images différentes chez les uns et les autres. Deux exemples concrets permettent de vérifier le bien-fondé de cette constatation. Plusieurs groupes d'enfants se sont trouvés aux abords du couvent des Minimes (document 6, n° 20 dans B-5, page 114). Ce couvent est l'un des rares vestiges anciens de la commune et aurait abrité les restes de Bayard. Ce bâtiment en cours de restauration est entouré d'espaces verts, de stades, de collèges, formant dans cette ville plutôt industrielle un endroit peu construit et calme. Le relevé des caractères oppose d'emblée deux types de qualification : pour les uns, il s'agit d'un espace calme, vert, où l'on peut se reposer, se promener alors que pour les autres, ce calme même est synonyme de "mort", montrant que certains enfants de nos villes sont mal à l'aise dans certains quartiers paisibles qui ne correspondent pas à leur environnement quotidien. Le deuxième exemple confirme cette première constatation. Certaines rues du quartier Croix-Rouge sont des rues paisibles, avec de petites maisons de l'entre-deux guerres, rénovées la plupart du temps, ceintes d'un carré de gazon et égayées de quelques fleurs. Si certains élèves apprécient, d'autres caractérisent ce quartier de "sinistre" parce que trop calme et l'opposent à d'autres quartiers d'immeubles HLM des années 1950, mal tenus, grisâtres, linge aux fenêtres, entrées étroites entre des poubelles débordantes, qu'ils préfèrent parce qu'ils les trouvent "vivants". Il est à noter l'importance pour les enfants des qualificatifs des odeurs, des bruits, des sensations de chaleur ou de froideur.

Lorsque toutes les rues sont caractérisées, les rues ayant les mêmes caractères sont regroupées et, pour chaque type de rue, des signes mis ensuite en surcharge sur les couleurs du cheminement moyen complètent la légende. Ainsi dans l'exemple cité, nous avons obtenu la légende suivante :

	rues commerçantes
	grandes avenues avec «grandes surfaces
	rues commerçantes avec usines
	rues calmes avec usines
	rues calmes avec jardins et/ou équipements

qui l'année suivante est devenue :

	rues fréquentées		maisons vieilles
	rues calmes		immeubles neufs

Ainsi, avons-nous sur un secteur de Saint-Martin-d'Hères une caractérisation d'une petite partie de la ville.

Les élèves s'interrogent : "Est-ce que toute la commune est caractérisée de la même façon ?". Ils sentent le besoin d'aller plus avant dans l'exploration de la commune et, armés du seul plan, cherchent à définir des quartiers qui au vu surtout du quadrillage des rues seraient différents et permettraient de rendre compte efficacement de la commune dans son ensemble. D'autre part, certains élèves pendant la "dérive" ayant tourné le dos à Saint-Martin-d'Hères et ont fait tout leur cheminement sur Grenoble, ne s'étant rendu compte que pratiquement au Centre-ville (lycée Stendhal) qu'ils s'étaient trompés. Ainsi la question des limites entre Grenoble et cette partie de Saint-Martin-d'Hères a été posée : "Pourquoi peut-on se tromper et partir dans l'autre sens sans s'en rendre compte ?".

III - ITINERAIRE A TRAVERS LA VILLE ET "COUPE URBAINE"

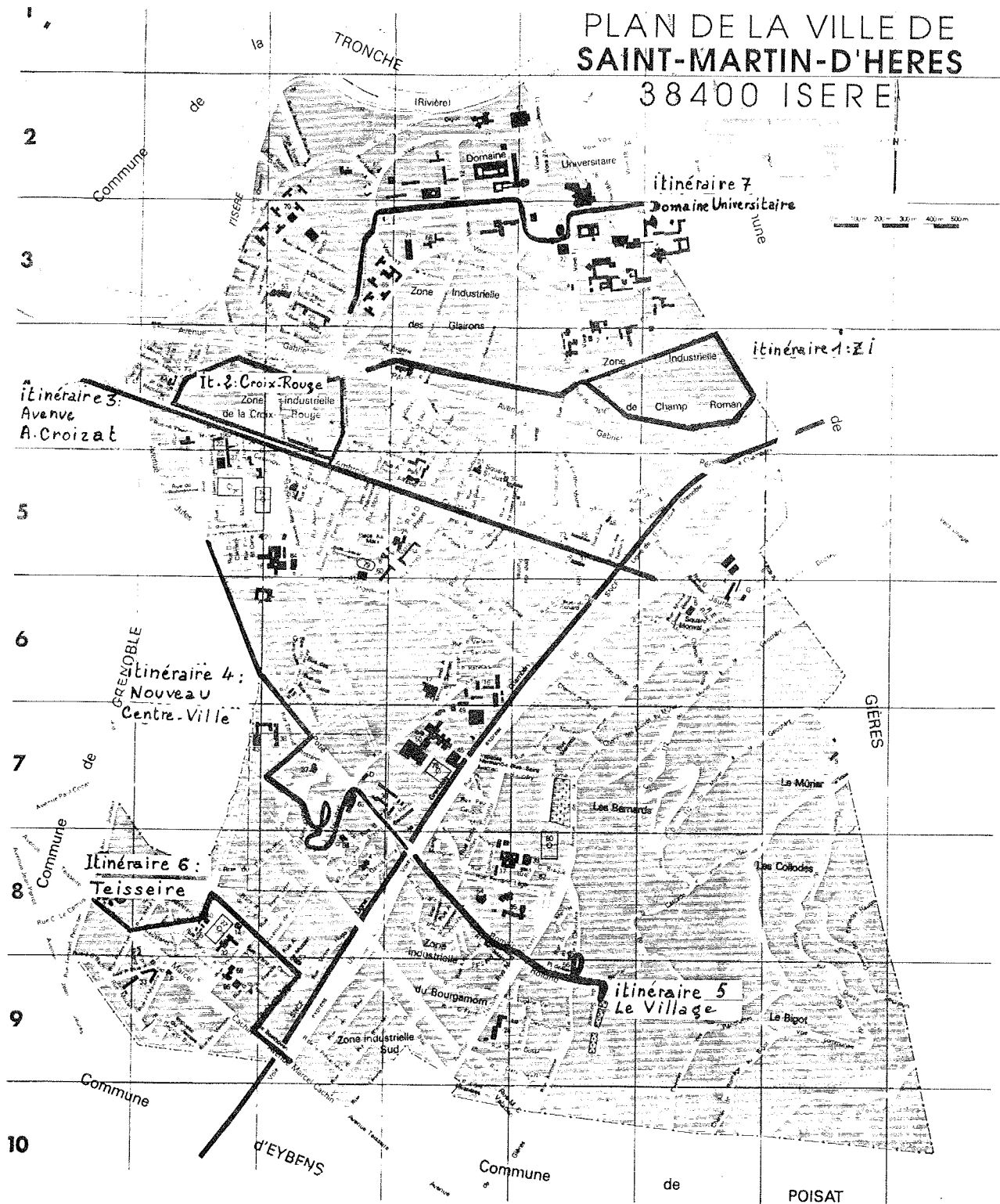
Comme nous venons de le signifier, les élèves définissent en classe, à partir du plan, sept itinéraires divergents à travers Saint-Martin-d'Hères, de façon à couvrir le plus de surface possible (document 6, page 114) :

- 1 - Zones industrielles de Champ Roman et des Glairons ;
- 2 - Zone industrielle de la Croix Rouge ;
- 3 - Avenue Ambroise Croizat ;
- 4 - Nouveau Centre-Ville ;
- 5 - Village ;
- 6 - Teisseire-Saint-Martin d'Hères ;
- 7 - Domaine Universitaire.

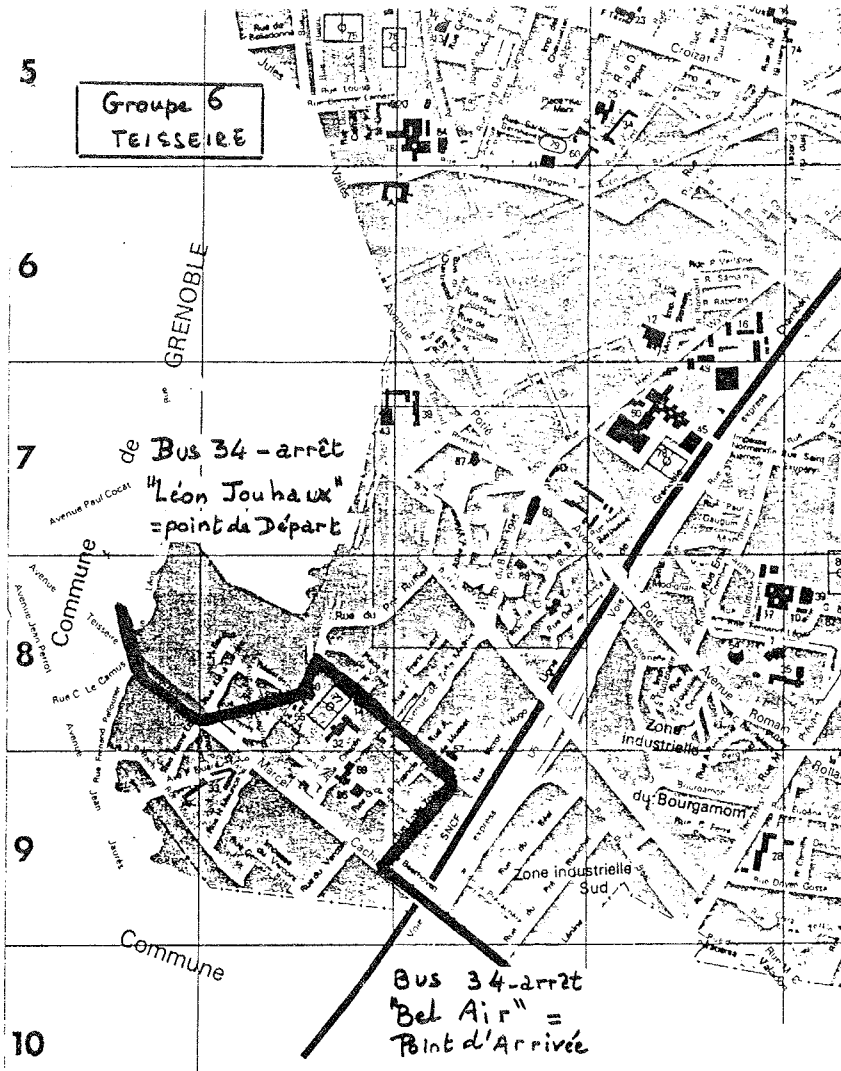
A. Itinéraire à travers la ville et "coupe-urbaine"

Là, encore une série de contraintes doivent être prises en compte.

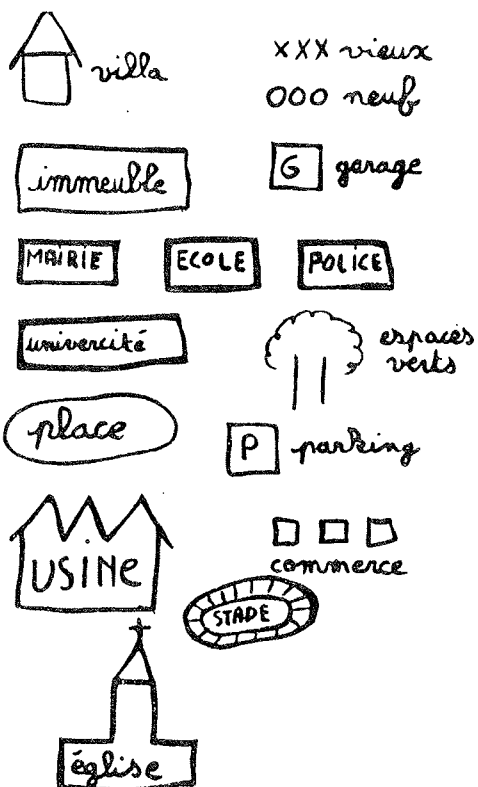
Il s'agit en premier lieu de reformer autant de groupes que d'itinéraires, ici sept groupes, et d'organiser à nouveau une sortie. Les conditions de la sortie ont changé. Il est nécessaire de se rendre rapidement sur les lieux de l'itinéraire. Si quelques groupes s'y rendent à pied, le plus grand nombre le fait par le bus, car parfois les itinéraires choisis sont éloignés de l'école : par exemple l'itinéraire 6, Teisseire (document 6 bis, page 115). Les mêmes contraintes d'encadrement se renouvellent et le temps sur le terrain ne doit pas excéder une heure et demie. Par contre les objectifs et les travaux demandés au cours de la sortie sont différents. Chaque groupe doit suivre strictement l'itinéraire élaboré en commun. Pendant celui-ci, une *coupe du bâti* (ou du non bâti) doit être réalisée et les caractères des rues notés, en puisant dans la liste des adjectifs retenus après la mise en commun de la séance 3 lors de la création de la légende (document 5, page 111). Ainsi, itinéraires et caractères des rues sont fixés à l'avance et le travail à faire est un travail graphique. Avant de partir, beaucoup d'élèves éprouvent le besoin de s'entendre sur un premier graphisme des éléments qui doivent entrer dans la coupe urbaine. Ils décident, par exemple, que s'il n'y a qu'un arbre dans la rue il ne sera pas relevé; par contre, s'ils rencontrent un parc avec des arbres, deux trois arbres suffiront à figurer le parc.



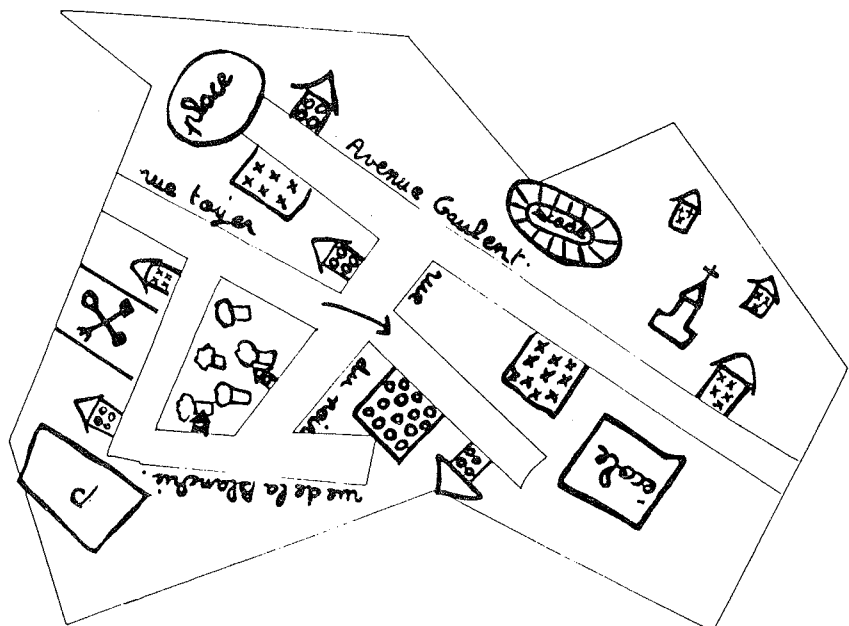
Document 6
Les itinéraires des groupes
(plan extrait d'un document municipal)



Document 6 bis
Itinéraire d'un groupe

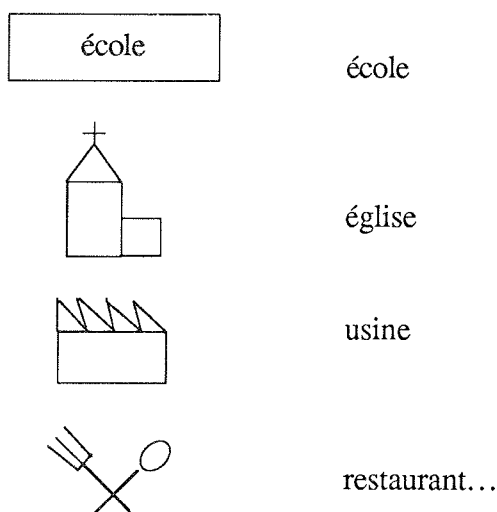


Document 7 ci-dessous
Légende et réalisation de la
coupe urbaine d'un groupe



B. Les coupes urbaines

De retour en classe, les élèves des groupes différents sont amenés à comparer leurs coupes. Aussitôt un consensus se dégage, toujours sur la symbolisation : Il faut *l'harmoniser*. Dans le cas présent, ceci a donné (document 7, page 115) :



Chaque groupe, muni d'une bande de papier à l'échelle de la carte du POS de la commune (1/2000ème) représentant la distance de l'itinéraire effectué, est amené à reporter les éléments de la coupe urbaine faite sur place en respectant les distances et avec la symbolisation commune (document 8, page 117).

La comparaison avec le cheminement moyen issu de la dérive urbaine permet aux enfants de remarquer que l'ensemble de la commune est très diversifié et des questions pertinentes commencent à fuser sur l'organisation de l'espace de la ville :

Pourquoi n'y a-t-il pas de centre-ville ?

Pourquoi l'église, la mairie, les écoles ne sont-elles pas au même endroit ?

Pourquoi y a-t-il trois centre-ville, un avec l'église, un avec la mairie et un nouveau quartier qui s'appelle le Centre-Ville et qui n'a ni église, ni Mairie ?

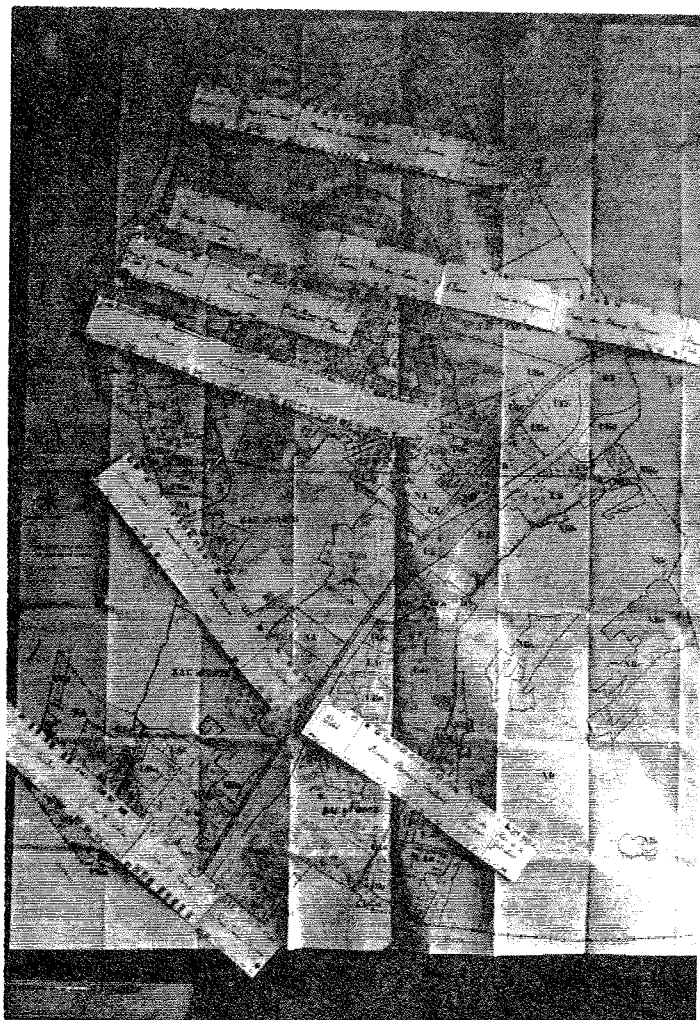
Pourquoi y a-t-il des champs de poireaux au milieu de la ville ?

Pourquoi a-t-on bâti le nouveau Centre-Ville ?

Pourquoi le Domaine Universitaire de Grenoble est-il sur Saint-Martin-d'Hères ?

Ces questions retenues sont évidemment les plus intéressantes car elles posent le problème de la *structuration d'un espace urbain* en particulier *celui d'une commune de banlieue périphérique à une grande ville et celui de l'organisation des fonctions dans cette agglomération*. La *croissance atypique* de cette commune crée des problèmes de lisibilité de l'espace parce que l'organisation de celui-ci *ne répond pas à une référence implicite* que les enfants par leurs questions mêmes révèlent posséder, le *concept de centre/périphérie* : une ville doit avoir un centre qui est marqué par la trilogie, église, école, mairie.

Ce questionnement va nous permettre de *reconstruire l'espace urbain*, c'est-à-dire de trouver une logique, un sens à un espace qui n'en a pas d'emblée.

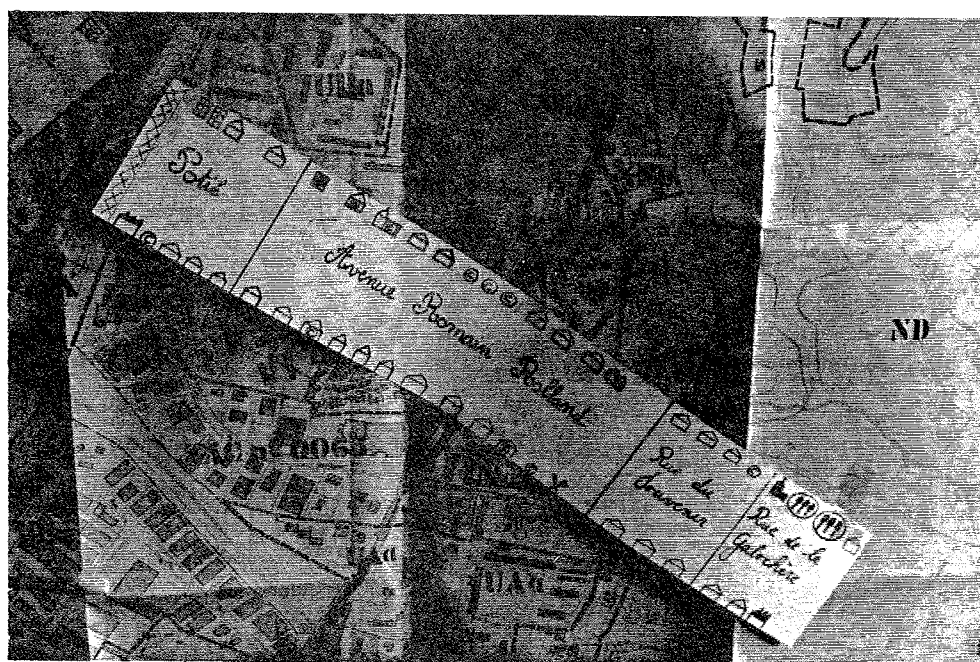


Document 8

Position des coupes urbaines sur le POS

- a. le POS et toutes les coupes urbaines. M. Masson
- b. détail d'une coupe. M. Masson

a.



b.

IV - LA RECONSTRUCTION DE L'ESPACE URBAIN

A. Présentation de la commune aux élèves par un spécialiste de l'aménagement : le responsable du POS de Saint-Martin-d'Hères

Nous avons demandé à la personne qui dirigeait le service du POS de la ville de Saint-Martin-d'Hères de bien vouloir répondre aux questions des enfants. Il est vrai que faire intervenir un spécialiste de l'aménagement auprès d'enfants de cet âge pose souvent des problèmes de communication qu'il est impossible d'éluder. Aussi, une rencontre préliminaire a-t-elle eu lieu pendant laquelle démarche et objectifs ont été présentés, ainsi que les questions des élèves. Celles-ci ont été regroupées par thèmes qui ont servi de fil directeur par la suite au spécialiste. C'est également pendant cet entretien que nous avons précisé que point n'était besoin de rentrer dans la complexité de la légende du POS, mais qu'il s'agissait de rester à la notion de grandes zones à destination particulière pour rationaliser l'espace urbain ; notre objectif étant plutôt de mettre du sens sur un espace qui en est dépourvu aux yeux des enfants, donc d'insister sur l'évolution historique de la cité, élément primordial d'explication, et sur l'objectif du POS, qui en l'occurrence était de restructurer un espace éclaté. Nous avons choisi en communles documents à présenter pour aider à la compréhension de l'intervention : photos des différents quartiers venant à l'appui de la démonstration historique et trois cartes, la carte de Cassini, la carte d'Etat Major de la fin du 19ème siècle (documents 9 et 9 bis, pages 119-120), et un schéma de l'agglomération (document 1, page 107) positionnant Saint-Martin-d'Hères par rapport à Grenoble.

Une séquence d'une heure et demie a permis aux enfants d'apprendre que Saint-Martin-d'Hères a été créée autour du **12ème siècle** appuyée à la colline des Bigots à 6 kms de l'entrée de Grenoble : *petit village traditionnel* de paysans, mais sur le territoire duquel trois couvents et cinq églises se construisirent, loin de l'Isère à cause des inondations et des marécages ("era" devenant "ères", "hères"). Au 18ème siècle, ce village qui évolue lentement a 1800 habitants. De spacieuses demeures campagnardes s'installent au pied de la colline (document 10 a, page 119). Au **19ème siècle**, la frange Nord-Ouest de la commune se construit, donnant naissance au quartier de la Croix-Rouge, Pont-Carpin et A. Croizat. En effet, il s'agit de *l'extension ouvrière et industrielle de Grenoble*, mais il y a peu de lien entre ces nouveaux quartiers et le vieux village d'agriculteurs. Cette coupure est accentuée par la cassure qu'opère la voie ferrée qui scinde la commune en deux. Dans la première partie du 20ème siècle, le développement industriel s'accroît : c'est la construction des usines Brun, d'ateliers de métallurgie ; et mélangé aux usines se développe un tissu urbain composé d'ateliers d'artisans et d'habitations sous forme de maisons modestes avec jardinets et immeubles de un ou deux étages, agrandissement le quartier existant (document 10 b, page 119). Mais la grande poussée date de *l'après-guerre*, la ville passant de 5000 à 40 000 habitants, surtout à partir du noyau du 19ème siècle. (Saint-Martin-d'Hères est aujourd'hui la seconde ville de l'Isère). L'avenue Ambroise Croizat devient une avenue commerçante, centre de polarisation de la commune surtout avec l'installation de la mairie. Les caractéristiques de ville ouvrière et de présence de populations immigrées sont renforcées avec un développement important de cités HLM et d'immeubles bon marché. L'autoroute périphérique de Grenoble accentue en 1966 la césure avec le village. Ainsi s'expliquent les nombreux champs ou friches urbaines que les enfants ont remarqués au centre de la commune. Le Campus est ouvert en 1968 sur



Document 9

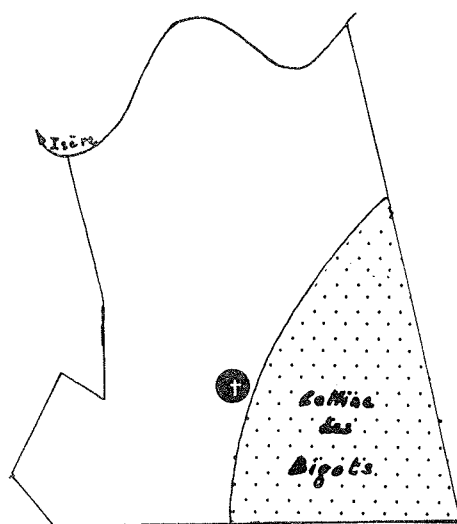
Extrait de la carte de Cassini n° 119

© IGN Paris 1991

autorisation n° 50 1030

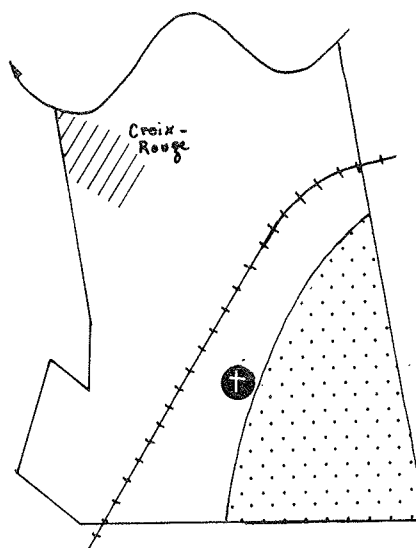
Document 10 (a, b, c, d)

Evolution de Saint-Martin-D'Hères



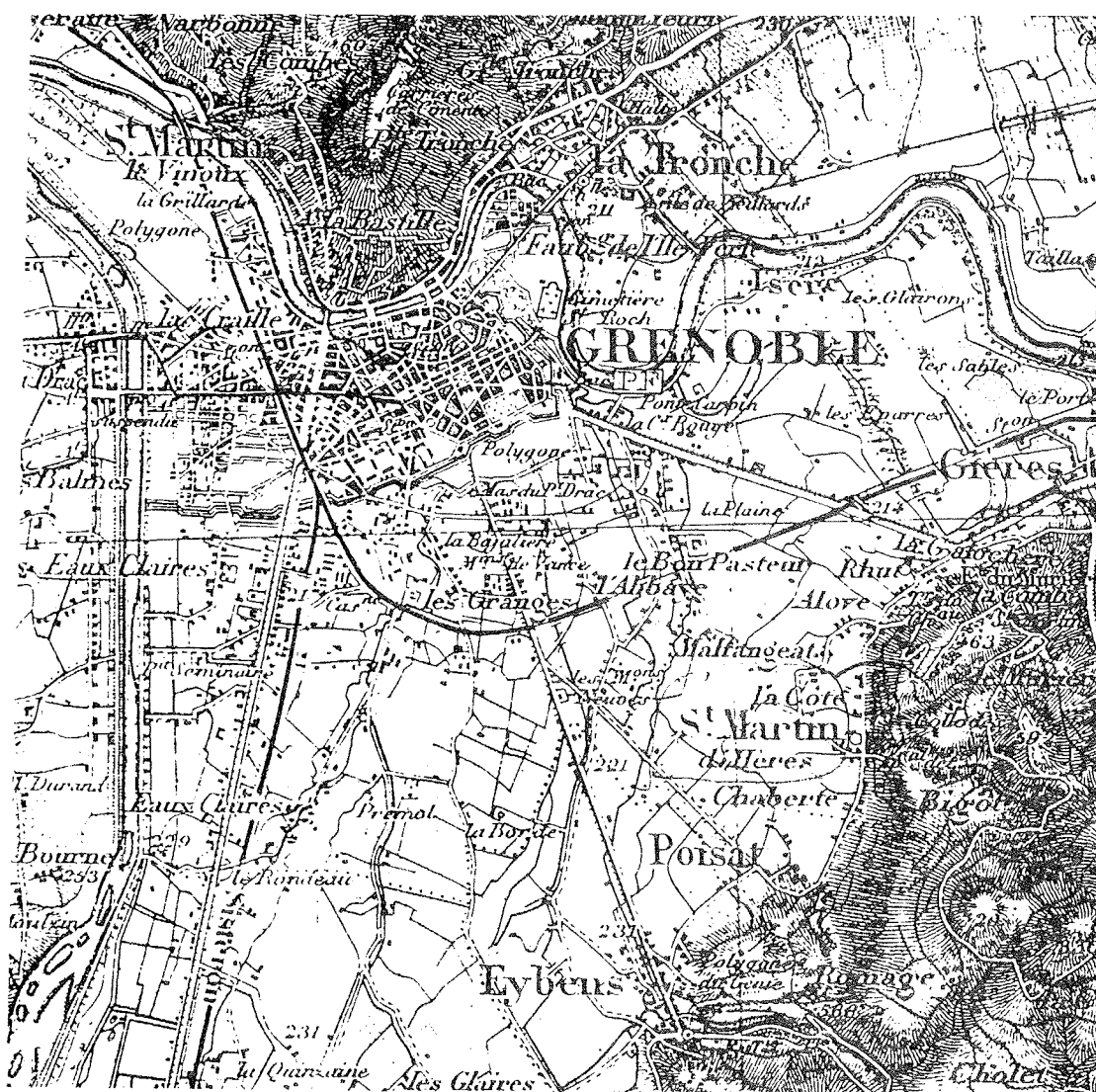
Document 10 a

Le village du 12ème au 19 siècle



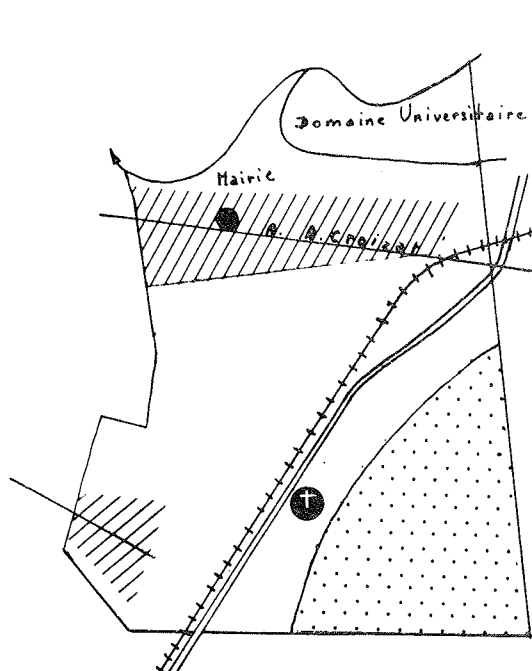
Document 10 b

Extension du 19ème et de la première moitié du 20ème siècle

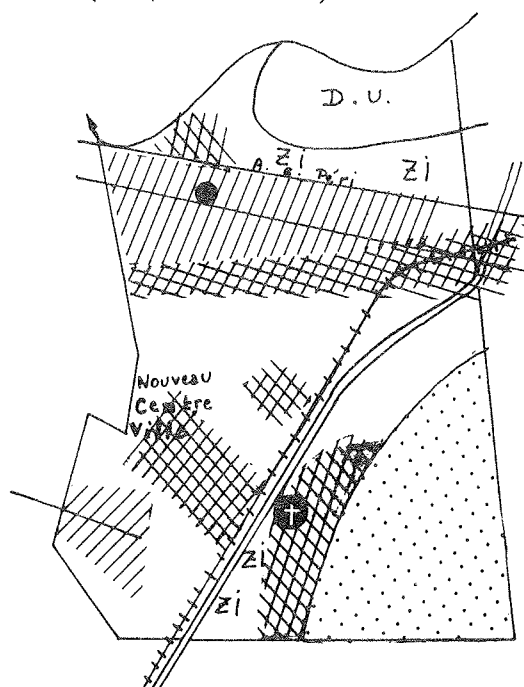


Document 9 bis

Carte d'état major de Saint-Martin-d'Hères (1889, révisé en 1897)



Document 10 c
Après 1950



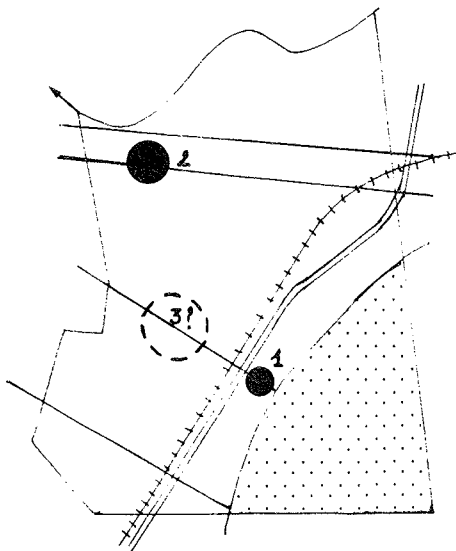
Document 10 d
Après 1975

un terrain répulsif (ancien méandre abandonné de l'Isère), sur plus de 100 ha regroupant rapidement de 25 à 30 000 étudiants (document 10 c, page 120). Le premier *Plan d'Urbanisme* pour maîtriser le développement anarchique de la commune date de 1973. Deux directions sont prises : *rénovation des quartiers industriels* du 19^{ème} siècle qui avaient mal vieillis (usines détruites, maisons, immeubles abandonnés...), Croix Rouge, A. Croizat, mais surtout *repolarisation* de la commune en créant en son centre, à mi-chemin entre le vieux village et l'extension du 19^{ème} siècle, un *nouveau centre-ville* moderne sur un terrain conservé depuis longtemps à cet effet sous forme de ZAC. L'ambition est de faire en sorte que pour tous les habitants de Saint-Martin-d'Hères, ce nouveau centre-ville soit un lieu d'attraction (document 10 d, page 120). Ainsi 40% du patrimoine immobilier de la commune date de moins de cinq ans. Cependant la population a baissé entre 1975 et 1982, ce qui montre qu'il s'agit plutôt d'une amélioration ou d'une substitution dans le patrimoine immobilier.

B. Synthèse avec les élèves et définition de centre/périphérique

La séquence suivante et dernière séance de ce cycle d'étude est consacrée à la synthèse de ce qui a été vu.

En premier lieu, nécessité de faire comprendre dans une perspective historique la *migration des centres* (document 11, ci-dessous) :



Document 11

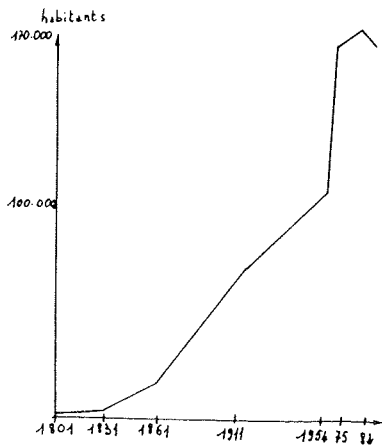
La migration des centres

1 - Premier centre, le Village autour de l'église de la paroisse demeure prépondérant jusqu'au 19^{ème} siècle.

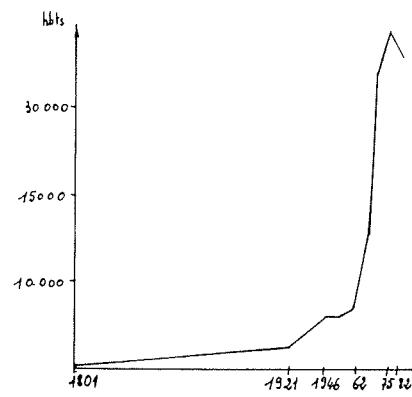
2 - Le déplacement de la mairie du Village à l'avenue A. Croizat est le symbole du changement du centre de gravité de la commune : elle va s'installer à proximité du nouveau pôle économique.

3 - Un essai de rééquilibrage de la commune est tenté par l'implantation ex nihilo d'un nouveau Centre-Ville, au centre géographique de la commune. Mais pour l'instant ce centre, résultat de la volonté des aménageurs, n'abrite pas les signes de la centralité tangibles pour les enfants : l'implantation du nouvel hôtel des Postes (document 6, n° 63 dans B.7, page 114) est peut-être l'amorce de ce rééquilibrage.

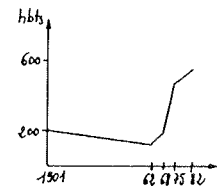
Deuxième temps : *replacer Saint-Martin-d'Hères dans le contexte de l'agglomération grenobloise* (document 1, page 107). Cette commune qui a connu une migration des centres en fonction de son histoire s'avère être, depuis la fin du 19^{ème} siècle, l'une des villes ouvrières de la banlieue de Grenoble (la ville de Grenoble quant à elle fonctionne dans son ensemble comme un centre). Ville de la première couronne, elle en a tous les signes : extension très rapide, surtout depuis la première partie du 20^{ème} siècle, correspondant au développement économique de



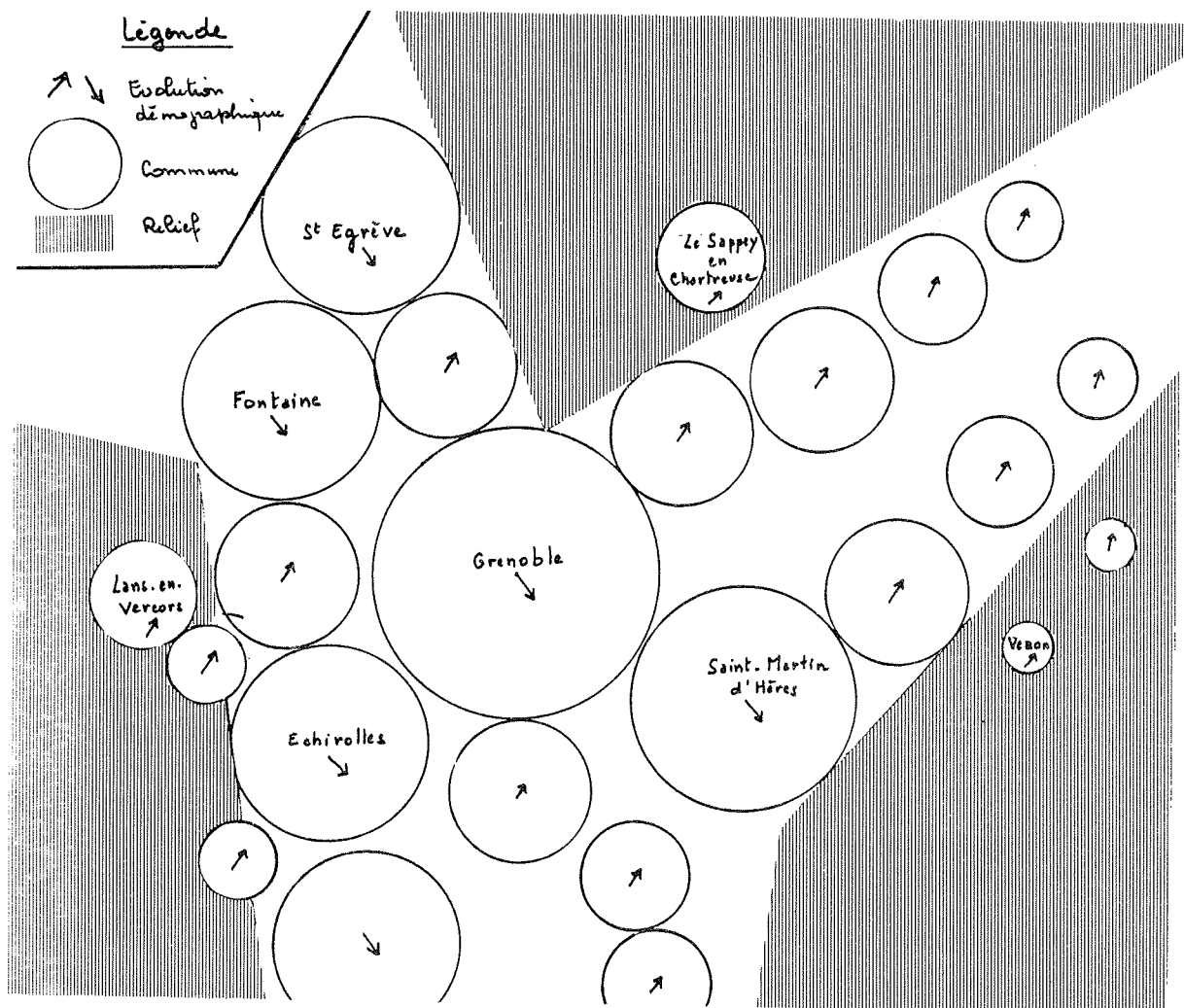
Grenoble



Saint-Martin-d'Hères



Venon



Document 12

L'agglomération grenobloise et son évolution démographique

Grenoble ; puis, à partir des années 70, ralentissement et même régression de la population dus en particulier au mouvement de rurbanisation qui fait décroître la population de Grenoble et de toutes les villes de la plus proche banlieue au bénéfice de communes plus lointaines (document 12, page 122).

Ainsi, par ce cycle de leçons qui peut être considéré comme un gros sujet d'étude, nous avons le sentiment d'avoir contribué à la construction du concept

centre/périphérie et par là à celui d'espace géographique polarisé, en partant des représentations des enfants et de leur questionnement. Les questions nées de la dérive urbaine et des réalisations de "coupes urbaines" à travers l'urbanisme martinérois posent une véritable "situation-problème" : comment expliquer un espace qui ne correspond pas au modèle implicite que les enfants ont dans la tête, à savoir un centre symbolisé par la trilogie "mairie-école-église", entouré d'un tissu urbain de plus en plus lâche et aboutissant à la campagne ? L'intervention d'un spécialiste de l'aménagement communal et la synthèse faite avec les enfants montrent, grâce à l'emboîtement des échelles, la migration des centres en fonction de polarités différentes, et le fait que cette commune est elle-même à la périphérie d'un autre centre. Un sens, un ordre sont donnés à un espace incompréhensible à la lecture immédiate, et ce sens et cet ordre passent par le concept.



institut
géographique
national

CENTRE INTERRÉGIONAL CENTRE - EST

8, avenue Condorcet - 69100 VILLEURBANNE

Téléphone : 78 93 83 39

— Centre de documentation :

- cartes ;
- photographies aériennes ;
- données géographiques spécialisées ;
- imagerie SPOT.

— Centre de production :

- mesures topographiques ;
- photocartes ;
- plans d'études ;
- cartes pour
 - l'urbanisme
 - l'agriculture
 - le tourisme
 - l'aménagement du territoire.

