



HAL
open science

Qui n'est pas charrette... n'est pas architecte? Quelle place occupe la pratique de la charrette dans le processus de socialisation à l'architecture et dans la culture professionnelle des architectes nantais?

Oriane Alletru

► To cite this version:

Oriane Alletru. Qui n'est pas charrette... n'est pas architecte? Quelle place occupe la pratique de la charrette dans le processus de socialisation à l'architecture et dans la culture professionnelle des architectes nantais?. Architecture, aménagement de l'espace. 2023. dumas-04089995

HAL Id: dumas-04089995

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04089995>

Submitted on 5 May 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Oriane ALLETRU

QUI N'EST PAS CHARRETTE... N'EST PAS ARCHITECTE ?

Volume 1 - Manuscrit



Sous la direction de Marie-Paule HALGAND
ENSA Nantes

2022-2023

Oriane ALLETRU

QUI N'EST PAS CHARRETTE... N'EST PAS ARCHITECTE ?

Quelle place occupe la pratique de la charrette dans le processus de socialisation à l'architecture et dans la culture professionnelle des architectes nantais ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE L'AUTEUR

Sous la direction de Marie-Paule HALGAND

ENSA Nantes

2022-2023

REMERCIEMENTS

Merci,

A Marie-Paule Halgand, ma directrice de mémoire, pour avoir suivi et dirigé ce travail,

A Pauline Ouvrard et Bettina Horsch pour m'avoir initiée à la sociologie de l'architecture lors de mon stage mention recherche, pour continuer à me faire confiance et pour m'avoir envoyé des articles sur la question de la charrette,

Aux doctorants du CRENAU pour avoir échangé avec moi au sujet de ce mémoire et pour leurs précieux conseils,

A Mika pour m'avoir soutenue et encouragée et pour avoir toujours essayé de me motiver à travailler même lorsque ses tentatives précédentes se sont avérées infructueuses, merci pour ce qu'il a sacrifié pour ce mémoire,

A la team ENS pour avoir accompagné une partie de mes soirées de travail et m'avoir soutenue à leur manière,

A mes parents pour m'avoir encouragée dans ce travail,

Aux 16 personnes qui m'ont accordé de leur temps lors d'un entretien sans lequel ce mémoire n'aurait pas pu voir le jour.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

TABLE DES SIGLES ET ACCRONYMES

AÉRES Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement (aujourd'hui devenue HCÉRES pour haut conseil d'évaluation de la recherche et de de l'enseignement supérieur)

CNESERAC Conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche artistiques et culturels

CVE Conseil de vie étudiante

DPLG Diplômé par le gouvernement

ENSA École nationale supérieure d'architecture

HMONP Habilitation à la maîtrise d'oeuvre en son nom propre

IGAC Inspection générale des affaires culturelles

IGÉSR Inspection générale de l'éducation, du sport et de la recherche

L1 Licence 1

L2 Licence 2

L3 Licence 3

M1 Master 1

M2 Master 2

PFE Projet de fin d'études

UE Unité d'enseignement

UNEAP Union nationale des étudiants en architecture et paysage

SOMMAIRE

VOLUME 1 - MANUSCRIT

- 5 Remerciements
- 7 Table des sigles et acronymes
- 11 Préambule. La charrette et moi
- 15 Introduction
 - 15 Origine et contexte de naissance du sujet et présentation de la problématique
 - 18 Note méthodologique
- 21 **Partie I : L'enseignement de l'architecture, la charrette et le groupe professionnel des architectes : quelques éléments de mise en contexte historico-culturelle**
 - 25 Chapitre 1 - La complexe histoire de l'enseignement de l'architecture en France
 - 35 Chapitre 2 - La charrette, une pratique et une expression héritées de la section architecture des Beaux-Arts
 - 43 Chapitre 3 - Le groupe professionnel des architectes : d'une structuration progressive à une fragilisation ?
- 57 **Partie II : Le temps de l'école. La charrette pour les étudiants en architecture nantais : d'un rite de passage à une prise de position critique**
 - 57 Chapitre 4 - La charrette vue à travers les yeux des étudiants en architecture nantais
 - 87 Chapitre 5 - La charrette : d'une incorporation stéréotypée de l'*habitus* de l'architecte...
 - 111 Chapitre 6 - ... à une prise de recul critique et désenchantée
- 141 **Partie III : Le temps de la vie professionnelle. Confrontation entre les représentations des étudiants et celles d'architectes nantais sur la charrette telle qu'elle est pratiquée dans le monde professionnel et sur son avenir**
 - 145 Chapitre 7 - La charrette, une même pratique en école que dans le monde du travail ?
 - 173 Chapitre 8 - Une pratique de plus en plus cadrée qui n'est pourtant pas sur le point de disparaître
- 193 Conclusion
- 200 Bibliographie
- 203 Table des matières

VOLUME 2 - ANNEXES

- Retranscriptions des entretiens
 - Étudiants
 - Professionnels

PRÉAMBULE. LA CHARRETTE ET MOI¹

En ce lundi soir de mars 2017, je quitte l'école en emportant dans mon sac une maquette partiellement assemblée, quelques pièces volantes et des planches de carton pour découper les pièces manquantes. Cette maquette inachevée, je dois absolument la finir pour le rendu de demain. Avec Q, mon ami et binôme pour cet exercice de début de S2, on va devoir présenter une maison des architectes chiliens Pezo et von Ellrichshausen qu'on étudie depuis trois semaines. Notre oral est écrit mais il nous reste du pain sur la planche alors on s'est réparti le travail. Lui il s'occupe de la mise en page de nos planches de présentation et moi de je me charge de la maquette.

¹ Ce préambule est un récit de notre propre expérience de charrette au cours des études. Le point de vue et le ton adoptés étant donc très personnels, nous avons choisi de le rédiger à la première personne du singulier.

Après un repas rapidement avalé, je me mets au travail. Il est 21h et je ne sais pas jusqu'où va me mener cette maquette. Cette inconnue m'angoisse quelque peu, moi qui n'ai jamais travaillé après le dîner quand j'étais au lycée. Pas le temps de tergiverser, il faut que je m'y mette. J'essaye d'être méthodique et de gagner du temps grâce à la méthode du "pic-pic" que nous a enseigné une monitrice de master. J'apprends à mes dépens que c'est quand même très long de faire une maquette. On est loin des deux heures qu'on avait estimées avec Q pour finir cette maquette dont il ne restait "que 2-3 pièces à découper et à coller et que quelques détails à figurer". Minuit approche et je me coupe avec mon scalpel. Une goutte de sang tombe sur la maquette et j'essaye de l'essuyer tant bien que mal avant qu'elle ne sèche. Je me fais rapidement un pansement et retourne au travail. Il est hors de question que je déçoive Q en rendant une maquette de mauvaise qualité ou pire, pas terminée !

Il y aura d'autres charrettes qui viendront ponctuer mon cursus scolaire.

Les charrettes répétées du semestre 3, celles dont je garde un souvenir douloureux. Celui des vacances de la Toussaint sacrifiées où j'allais tous les jours chez G pour qu'on travaille ensemble sur notre projet pendant que L nous laissait, une fois de plus, sans nouvelles. Puis, le sentiment de revivre une éternelle charrette, chaque semaine jusqu'à la fin du semestre, toujours chez G et toujours avec L aux abonnés absents. Ce projet que nous recommencions chaque semaine nous occupait tellement que je ne rentrais que ponctuellement chez moi pour me doucher ou récupérer des vêtements propres. Je passais le reste de mon temps à l'école et, à l'occasion de courtes nuits, je dormais chez G. Nous avons choisi son appartement comme lieu de travail parce qu'il était plus grand et plus proche de l'école que le mien. Il y a tout de même eu des bons moments lors de ces charrettes. Les dernières semaines où Q, M et S, voyant notre détresse, venaient nous aider à faire nos maquettes alors qu'ils avaient eux-mêmes leurs projets à rendre. Les repas que G préparait pour nous tous et que nous partageons serrés sur une petite table. Cette période aura soudé notre amitié, c'est indéniable. En revanche, cette solidarité ne nous aura pas empêchées, G, L et moi, de redoubler notre semestre.

Il y a aussi les charrettes de fin de semestre 4 avec M et A. Celles-ci, je les ai beaucoup mieux vécues. Premièrement parce qu'elles étaient tout aussi investies que moi dans ce projet et que notre groupe fonctionnait bien. Deuxièmement parce que nous avons choisi de faire un week-end de charrette de manière anticipée. Notre pari a été gagnant puisque nous avons presque fini le dimanche soir et que nous avons pu nous reposer le lundi, veille du rendu. Nous n'avons alors pas regretté de ne pas être allées au dîner d'archiculture².

² Archiculture est le festival de l'école d'architecture de Nantes qui prend place sur une semaine au mois d'avril ou de mai. Il est organisé par des élèves chaque année depuis le déménagement de l'école sur l'île de Nantes.

Puis, j'ai fait quelques charrettes avec Q pour notre projet du semestre 6 qui était très dense. Il y en a eu quelques-unes tout au long du projet et j'en garde de

plutôt bons souvenirs. En revanche, j'étais épuisée en fin de semestre. J'étais alors à fleur de peau et les dernières semaines ont été difficiles.

Après une période d'accalmie, les charrettes ont de nouveau fait irruption dans ma vie lors du premier confinement. L'adaptation au travail de projet en distanciel a été difficile et il m'a fallu redoubler d'efforts pour réussir, chaque semaine, à communiquer l'avancée de mon projet à mes enseignants par écrans interposés. Cette situation inédite demandait un gros travail de représentation par informatique qui prend du temps. Je m'en suis rendu compte et, par curiosité, j'ai calculé mon temps de travail hebdomadaire : 105 heures en moyenne. J'ai abordé ce semestre avec une certaine abnégation me pliant relativement volontairement à cette contrainte. J'ai réalisé en fin de semestre que j'avais puisé sur mes réserves lorsqu'une fois en vacances j'ai ressenti le besoin de ne rien faire pendant plusieurs semaines. Ma santé aussi me l'a fait ressentir puisque j'ai perdu entre un tiers et la moitié de mes cheveux. Je pense que c'est à ce moment que mes parents ont réalisé ce que j'entendais lorsque je leur disais que les études d'architecture demandent beaucoup d'investissement. En effet, j'étais rentrée chez eux pour ce confinement et ils ont vu de leur propres yeux le temps que je consacrais à mon travail personnel.

Après quatre années chargées, je suis rentrée à l'école Centrale dans le cadre de mon double cursus architecte-ingénieur. J'attendais ce changement d'école avec impatience pour "pouvoir souffler". Je m'étais dit que, même s'il allait falloir travailler pour atteindre le niveau scientifique requis, le rythme en école d'ingénieur serait moins dense et beaucoup plus supportable puisqu'il n'y aurait pas de projets à faire. L'expérience m'a donné raison. J'ai tout de même fait une charrette lors de ma première année à l'école Centrale pour terminer un devoir de mécanique des fluides. J'ai passé une bonne partie de

la nuit précédent le rendu à recopier mon brouillon sur une copie propre et bien présentée. En me disant assez rapidement “au pire il restera la dernière nuit pour finir” lorsque que j’ai découvert la longueur du sujet je m’étais presque conditionnée à faire une charrette. En effet, elle aurait pu être évitée et aucun de mes camarades issu de “prépa” n’a sacrifié une partie de sa nuit pour finir ce devoir.

Ma dernière charrette en date remonte au semestre de printemps 2022. De retour dans la formation architecte de mon double cursus après une année et demie passée sur les bancs de l’école Centrale j’ai fait mon stage de formation pratique, que j’ai choisi d’effectuer au sein d’un laboratoire de recherche. La charrette en question concerne mon rapport de stage et plus particulièrement sa mise en page qui a occupé toute la nuit précédant le rendu. Je pense que cette charrette aussi aurait pu être évitée si j’étais mise au travail plus tôt sans me cacher derrière l’argument qu’il fallait que je finisse mon rapport de recherche avant puisque des extraits de ce dernier figurent dans mon rapport de stage.

INTRODUCTION

Origine et contexte de naissance du sujet et présentation de la problématique

Notre sujet de mémoire est né d'une intuition, l'intuition que la charrette est un élément qui forge l'identité professionnelle des architectes. Cette intuition, nous la devons à notre expérience personnelle d'étudiante en double cursus architecte-ingénieur et à notre double formation. Double formation au cours de laquelle nous avons fréquenté deux établissements dont les modalités pédagogiques se ressemblent peu. Alors qu'en école d'architecture l'enseignement est centré sur l'exercice du projet réalisé sur un temps long, les écoles d'ingénieur fonctionnent sur un modèle plus académique et une alternance de cours magistraux, travaux dirigés et travaux pratiques effectués sur des temps beaucoup plus courts. Néanmoins, nous avons inconsciemment transposé nos méthodes de travail issues de notre formation d'architecte en école d'ingénieur puisque nous avons fait une charrette dans le cadre d'un devoir de mécanique des fluides. Nous avons alors réalisé, cette charrette n'étant a priori pas nécessaire, que nous avons incorporé cette pratique au cours de nos quatre années passées sur les bancs de l'école d'architecture. Nous nous sommes alors questionnée sur la manière dont la charrette avait jalonné nos études et sur la façon dont elle avait transformée et forgée notre identité. C'est alors que notre intuition que la charrette est un élément de socialisation professionnelle des architectes est apparue.

Dans la suite du mémoire, nous aurons l'occasion de construire d'autres définitions de la charrette à partir de notre analyse. Puisque notre sujet est né de notre propre

expérience de la charrette, il nous semblait intéressant de l'introduire avec une proposition de définition qui nous est propre. Nous allons donc considérer temporairement que le terme charrette, ou plus précisément l'expression « être charrette », est une formule employée par les architectes et les étudiants en architecture pour qualifier une période de privation de sommeil plus ou moins importante réalisée dans le but d'achever un projet dans un délai trop court pour se permettre de se limiter aux horaires de travail conventionnels. Nous aborderons par ailleurs la socialisation « comme une action de la société sur l'individu » (Dubar citant Darmon, 2022, p. 7), processus à travers lequel un individu intègre la culture d'un groupe auquel il appartient et qui guidera inconsciemment sa conduite sociale au sein de ce groupe. La socialisation s'opère en deux temps principaux. La socialisation primaire se fait pendant l'enfance de l'individu au contact de sa famille et de l'école. La socialisation secondaire effectuée à l'âge adulte émane essentiellement du cercle professionnel. C'est pourquoi la socialisation est un « processus de construction, déconstruction et reconstruction d'identités liées aux diverses sphères d'activité (notamment professionnelle mais aussi conjugale et familiale, religieuse et politique, etc.) que chacun rencontre au cours de sa vie et dont il apprend à devenir acteur » (Dubar, 2022, p. 10).

C'est dans l'objectif de confirmer ou d'infirmer notre hypothèse que nous avons choisi d'approfondir la thématique du rôle joué par la charrette dans le processus de socialisation professionnelle des architectes. Nous avons choisi de nous limiter au périmètre nantais car nous ne sommes pas en mesure de mener une enquête de plus grande envergure. Nous avons donc trouvé judicieux d'étudier le milieu nantais puisque c'est celui que nous fréquentons et qui a motivé notre sujet d'étude. A travers ce mémoire nous chercherons donc à répondre à la question suivante :

Quelle place occupe la pratique de la charrette dans le processus de socialisation à l'architecture et dans la culture professionnelle des architectes nantais ?

Notre réponse sera structurée en trois parties dont chacune comportera deux ou trois chapitres.

Dans un premier temps, nous procéderons à une mise en contexte historico-culturelle qui permettra d'éclairer la suite de notre propos. Nous y présenterons de manière non exhaustive des éléments saillants concernant l'enseignement de l'architecture en France et ses particularités, la genèse de la charrette et la manière dont elle s'est diffusée et transformée au fil du temps, et la lente structuration du groupe professionnel des architectes ainsi que les mutations qui le traversent depuis quelques décennies.

Dans une seconde partie, nous nous intéresserons à la charrette et la place qu'elle occupe dans la formation des étudiants en architecture. Nous nous demanderons alors ce qu'elle signifie selon eux avant de montrer que la pratique de la charrette et la représentation que les étudiants s'en font se transforme au cours de leurs études et de leur socialisation professionnelle.

Enfin, nous nous attacherons à la place que la charrette occupe dans la vie professionnelle des architectes nantais. Nous interrogerons alors la définition qu'ils en font et la pratique qu'ils en ont. Dans cette partie, nous confronterons les perceptions et retours d'expérience des professionnels avec les représentations des étudiants. Nous regarderons également comment ces deux communautés envisagent le futur de la charrette.

Note méthodologique

Nous avons choisi de nous limiter au périmètre nantais car nous ne sommes pas en mesure de mener une enquête de plus grande envergure. Nous avons donc trouvé judicieux d'étudier le milieu nantais puisque c'est celui que nous fréquentons et qui a motivé notre sujet de recherche. Pour mener à bien notre étude, nous avons opté pour une méthode qualitative, notre objectif n'étant pas de produire des données statistiques mais plutôt de qualifier le processus de socialisation à l'architecture à travers la pratique de la charrette. Nous nous appuierons sur un corpus de 16 entretiens semi-directifs menés auprès d'étudiants de l'ENSA Nantes et de diplômés exerçant en tant que salariés dans des agences d'architecture nantaises. Afin de documenter au mieux la socialisation professionnelle comme un processus, nous avons interrogé des étudiants n'étant pas tous au même stade de leur formation. Nous avons donc des enquêtés rencontrés lors de leur première semaine en licence 1 c'est-à-dire à leur entrée à l'école, d'autres en fin de semestre 6 soit à la jonction entre les cycles licence et master et les derniers juste après leur PFE donc au moment de leur diplomation et donc de leur sortie de l'école. Dans la mesure du possible, nous avons cherché à avoir autant de femmes que d'hommes pour éviter une enquête avec un biais de genre. Afin de rendre plus intelligible notre analyse, nous avons codifié nos entretiens et les citations utilisées seront toujours accompagnées du code de l'entretien (indiqué entre parenthèses) dont elles sont extraites. Le tableau ci-contre résume la méthode de codification et quelques éléments de présentation des profils de nos enquêtés.

Profil de l'enquêté		Initiales	Genre	Code de l'entretien
Etudiant	Début de licence 1	AR	Femme	1A_1
		EP	Homme	1A_2
		ER	Homme	1A_3
		AR	Femme	1A_4
	Fin de licence 3	MT	Femme	1B_1
		ER	Femme	1B_2
		AA	Femme	1B_3
		JT	Homme	1B_4
	Après le PFE	CG	Femme	1C_1
		RH	Homme	1C_2
		FV	Homme	1C_3
		MP	Femme	1C_4
Professionnel	FG	Homme	2_1	
	VC	Femme	2_2	
	EP	Femme	2_3	
	CM	Femme	2_4	

Figure 1 : tableau des profils des enquêtés et de codification des entretiens

Chaque entretien a été intégralement retranscrit puis analysé selon une grille de lecture commune dont les thématiques ont été construites à partir de nos hypothèses et des éléments récurrents qui ressortaient des entretiens dont nous avons fait une première lecture intégrale avant de passer à une analyse plus fine.

Étant nous même étudiante en architecture, nous avons une relative proximité avec les enquêtés, notamment les étudiants et avons donc tenté de maintenir une certaine distance avec eux en n'interrogeant personne faisant partie de nos cercles d'amis³. Notre posture que l'on pourrait qualifier de juge et parti nous a permis de trouver des enquêtés sans grandes difficultés et de sentir qu'ils ne se censuraient pas dans leurs réponses à nos questions, ce qui les rend probablement plus fiables et authentiques. Néanmoins, cette situation

³ Si cette affirmation était vraie au moment des entretiens, ce n'est plus nécessairement le cas aujourd'hui. En effet, le hasard a fait que deux de nos enquêtés sont également membres du CVE et que dans ce cadre nous sommes devenus amis.

comporte certainement quelques biais dont nous ne pouvons pas estimer la portée. Nous noterons donc que les étudiants de licence 1 nous prenaient parfois comme exemple et cherchaient notre approbation à travers nos retours d'expérience d'étudiante en fin de cursus. Les étudiants de licence 3 et en fin de PFE nous considéraient davantage comme leur égale dans la mesure où nous sommes parfois issus de promotions proches voire de la même. Enfin, les professionnels avaient une approche pédagogique avec nous car ils ont une expérience du monde du travail que nous n'avons pas et nous ont donc distillé quelques conseils au cours des entretiens.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE HAUTE-NOUVEAUX
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



PARTIE I

L'enseignement de l'architecture, la charrette et le groupe professionnel des architectes : quelques éléments de mise en contexte historico-culturelle

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Cette partie introductive a pour vocation d'être une mise en contexte de notre mémoire. Elle ne se veut pas exhaustive mais a pour objectif d'apporter des clés de lecture qui pourront éclairer la suite de notre propos. Cette approche historique et culturelle constitue un bref état de l'art dans lequel seront présentés les éléments saillants concernant l'enseignement de l'architecture, les fondements de la charrette et le groupe professionnel des architectes.

Dans un premier chapitre nous reviendrons sur les événements principaux ayant marqué l'histoire de l'enseignement de l'architecture. En particulier, nous nous attarderons plus sur le modèle des Beaux-Arts et de son enseignement centré sur le projet en atelier ainsi que sur les multiples réformes qui ont traversé la formation des architectes depuis mai 1968. Nous montrerons alors que le statut singulier des ENSA est le fruit d'un héritage complexe.

Le second chapitre sera consacré à la charrette. Il permettra de définir les origines de cette pratique et du terme qui lui est associé. Nous tenterons de décrire l'ambiance des premières charrettes survenues à l'époque des Beaux-Arts et leur tonalité folklorique. Nous montrerons également comment cette pratique a évolué au cours du temps pour devenir celle que nous connaissons aujourd'hui entre héritage d'une tradition méconnue des Beaux-Arts et surcharge de travail dans la formation des architectes.

Enfin, nous présenterons les grandes caractéristiques du groupe professionnel des architectes. Avec un regard historique nous étudierons sa lente structuration et sa longue lutte pour réglementer l'accès à la profession. Puis, avec un regard sociologique, nous montrerons que l'architecture est une profession en profonde mutation depuis quelques dizaines d'années rendant vaine toute

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ni universités ni grandes écoles, les ENSA ont un statut singulier dans le paysage de l'enseignement supérieur français, lui-même basé sur un modèle unique que l'on ne retrouve pas à l'étranger. Pour mieux saisir en quoi les écoles d'architecture sont si particulières et comment elles sont le reflet de leurs héritages, nous retracerons dans ce chapitre les grands événements qui ont marqué l'enseignement de l'architecture depuis le début de son institutionnalisation en 1671⁴.

⁴ Certains paragraphes de cette partie sont issus d'un rapport que nous avons constitué dans le cadre de notre stage mention recherche effectué au CRENAU sous la tutelle de Bettina Horsch et Pauline Ouvrard au printemps 2022.

Les prémices de l'enseignement de l'architecture au sein de l'Académie Royale

Dès la fin du XVII^e siècle, l'enseignement de l'architecture est attribué à des institutions d'une nature ambiguë dans le sens où elles ne correspondent à aucune autre forme d'établissement d'enseignement supérieur. Cette singularité du modèle français s'explique en partie par la scission entre architectes et ingénieurs dont deux événements majeurs sont à l'origine. D'une part, Colbert fonde en 1671 l'Académie Royale d'Architecture. D'autre part, le corps des ingénieurs des ponts et chaussées est institué en 1716 et se dote de son propre organe de formation.

L'Académie se voit confier quatre missions dont celle de l'enseignement. Dans un premier temps, cet enseignement prend la forme d'exposés hebdomadaires dispensés au public averti des académiciens. Il s'institutionnalise progressivement pour prendre une forme relativement proche de celle que l'on connaît aujourd'hui. L'enseignement est organisé en trois grands éléments que sont l'exposé, le dessin et le projet. L'exposé revient à un professeur de théorie qui, à partir d'un corpus de références, transmet à ses élèves un socle théorique qui est ensuite débattu. Les futurs architectes sont également initiés au dessin, moyen

d'expression par excellence de l'architecte car il est une représentation codifiée des projets. L'exercice du projet, qui constitue encore aujourd'hui le cœur de la formation des architectes, est instauré sous la forme du concours par Blondel, son premier enseignant devenu emblématique. En effet, le modèle du concours sera repris par ses successeurs et restera le modèle pédagogique privilégié de l'enseignement de l'architecture pendant plusieurs siècles, survivant ainsi à un certain nombre de réformes. Le concours qui consiste en l'élaboration d'un projet d'architecture est structuré en étapes. Un programme est élaboré par l'Académie et soumis aux élèves qui sont alors invités à concevoir une esquisse. Elle est un parti pris auquel il ne pourront pas déroger par la suite lorsqu'ils développeront leur projet plus en détail. Ce dernier est représenté sous forme de dessins géométraux évalués par l'Académie lors du jugement.

La Révolution Française donne lieu à la dissolution des toutes les académies royales, y compris celle d'architecture. Néanmoins, l'enseignement de l'architecture perdure jusqu'en 1816 où il est transféré à l'Académie de Beaux-Arts dans une section dédiée à cette discipline.

La section architecture de l'Ecole de Beaux-Arts et le modèle des ateliers

L'école change de nom à plusieurs reprises mais pendant plus de deux siècles, l'architecture est enseignée aux Beaux-Arts dont elle constitue l'une des quatre sections avec la peinture, la sculpture et la gravure. L'enseignement aux Beaux-Arts s'inscrit dans la continuité de celui de l'Académie. Les cours de théorie architecturale, le dessin et le projet restent les trois éléments qui fondent le socle de l'enseignement.

Le projet projet est enseigné au sein d'ateliers sur un

modèle professionnel et corporatiste. Les ateliers rassemblent un maître connu sous le nom de patron et des élèves, tous niveaux confondus. Cet extrait du mémoire de Dayot, qui cite Dénès (1999, p. 10) fait la synthèse du fonctionnement hiérarchique de l'atelier des Beaux-Arts de la relation de maître à élève qui unissait les patrons et ses disciples :

« Le rôle du patron d'atelier est de transmettre son savoir afin de préparer les étudiants aux concours. Cependant, il ne détermine pas les sujets du concours, ce rôle est confié aux enseignants de théorie. Il est donc « rangé dans le même camp qu'eux [les élèves] et définitivement à leur côté ». Cette pédagogie de maître à élève est caractérisée par une très forte identification. En effet, le patron, puisqu'il a formé ses élèves du début jusqu'à la fin, est responsable de la qualité du travail de ces derniers. Dans la réussite de l'élève se joue aussi, pour une part, celle du patron : « L'élève, tant qu'il est élève, est avant tout une part de l'atelier, en ce qu'il engage côte à côte, l'élève, le maître et l'atelier ». Cependant, la liberté de l'élève subsiste puisqu'il est libre de choisir son atelier et que, si la moitié des chefs d'ateliers sont nommés par le Ministère de la Culture, l'autre moitié (les ateliers extérieurs) est élue par les élèves qui disposent d'un pouvoir de révocation. Cependant, ce système électif se rapproche plus d'un fonctionnement corporatiste que démocratique. Il y a une hiérarchie entre les élèves, illustrée par le système de la « masse », où seuls les anciens participent au vote. Le « massier », « le sous-massier » et « le chef-porc » chargés de la gestion de l'atelier, ne sont pas élus par les « novôs ». Il y a donc une distinction claire qui est établie entre « novôs » et « anciens », ainsi qu'un processus réglé pour passer du premier statut au second⁵. » (2015, p. 15)

L'objectif final des étudiants des Beaux-Arts n'est pas l'obtention d'un diplôme, qui ne verra le jour qu'en 1867, mais le Grand Prix de Rome, ultime concours qui permet au lauréat de poursuivre gratuitement sa formation au

⁵ Pour plus de précisions sur la forte hiérarchie régnant entre les élèves au sein d'un atelier, se référer à l'ouvrage de Beudin qui constitue un lexique du vocabulaire employé par les élèves au sein de la section architecture des Beaux-Arts.

au sein de l'Académie de France à Rome, de se faire un nom et d'avoir un accès facilité à la commande publique. Le diplôme n'est pas obligatoire pour l'exercice et les élèves se concentrent sur le Grand Prix de Rome auquel ils peuvent se présenter à plusieurs reprises tant qu'il n'ont pas atteint l'âge maximal. La formation n'a donc pas de réelle limite dans le temps et les élèves y consacrent pour la plupart une dizaine d'années. En parallèle de leurs études, les élèves travaillent dans l'agence de leur patron, ce qui leur permet de se forger un réseau et de poursuivre leur socialisation professionnelle. Ce modèle qui consiste à « faire sa place » se rapproche de ce que l'on qualifie aujourd'hui d'alternance et fonctionne grâce à une forte cooptation.

Dès le début de la décennie 1960, l'enseignement des Beaux-Arts est remis en cause car il est jugé obsolète non conforme aux nouvelles réalités sociales et culturelle. Il est reproché à la formation de former des architectes d'élite destinés à ne concevoir que des grands équipements publics et de ne pas accorder d'importance à la question du logement et de la dimension urbaine. Une première réforme est mise en œuvre en 1963 par Malraux pour tenter de moderniser l'enseignement de l'architecture en passant par l'introduction de cours de sciences humaines et par l'affirmation du pouvoir des écoles régionales. Cette « petite réforme » ne suffira pas à endiguer les contestation étudiantes de mai 1968 qui mènent à la dissolution de la section architecture des Beaux-Arts et à la disparition du Grand Prix de Rome, la même année. A partir de cette date, « le modèle d'enseignement de l'architecture, sous le pouvoir renouvelé de l'État, entame sa longue mue d'un système purement professionnel, hérité de son passé, vers une hybridation académi-co-professionnel, provoquant de vifs débats incessants dans la communauté intellectuelle » (Horsch, 2021, p.32).

Depuis 1968, de multiples réformes pour une formation qui cherche son modèle

Mai 1968 marque donc une rupture dans l'histoire de l'enseignement de l'architecture qui cherche à s'éloigner du modèle des Beaux-Arts. Les multiples réformes qu'il connaît depuis cinquante ans témoignent de la difficile mise en œuvre d'une nouvelle forme pédagogique et des désaccords entre les différentes parties prenantes.

Premièrement, depuis 1968, l'architecture est enseignée dans une multitude d'établissements différents. La section architecture des Beaux-Arts est décentralisée en 21 Unités Pédagogiques d'Architecture (9 à Paris et 12 en province) renommées Établissements Publics d'Architecture auxquels succéderont les Écoles d'Architecture en 1984 puis les ENSA à partir de 2005. Néanmoins, les changements d'établissements ne représentent qu'une partie des réformes qui ponctuent l'enseignement de l'architecture. Les débats se cristallisent autour de questions qui semblent ne pas avoir été résolues depuis mai 1968. Ainsi, l'importance relative à accorder au projet et aux enseignements dits annexes, connexes ou transversaux, la durée de la formation, le rapprochement avec l'université ou encore le ministère de tutelle font l'objet de décisions continuellement remises en cause, comme le résume Horsch :

« Les différentes réformes, marquées pédagogiquement par l'instauration des sciences humaines (1969, remise en cause, en 1978, réintroduite en 1984), la diminution de la durée d'études de six à cinq ans (1984, remise en cause, en 1998, réintroduite en 2005), le positionnement du projet architectural au cœur de l'enseignement (remis en cause, en 1984, réintroduit en 1998, confirmé en 2005) et institutionnellement par le rapprochement à l'université

(1969, remis en cause, en 1978, réintroduit, en 1984 et confirmé par les réformes successives de 1998, 2005 et 2018), le changement de statut en établissement public des écoles en leur conférant plus d'autonomie (1978, autonomie remise en cause en 1984, réaffirmée en 2018) et l'instauration d'un numérus clausus (1978, remis en cause en 1982), montrent un processus laborieux « d'universitarisation » accompagné d'incessants débats entre les parties prenantes. Ces mouvements alternants peuvent également s'observer pour la tutelle ministérielle de l'architecture. Si la direction de l'architecture est d'abord rattachée au ministère des Affaires culturelles, elle sera successivement transférée au ministère de l'Environnement et du Cadre de vie (1978) et à l'Équipement (1981) avant de retourner, en 1996, au ministère de la Culture. Ces multiples réformes et transferts de tutelle montrent bien l'indécision des pouvoirs publics à définir une politique de l'architecture cohérente. » (2021, p. 43)

Les dernières réformes en date concernent l'organisation des études ainsi que leur durée et le statut des enseignants. En 2005, dans un objectif d'harmonisation des cycles universitaires à l'échelle européenne, la réforme dite LMD pour licence-master-doctorat instaure une formation initiale en cinq ans et la possibilité de poursuivre par un doctorat. Pour pouvoir porter le titre, il faut désormais faire une année supplémentaire avec une période d'insertion professionnelle, la HMONP. Dans une logique de regroupement universitaire, les 20 ENSA sont invitées à s'inscrire dans ce qu'on appelle « politiques de site » introduites par la loi Fioraso en 2013. La réforme de 2018 sur le statut des enseignants renforce les clivages et tensions entre les praticiens d'un côté et les chercheurs de l'autre⁶. Le statut hybride, complexe et ambigu des ENSA comme établissements académico-professionnels est alors exacerbé.

⁶ Les différentes réformes ayant marqué l'enseignement de l'architecture depuis la dissolution de la section architecture des Beaux-Arts sont présentées avec plus de précision dans l'encadré 1 pages 42 et 43 de la thèse de Horsch.

Pour conclure

L'enseignement de l'architecture commence donc à s'institutionnaliser en 1671 avec la création de l'Académie Royale d'Architecture par Colbert. La chute de l'Ancien Régime entraîne la dissolution de l'Académie et l'architecture est, à partir de 1816, enseignée aux Beaux-Arts dans une section dédiée. Dans une continuité avec l'Académie, l'enseignement est structuré en trois éléments principaux que sont les exposés théoriques, la pratique du dessin et le concours comme exercice par excellence du projet architectural. L'enseignement se centre autour de l'atelier, figure emblématique de l'enseignement aux Beaux-Arts, où le savoir et les codes du métier se transmettent dans une relation de maître à élèves. Après une tentative de modernisation peu concluante en 1963, la section architecture des Beaux-Arts est dissoute, suite aux contestations étudiantes, en 1968. Son enseignement est en effet jugé obsolète et en décalage par rapport aux enjeux sociaux et culturels. A partir de cette date, la formation des architectes peine à définir son modèle. Elle change d'établissement à plusieurs reprises et connaît de multiples réformes. Certains enjeux tels que la centralité de l'enseignement du projet ou la durée et la structuration des études sont continuellement remis en cause. Nous allons à présent montrer que, malgré la rupture avec le modèle des Beaux-Arts, les ENSA en gardent un certain héritage dont la charrette, sujet de notre étude dans ce mémoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le terme charrette et les expressions « être charrette » ou « faire charrette » sont parfois employés dans le langage courant. Ils font partie du vocabulaire des architectes et des étudiants en architecture. D'après le rapport de l'IGAC et de l'IGÉSR, ils « renvoient aujourd'hui à une période de travail très intense dans le domaine des études d'architecture, à une « accélération du temps » avant les rendus des projets aux enseignants, et donc à un déficit de sommeil pour compenser celle-ci » (2021, p. 59). Au cours de notre formation, nous avons entendu un certain nombre de légendes à propos de l'origine de cette pratique. Afin de dissiper nos doutes et d'éclairer la suite de notre propos, nous avons cherché à retracer brièvement l'histoire de la charrette.

La genèse de la charrette : une pratique et une expression qui remontent aux Beaux-Arts

L'enseignement de l'architecture aux Beaux-Arts fonctionne sur un modèle très vertical et injonctif auquel les élèves se plient sans contestation. Ils suivent un ensemble de normes et de codes. Le respect des délais est une des règles auxquelles les élèves se plient. Par coutume, le rendu des projets se fait dans la cour du Mûrier le vendredi à midi pile. Les gardiens sont chargés de réceptionner les travaux avant de les exposer dans « la Melpo » (pour salle Melpomène qui tient son nom de la statue qui y trône) où ils seront jugés et évalués. Les gardiens ont pour consigne de refuser tout travail rendu après l'heure, si infime le retard soit-il. S'engage alors pour les élèves une course contre la montre.

Outre la précision de l'horaire du rendu, les élèves sont contraints de présenter leurs projets sur des panais dont le format est imposé et dépend de l'avancée dans la formation. Or, ces grandes planches sont toujours trop volumineuses pour être déplacées à la force des bras,

notamment pour les élèves des ateliers extérieurs dont les locaux sont éloignés de la rue Bonaparte, adresse de l'École. Ainsi, les « nouvôs », les élèves les plus bas dans la hiérarchie qui règne entre eux, sont chargés de louer des charrettes à bras dans lesquelles ils transportent les panais des ateliers jusqu'à la cour du Mûrier. « Il [arrive] souvent que des retards accumulés ou le souci de parfaire le travail, en particulier d'exécution minutieuse des dessins avec les outils de traçage et les méthodes de l'époque, conduisent les étudiants à ce qu'ils s'y consacrent, entre défi à tenir et épuisement, jusqu'au dernier moment : celui du passage de la charrette » (IGAC et IGÉSR, 2021, p. 59). Depuis les fenêtres des ateliers, soucieux que leurs travaux ne soient pas rendus dans les temps, les autres élèves [encouragent] les nouvôs aux cris de « Charrette au cul! » et les [menacent] des pires sévices si la charrette n'arrivait pas à temps à destination.

Au fil des années, l'exercice se répète et le protocole qui accompagne le passage de la charrette devient un rituel banalisé. Il s'institutionnalise et s'inscrit peu à peu dans la tradition de l'école des Beaux-Arts. Selon le rapport de l'IGAC et de l'IGÉSR, la charrette s'est transformée au fil du temps, « de simple pratique ancienne à la tonalité un peu folklorique, elle est devenue une modalité quasiment généralisée et permanente de fonctionnement dans les études d'architecture » (2021, p. 59). Mais alors, quels mécanismes accompagnent la transmission et l'évolution de la charrette après la dissolution de la section architecture des Beaux-Arts ?

La charrette aujourd'hui, entre héritage des Beaux-Arts et « facteurs structurels liés à l'organisation des études »

Les années qui suivent la dissolution de la section

architecture des Beaux-Arts marquent une rupture avec le modèle de l'ancienne Ecole. Durant cette période que Dayot appelle « âge critique » (2015, p. 25), l'enseignement de l'architecture rejette tout ce qui faisait l'identité des Beaux-Arts et se construit contre la profession. L'académisme déconnecté des sujets de concours laisse place aux sciences sociales et à la recherche naissante. La formation se veut plus proche du peuple et de ses considérations et les élèves s'engagent dans les luttes urbaines aux côtés des habitants. On observe ainsi « un glissement de la figure de l'artiste qui devait, par la répétition et l'imitation, maîtriser les classiques afin de créer des œuvres conformes aux normes académiques, vers celle d'un « intellectuel engagé » qui utilise les savoirs des sciences humaines pour changer la société » (Dayot, 2015, p. 26). La rupture la plus marquante est la marginalisation de la pratique du projet. Les ateliers disparaissent et les mentionner devient tabou car ils sont le symbole de l'enseignement des Beaux-Arts.

La réforme Ornano de 1978 met fin à une décennie d'expérimentations pédagogiques et retourne à un modèle d'enseignement professionnel proche de celui des Beaux-Arts. Ce « retour d'âge » (Dayot, 2015, p.25) marque le retour du projet comme centralité de la formation des architectes. S'il n'est plus enseigné de manière verticale dans un unique atelier au sein duquel les étudiants progressent tout au long de leur cursus, il prend désormais une forme horizontale au sein de studios que les étudiants choisissent chaque semestre. Désormais, l'enseignant cumule les trois missions de définir le sujet (ou programme) du projet, de guider les élèves dans sa réalisation et de juger leurs travaux. L'enseignement du projet se structure alors sous la forme que nous lui connaissons aujourd'hui et que l'AERES définit comme « sortes de TP rassemblant une vingtaine d'étudiants autour d'un enseignant, pour la réalisation, chaque semestre, d'un projet architectural, allant de la

réflexion à la formalisation par la construction d'une maquette, en passant par la phase croquis/dessin ».

Si la domination du projet dans l'enseignement de l'architecture est remise en cause par le réforme Duport de 1984, elle est finalement affirmée et entérinée en 1998. Le recentrement sur le projet, bien que son enseignement ait quelque peu évolué, s'inscrit dans la filiation du modèle des Beaux-Arts. Ainsi, la pratique de la charrette est peu à peu réintroduite dans les études sous une forme renouvelée qui consiste désormais à finir un projet dans la nuit précédant un rendu. La formation actuelle des architectes n'est finalement pas si éloignée de celle de l'ancienne École et porte les stigmates de ce que Dénès appelle le « fantôme des Beaux-Arts » (1999).

Outre la relative continuité avec les Beaux-Arts, la surcharge de travail et donc la charrette émanent de « facteurs structurels liés à l'organisation des études » (IGAC et IGÉSR, 2021, p. 64). La première cause de cette surcharge de travail est attribuée à la réforme de 2005 et la réduction de la durée des études de 6 à 5 ans pour correspondre aux cycles licence et master du système européen. Cette suppression de la sixième année s'accompagne d'une compression et d'une densification de l'enseignement dont les programmes ont peu changé. La deuxième cause de la charrette est le programme d'enseignement pluridisciplinaire et souvent mal coordonné. Les emplois du temps des étudiants sont denses et leur travail personnel est donc effectué lors des week-ends et des soirées se prolongeant parfois en charrettes jusqu'au bout de la nuit.

Pour conclure

La charrette est une pratique datant du XIX^{ème} siècle qui tire son origine de la section architecture des Beaux-Arts.

A cette période, elle consiste à transporter à la hâte les volumineux travaux des élèves des ateliers où ils ont été réalisés jusqu'au lieu du rendu à l'aide de charrettes. Cet événement répété régulièrement entre dans la tradition de l'ancienne École et de son folklore. Elle devient même une expression traduisant l'incompressibilité des délais, toujours trop courts, accordés pour achever un projet d'architecture.

La dissolution de la section architecture des Beaux-Arts marque une rupture. Pendant une dizaine d'années son modèle d'enseignement est rejeté et la formation se construit en opposition avec la profession et les éléments symbolique de l'identité des l'ancienne École dont elle cherche à devenir l'antithèse. Dans les Unités Pédagogiques d'Architecture, la pratique du projet se fait plus anecdotique et le terme d'atelier devient tabou. Néanmoins, la réforme de 1978 marque le recentrement de la formation sur le projet sous une forme renouvelée nommée studio. Cette réaffirmation du projet comme enseignement central de la formation des architectes s'accompagne d'un retour progressif des interminables nuits de travail et de la charrette.

La surcharge de travail à laquelle les étudiants architectes est exacerbée par des « facteurs structurels liés à l'organisation des études ». La diminution de la durée de la formation d'un an en 2005 amplifie le phénomène de la charrette car les emplois du temps se densifient. L'enseignement pluridisciplinaire manquant de coordination amplifie les effets d'une charge de travail déjà trop importante. Le recours à la charrette se fait alors fréquent et paraît presque inévitable pour les étudiants. Afin de mieux situer la charrette dans son contexte actuel, nous allons désormais présenter les grandes étapes ayant marqué la profession d'architecte et les mutations auxquelles elle fait face depuis plusieurs décennies.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Après nous être intéressée à l'histoire de l'enseignement de l'architecture, il nous semblait nécessaire de retracer les événements qui ont marqué celle de la profession. Nous présenterons dans ce chapitre sa lente et difficile structuration entre le début du XIX^{ème} siècle et la création de l'Ordre des architectes en 1940. Puis, nous nous intéresserons aux mutations qui marquent la profession depuis plusieurs décennies. Ces éléments permettront de mieux saisir pourquoi l'identité professionnelle des architectes est aujourd'hui difficile à définir.

Des premières sociétés d'architectes à la création de l'Ordre et à la régulation de l'accès au titre

La profession d'architecte maître d'œuvre commence à se structurer à la Renaissance lorsque s'opère une séparation entre les tâches de conception et de réalisation des édifices. L'architecte acquiert alors progressivement l'image d'un intellectuel exerçant une profession libérale. Selon Champy (2001), c'est par cette autonomisation vis-à-vis des charpentiers et des maçons que l'architecture commence à se définir comme une « activité projectuelle ». Néanmoins, jusqu'au début du XIX^{ème} siècle, la distinction entre architectes et entrepreneurs est floue, les architectes entraînant eux-mêmes ce « mélange des genres » (Gombert, 2020, p. 80) pour des motivations économiques.

Les premiers débats sur la réglementation de l'exercice de l'architecture voient le jour en 1840 lorsqu'un Cercle de réflexion à ce sujet se forme. Composé de 25 architectes, ce Cercle s'élargit progressivement à 135 membres dont les conditions d'adhésion strictes sont définies par le groupe d'origine. Il donne naissance en 1843 à la Société centrale des architectes français dont l'objectif est de permettre la réunion d'architectes autour d'intérêts communs et de défendre l'éthique professionnelle

en exerçant un contrôle de ses membres. « La Société centrale des architectes français est prestigieuse. Elle est aussi particulièrement rattachée à Paris, à l'élitisme des Beaux-Arts et de la fonction publique [...] » (Gombert, 2020, p. 51). Au milieu du XIX^{ème} siècle, les associations d'architectes, aux objectifs divers, se multiplient en province mais leur influence et leur poids politique n'égalent pas ceux de la Société centrale. Ultérieurement, deux autres associations voient le jour : la société nationale des architectes de France en 1872 qui cherche à défendre les intérêts de la corporation, et l'Union nationale des architectes français en 1890 qui, au contraire, rompt volontairement avec le corporatisme des autres associations en intégrant parmi ses membres d'autres professionnels du bâtiment. En 1895, le Code des devoirs professionnels de l'architecte, ou Code Guadet du nom de son rédacteur, pose les fondements de la déontologie de la profession et entérine la séparation entre les architectes et les entrepreneurs. Il n'a pas de valeur juridique mais est approuvé par de nombreuses associations dont la Société centrale.

En parallèle de cette structuration de la profession en associations d'architectes d'influence variable, le diplôme fait son apparition. En 1867, il n'est qu'une attestation d'achèvement des études mais à partir de 1874, l'Ecole des Beaux-Arts obtient l'autorisation de délivrer un diplôme d'architecte. Dans un premier temps, son obtention reste facultative pour exercer. Néanmoins, dès 1877 une association amicale des architectes diplômés est fondée. Elle atteint rapidement 150 membres et inquiète les architectes provinciaux qui craignent que le diplôme devienne une condition nécessaire pour avoir l'autorisation d'exercer. En effet, cette association, renommée Société des architectes diplômés par le gouvernement en 1895, milite pour la défense du titre. C'est n'est pourtant qu'en 1914 que le titre d'architecte diplômé par le gouvernement (DPLG) est officialisé. De plus, il n'est toujours pas rendu obligatoire à l'exercice de la maîtrise d'œuvre.

Il faut attendre 1940 et la loi dite Hauteceur pour que la profession se structure autour d'un Ordre et que le port du titre devienne obligatoire pour l'exercice de l'architecture. Cette lutte pour la réglementation de la profession se poursuit jusqu'à la promulgation de la loi 1977-2 du 3 janvier 1977 relative à l'architecture qui rend le recours à un architecte obligatoire au-delà de 170m² (limite ultérieurement abaissée à 150 m²).

L'architecture, une profession fragilisée par ses mutations ?

Exerçant une profession libérale aux contours flous et particulièrement difficiles à définir, les architectes ont fait l'objet de nombreux travaux de la part des sociologues français depuis une cinquantaine d'années. Intrigués par la singularité de ce groupe professionnel, ils se sont intéressés aux mécanismes à l'œuvre dans la profonde mutation de la profession d'architecte. Alors que les architectes peinent à proposer une définition commune de leurs compétences, activités et pratiques professionnelles, les sociologues sont unanimes quand il s'agit de dresser le portrait d'un groupe toujours plus hétérogène et divisé développant des pratiques diversifiées. Moulin détermine le « caractère atomisé d'une profession dissoute en une pluralité de statuts professionnels et de conditions socio-économiques » (1973, p.10) symptomatique de la crise identitaire d'une profession en pleine mutation.

La lente régulation de l'accès au titre d'architecte et aux missions de maîtrise d'œuvre se fait en parallèle de mutations de la structure de la profession. Ces transformations sont le fait de l'adaptation et des réponses apportées par les architectes aux bouleversements sociétaux. Ainsi, l'organisation du corps professionnel se voit bouleversée. Moulin identifie alors plusieurs paradoxes dans la profession d'architecte

dont le premier est la divergence entre l'identité sociale héritée et la réalité des pratiques traduisant une perte de pouvoir progressive des architectes dont "le rôle de chef d'orchestre" est remis en cause. Dès 1973, elle écrit alors à propos de l'architecture :

« Premier paradoxe : profession instituée, structurée en un Ordre, elle se caractérise par le désordre. L'image sociale valorisante de la profession libérale dissimule mal l'altération du modèle qui régit, depuis 1940, la profession. La déstructuration se traduit par la diversification et l'ambiguïté des statuts : architectes libéraux indépendants, architectes libéraux salariés ou salariés libéraux, architectes libéraux agents de l'Etat, architectes fonctionnaires et architectes salariés, les formes d'exercice de la profession se multiplient et les situations concrètes s'enchevêtrent. L'exercice libéral, pour archétype qu'il soit, n'en devient pas moins minoritaire. » (1973, p.10)

L'architecture n'échappe pas à la logique de division du travail que Moulin accorde au capitalisme. Dans une logique de rentabilité, la structure des agences se modifie. L'exercice libéral autrefois dominant est en déclin alors que l'exercice associé s'impose progressivement comme la norme. De plus, on assiste à une montée en puissance du salariat qui concerne notamment les jeunes diplômés. C'est selon Moulin la mutation la plus marquante car elle remet en cause le caractère libéral de la profession. Cette émergence du salariat est confirmée quelques décennies plus tard par Chadoin (2021) qui constate que la proportion d'architectes exerçant comme salariés a doublé entre 1975 et le début des années 2000, passant de 10% à 20% .

En plus de la modification de la structure des agences et de la montée en puissance du salariat, la profession est marquée par une forte féminisation résultant de la relative démocratisation des études à la fin du XXe

siècle. Les femmes sont particulièrement concernées par le salariat et représentées dans l'élargissement des fonctions occupées par les diplômés en architecture :

« Finalement, une opposition se dessine entre une activité de conception architecturale classique, majoritairement investie par les hommes, et une autre, plus large, et plus féminisée où dominent les occupations sans contacts extérieurs et sans notion de signature. Cette partition est tout à fait repérée puisque les jeunes diplômés disent clairement distinguer « l'architecture pure » et les autres modalités de l'exercice. [...] Tout se passe comme si cette opposition relevait d'une hiérarchisation des tâches depuis l'exercice libéral de conception (laissant sans doute plus de place à la créativité) vers des formes plus « impures », c'est-à-dire moins proches de la confection du projet. Et force est de constater que ce sont les femmes architectes qui, statistiquement, s'orientent le plus souvent vers ces secteurs dits « impurs », c'est-à-dire considérés comme moins légitimes au regard des valeurs dominantes de la profession. » (Chadoin, 2021, p. 150)

Face à cette diversification hiérarchisée des pratiques, des concurrences internes et des luttes de pouvoir apparaissent au sein de la profession. Pour y faire face « plusieurs positionnements sont investigués par les architectes dans la reconfiguration du paysage professionnel et la « lutte des places ». Il s'agit soit de se recentrer sur l'activité canonique de la conception architecturale généraliste, soit de conquérir de nouveaux territoires. Ceux-ci sont obtenus à travers la spécialisation liée au processus de production, la spécialisation par typologie de bâtiment ou à travers la diversification liée à l'investissement de nouveaux métiers issus du détachement des fonctions traditionnellement dévolues à la maîtrise d'œuvre. ». En plus de cette concurrence interne, les architectes doivent faire face à des pressions extérieures. Ils sont concurrencés par les autres professions, déjà établies ou émergentes, (économistes

de construction, ingénieurs, spécialistes en qualité environnementale, juristes, programmistes, urbanistes, paysagistes,...)qui profitent de la complexification des projets architecturaux et urbains pour étendre leurs sphères d'influence au détriment des architectes qui se voient dépossédés de leur « rôle de chef d'orchestre ».

On assiste donc depuis plusieurs décennies à « un ébranlement identitaire de l'architecte » (Chadoin, 2021, p. 146). Cependant, là où Champy voit une « profession menacée » et parle de d'une « déprofessionnalisation », Chadoin souligne la grande capacité d'adaptation des architectes.

Pour conclure

Au cours de la Renaissance, la figure de l'architecte maître d'œuvre émerge. S'éloignant peu à peu des tâches de construction des édifices revenant aux artisans, il acquiert le statut d'intellectuel exerçant une profession libérale. A partir du XIX^{ème} siècle les architectes s'organisent en associations pour défendre un intérêt commun. Les premiers débats sur la réglementation de la profession voient le jour. En 1895, le code Guadet, approuvé par la majorité des associations, préfigure la déontologie de la profession et scelle la séparation entre les architectes et les entrepreneurs. Alors que les premiers diplômes d'architecte sont délivrés en 1874, le titre d'architecte diplômé par le gouvernement n'est officialisé qu' en 1914. De plus, il faut attendre 1940 pour que l'Ordre des architectes soit créé et l'exercice de la maîtrise d'œuvre soit réglementé par le port du titre. Les architectes obtiennent un monopole relatif en 1977 lorsque la loi relative à l'architecture rend obligatoire le recours à un architecte pour les constructions de plus de 170m².

Depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle, la profession connaît de profondes mutations. L'exercice libéral recule et l'exercice associé devient peu à peu la norme. La structure des agences d'architecture se modifie sous les effets de la division du travail et de plus en plus d'architectes exercent comme salariés. D'autres se spécialisent ou se dirigent vers des tâches impures. On assiste alors à une diversification des métiers de l'architecture. Ce bouleversement de la structure du groupe professionnel s'accompagne d'une perte de pouvoir de l'architecte dont le rôle de « chef d'orchestre » est remis en cause par la concurrence grandissante des autres professions. Dans le même temps, l'accès aux études, et donc à l'exercice de la maîtrise d'œuvre, se démocratise et la profession se féminise. Toutes ces mutations mènent à une crise de l'identité de l'architecte qui est toujours plus difficile à définir. Nous nous demanderons par la suite quel rôle joue la charrette dans la construction de l'identité professionnelle des architectes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



PARTIE II

Le temps de l'école.

**La charrette pour les étudiants en
architecture nantais : d'un rite de
passage à une prise de position critique**

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans cette seconde partie, nous nous attachons à étudier la charrette telle qu'elle est représentée et vécue par les étudiants lors de leur formation. Ainsi, nous nous intéresserons uniquement aux charrettes effectuées pendant la formation dans un cadre pédagogique. Nous souhaitons documenter le processus de socialisation professionnelle à travers la pratique de la charrette. Afin de limiter les effets d'un discours reconstruit a posteriori, nous nous appuyerons, dans cette partie, uniquement sur les entretiens menés auprès des étudiants.

Nous chercherons donc à savoir ce qu'est la charrette pour les étudiants en architecture nantais. A partir de leurs propos, nous construirons une définition de la charrette la plus fidèle possible à leurs représentations. Nous montrerons qu'ils ont une certaine méconnaissance de son origine, ce qui confère un caractère mythique à cette pratique. Nous pourrions alors déterminer les facteurs qui les poussent à faire des charrettes au cours de leurs études. Pour éclairer notre propos sur ce qu'est la charrette pour des étudiants en architecture, nous questionnerons également son existence dans d'autres filières d'enseignement supérieur et secteurs professionnels.

Nous nous pencherons ensuite sur la manière dont nos enquêtés pratiquent la charrette lors de leurs études. Cette analyse sera scindée en deux chapitres qui correspondent selon nous à deux temps distincts des études. Dans un premier temps, nous documenterons le début de la socialisation professionnelle des étudiants en architecture nantais. Plus particulièrement, il s'agira de comprendre comment ils découvrent la notion de charrette et ce que cette acculturation a pour effets dans les premières expériences de charrettes. Le chapitre suivant traduira la transformation du regard que portent les étudiants sur la charrette au fur et à mesure de leur cursus. Nous montrerons alors que leur vision se désenchantée et qu'ils adoptent une posture critique qui

les pousse à adapter leurs méthodes de travail voire à dénoncer les dérives de la charrette.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Avant de nous intéresser à la manière dont les étudiants en architecture nantais définissent leur propre pratique de la charrette durant leurs années de formation et le regard qu'ils portent sur ce mode de travail, il nous semblait indispensable de comprendre ce que ce terme signifie pour eux. En effet, pour éclairer et mieux saisir la portée de leurs discours sur leur propre expérience de la charrette, il est nécessaire d'aborder cette pratique selon leur angle de vue et leur définition. Ainsi, ce chapitre est consacré à la représentation de la charrette que se font les étudiants en architecture nantais, tant dans sa dimension symbolique que vécue.

La définition de la charrette selon les étudiants en architecture nantais

Nous cherchons ici à dresser une définition de la charrette à partir de l'ensemble de celles proposées par les étudiants interrogés. Nous ferons ainsi ressortir les dimensions caractéristiques de la charrette vers lesquelles toutes les descriptions convergent. Ces composantes qui font consensus constituent un socle commun et seront considérées comme les aspects invariables de la charrette. Nous nous intéresserons également aux facettes plus spécifiques de la charrette mentionnées par quelques étudiants seulement et traduisant la diversité des perceptions. Ces points qui ne s'imposent pas comme une évidence montrent que malgré une définition partagée de la charrette, chacun y apporte une nuance qui lui est propre.

Certains étudiants ont précisé dans leur définition qu'il existait selon eux plusieurs natures de charrettes. Ils ont alors tenté de classifier les différentes pratiques de la charrette selon des types. Nous nous pencherons donc également sur ces formes de charrettes puisqu'elles permettent de rendre compte de la diversité d'approches avec laquelle les étudiants abordent cette pratique.

Cependant, la définition de la charrette construite dans ce chapitre correspond aux “charrettes d’école” réalisées pendant les études. La partie III, consacrée aux charrettes dans la vie professionnelle, sera l’occasion de questionner l’analogie entre les charrettes effectuées dans des travaux pédagogiques au cours de la formation et celles qui se produisent dans le monde professionnel. Nous chercherons alors à déterminer les évolutions de la perception de la charrette entre ces deux moments de la vie d’un architecte.

⁷ Nous aurons l’occasion de revenir sur ce constat dans le chapitre suivant.

Nous noterons que le terme de charrette n’évoquait rien pour l’un des douze étudiants interrogés⁷. Ainsi, la définition et les classifications proposées ci-dessous sont construites à partir des propos des onze autres enquêtés parmi lesquels on trouve trois étudiants de licence 1, quatre de licence 3 et quatre en PFE.

Dimensions caractéristiques de la charrette

La privation de sommeil est l’élément qui revient le plus souvent dans les définitions de la charrette établies par les étudiants. En effet, c’est la caractéristique qui fait consensus et il apparaît donc que l’essence même de la charrette est de tronquer toute ou partie du temps de sommeil pour travailler. Toutefois, il est impossible de déterminer avec exactitude la durée de cette privation de sommeil puisque l’importance de cette amputation du temps de repos varie selon les descriptions faites par les étudiants. L’une d’entre eux exprime cette difficulté à établir une définition précise :

« Et mais genre on avait pas de définition exacte, genre une limite d’heure ou un truc dans le genre. Et en parlant un peu avec les gens autour de nous quoi, des gens de notre promo, les gens dans le groupe, tout ça, bah y’en a qui définissent de ouf ça comme bah tu dors pas de la nuit ou tu dors très peu ou alors juste bah te coucher tard bah c’est déjà charrette quoi. » (1B_2)

Ainsi, la définition de la charrette couvre tout un spectre de durées de privation de sommeil.

Certains diront que « *la charrette c'est une période intense de travail qui peut aller jusqu'à passer des nuits à pas dormir, une à plusieurs nuits* » (1B_4) ou qu'une charrette consiste tout simplement en « *une nuit blanche ou plusieurs nuits blanches d'affilée* » (1A_1). Pour d'autres, « *faire des charrettes c'est pas forcément faire des nuits blanches* » (1A_2) mais ça commence dès la première minute rognée sur le temps de repos, comme l'explique cet étudiant en PFE :

« Je dirais que, avec le temps, on fait charrette à partir du moment où on dépasse une certaine heure qui dépend de toi ton seuil de tolérance. Genre si t'es pas habitué à travailler la nuit peut-être que tu vas faire charrette à partir de 23h alors que si t'es habitué de travailler la nuit tu vas faire charrette à partir de 2h. Enfin je trouve que c'est personnel mais dans l'idée je pense que c'est ça quoi. C'est à partir du moment où tu dépasses les limites et que tu sais que tu fais et que dans ton cerveau ça commence à être en mode "on travaille, on travaille, on travaille" et que c'est que ça. » (1C_3)

Dans sa caractérisation de la charrette, cet étudiant émet une hypothèse quant à la raison pour laquelle la définition de la charrette varie selon les individus lorsqu'il est question de déterminer l'étendue de la privation de sommeil. Il ne s'agirait pas d'une durée absolue qui serait la même pour chacun mais plutôt d'une durée relative fixée en fonction du seuil de tolérance et du besoin de sommeil de la personne concernée.

Un peu plus tôt dans son discours, il précise que sa propre définition de la charrette s'est transformée au cours de ses études puisqu'à son entrée à l'école il considérait qu'il fallait aller jusqu'à la nuit blanche pour faire une charrette. Il est donc doublement impossible d'arrêter une définition universelle de la charrette puisque cette notion est corrélée à la représentation

que s'en font les individus. Or, cette perception n'est pas figée dans le temps comme le rappelle une autre étudiante qui « *pense que [sa] définition, elle a évolué au cours de [sa] licence* » (1B_2). Malgré cette modification de leur perception de la charrette au cours du temps et de leur avancée dans les études, nous notons que les étudiants ont proposé des définitions équivalentes, qu'ils soient entrés à l'école une semaine auparavant ou en fin de cursus. La nuance se situe dans la durée de la privation de sommeil. Les étudiants de licence 1 semblent plus radicaux dans leur approche puisqu'ils associent la charrette à la nuit blanche que les étudiants plus âgés qui sont moins catégoriques considérant qu'il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à une absence totale de sommeil pour faire une charrette.

Pour toutes les raisons que nous venons de mentionner, il apparaît donc inopportun de vouloir caractériser la charrette avec exactitude en ce qui concerne sa dimension de privation de sommeil. Nous retiendrons toutefois que c'est la notion centrale de la définition de la charrette puisque cette caractéristique est citée en premier et par neuf étudiants sur onze.

Le second élément qui définit la charrette est l'activité de projection puisque la « *charrette c'est quand on fait une nuit blanche pour finir un projet d'architecture* » (1A_4). C'est dans l'objectif de terminer un projet, et plus particulièrement un projet architectural, qu'une privation de sommeil intervient, comme l'explique cet étudiant en fin de cursus pour qui « *la première image [qu'il avait] en tête c'était de travailler toute une nuit, pas forcément la veille d'un projet mais, pour un projet en tout cas et en particulier le projet d'archi* » (1C_3). Ces deux dimensions de la charrette ne peuvent être décorrélées de la troisième citée par les étudiants qui est le manque de temps. En effet, c'est parce que les délais pour achever le projet architectural dont il est question sont contraints qu'une partie du travail est effectuée la nuit,

donnant ainsi lieu à une réduction du temps de repos. Une étudiante indique ainsi qu'une charrette « *c'est quand tu travailles toute la nuit, pour rendre ton projet le lendemain matin souvent ou le lendemain dans la journée* » (1B_1). Le temps étant compté, l'achèvement du projet devient la priorité et le sommeil passe au second plan puisqu'il s'agit de « *consacrer la journée voire la semaine à ce projet, à consacrer, même louper des repas, louper des heures de cours pour bosser à donf sur le projet* » (1A_2). Tout ce qui compte est alors de « *finir à tout prix le projet à temps et dans l'urgence* » (1C_4). Une enquêtée considère que la privation de repos n'est alors qu'une conséquence d'un manque d'organisation et d'anticipation donnant l'impression d'une surcharge de travail pour terminer le projet dans les temps :

« Alors je pense qu'il peut y en avoir plusieurs mais moi ma définition de la charrette ce serait, c'est très personnel je pense, parce que je pense que c'est un truc lié à un manque d'organisation et à un manque de détachement de son travail qui fait que tu as l'impression d'être surbookée de travail alors que au final tu aurais pu le faire autrement. Et ce qui fait que tu te mets à ne pas dormir et pour la simple et bonne raison que tu dois le finir. » (1B_3)

Une de ses camarades la complète en mettant également en évidence que la charrette s'impose quand il y a une charge de travail trop importante par rapport au temps restant :

« Et donc finalement donc pour moi bah c'est un peu cette idée de faire tout à la dernière, bon pas vraiment à la dernière minute, mais d'avoir une charge de travail qui est tellement importante avant une deadline qu'au final on a des tonnes de trucs à faire qu'on a amoncelés tout au cours du semestre et qu'au final on doit faire un peu dans le rush, ouais dans la rapidité pour être prêt au moment voulu quoi. » (1C_1)

Une autre notion associée à la charrette est la nature des activités qui restent à effectuer pour achever le projet. Dans son mémoire, Dayot propose une décomposition de l'exercice du projet en deux temps. Il dit que « le travail de

projet en lui-même se divise en deux étapes. La première est une phase de réflexion où l'étudiant conçoit son projet en cherchant à répondre à une demande, la seconde est une phase de production matérielle (maquettes, représentation en trois dimensions sur informatique, plans, coupes, planches de présentation, etc.) » (Dayot, 2015, p. 9). Cette distinction est également faite par une partie de nos enquêtés et est reprise par Belmostefa (2022), elle-même étudiante en architecture, dans son mémoire. Il paraît alors que cette représentation est partagée par la majorité des étudiants en architecture. Elle a son importance dans la définition de la charrette puisque la phase du projet à l'origine de la privation de sommeil est la production matérielle, que ce soit des éléments de représentation graphique géométraux ou physiques telle que la maquette. Deux étudiants ont apporté cette précision dans leur définition de la charrette, l'un expliquant que cela consiste à « *[faire] des maquettes toute la nuit* » (1A_4) et l'autre affirmant que la finalité d'une charrette n'est pas de concevoir le projet mais de produire les éléments permettant de représenter le projet:

« Et puis tu sais même plus où tu veux aller parce que t'as plus un objectif très clair à part que tu veux finir un truc, comment dire, genre finir une image ou finir un plan. C'est pas de la réflexion, tu fais pas charrette pour de la conception, tu fais charrette pour de la représentation. » (1C_3)

La dernière dimension de la charrette citée par les étudiants interrogés est l'engagement physique et émotionnel qu'elle requiert.

La première conséquence physique de la charrette, qui apparaît comme évidente, est la fatigue, allant jusqu'à « *l'épuisement* » (1C_4) puisqu'une charrette consiste en une privation de sommeil. Néanmoins, ce n'est pas la seule répercussion à avoir été mentionnée par les étudiants. En effet, pour certains, une charrette revient à « *mettre ses besoins primaires de côté* » (1C_4). Après

le sommeil, c'est l'alimentation qui est négligée par les étudiants pour qui il est envisageable de « *louper des repas* » (1A_2) pour une charrette. Nous verrons dans le chapitre 6 que cette approche est très variable selon les étudiants et que certains mettent un point d'honneur à ne pas perturber leur équilibre de vie même en période de charrette. Toutefois, l'engagement physique demandé par une charrette ne peut pas être négligé. Dans sa définition, un étudiant a décrit les sensations éprouvées lors d'une charrette, expliquant que la fatigue ne se ressent pas sur le coup puisque c'est l'adrénaline qui permet de faire face au manque de sommeil :

« Bah du coup cette sensation de charrette c'est aussi quand, ah oui pour revenir à ça, dans ton corps tu sens une sorte de changement où c'est plus, tu dépasses ton seuil de fatigue, t'es plus à piquer du nez, t'es tellement dans une adrénaline de stress et de tension que c'est comme si t'avais bu 1000 cafés [...]. » (1C_3)

Selon lui, cette adrénaline provient du stress et de la tension ressenties lors d'une charrette. Ainsi, la charrette demande également un engagement émotionnel, constat partagé par la majorité de ses camarades. Le manque de temps serait à l'origine du stress généré par la charrette comme l'explique cette enquêtée :

« Et euh, bah c'est un moment de stress aussi. C'est un moment d'énerverment des fois, enfin souvent. Ouais bah c'est stressant et des fois on a envie d'aller vraiment dans le détail mais du coup, on se dit qu'on va être pris par le temps. Et c'est, c'est comme ça que se génère le stress aussi. » (1B_1)

Un autre étudiant explique que la pression ressentie lors d'une charrette est telle que la santé passe au second plan :

« Et bien la charrette c'est une période intense de travail qui peut aller jusqu'à passer des nuits à pas dormir, une à plusieurs nuits. Donc ça c'est très concrètement mais il y a aussi la dimension de la pression par les enseignants et de l'auto pression par les étudiants pour avoir un travail le

*plus parfait possible en dépit du sommeil ou de la santé.
» (1B_4)*

D'après sa définition, les étudiants se mettent la pression car ils ont le sentiment de devoir rendre un travail d'une très grande qualité pour répondre aux exigences de leurs enseignants. D'autres étudiants considèrent que c'est aussi parce qu'ils sont « *tellement [perfectionnistes] [qu'ils ont] envie d'aller jusqu'au petit détail de merde quoi et qui se voit même pas et qu'on verra même pas mais pour une satisfaction personnelle un peu* » (1B_3) car la charrette « *c'est l'envie de bosser dur pour donner juste valeur à son projet* » (1C_2).

Notons que si l'engagement physique demandé par une charrette est intellectualisé par l'ensemble des étudiants, l'engagement émotionnel n'est pas cité par les plus jeunes. Cette dimension de la charrette apparaît donc plus tardivement au cours des études, certainement après une première expérience de la pratique de la charrette.

A partir des définitions de la charrette dressées par les étudiants interrogés, nous avons pu déduire les grandes caractéristiques de cette dernière que sont la privation de sommeil, la production matérielle pour un projet et l'engagement physique et émotionnel. Dans son mémoire, Dayot (2015) avait conduit une analyse lexicologique des définitions de la charrette données par ses enquêtés. Il en avait déduit trois aspects principaux de la charrette, parmi lesquels la privation de sommeil et la production matérielle, éléments que nous retrouvons également dans notre enquête. Toutefois, nous ne retrouvons pas dans notre analyse la dimension sociale qu'il avait identifiée. Nous verrons par la suite que celle-ci est mentionnée par les étudiants que nous avons interrogés comme principal point positif de la charrette mais elle n'apparaît dans aucune de leurs définitions. Un autre point de divergence entre notre analyse et celle

de Dayot est l'engagement physique et émotionnel qui ressort dans notre travail mais pas dans le sien. Ce n'est pas l'objet de notre mémoire mais il serait intéressant d'identifier les causes de ces différences. Peut-être s'agit-il de l'école d'origine des enquêtés ou d'une prise de position de plus en plus critique sur la charrette depuis quelques années, notre travail étant plus récent que celui de Dayot.

Vers une classification des charrettes en plusieurs types selon leur temporalité

En plus de proposer une définition de la charrette, certains enquêtés ont apporté des éléments complémentaires concernant une classification entre plusieurs types de charrettes. En effet, certains d'entre eux estiment que toutes les charrettes ne sont pas identiques, une distinction s'opérant entre différentes catégories de charrettes. Bien qu'il y ait eu plusieurs approches de ces différenciations, nous remarquons que c'est toujours une notion de temporalité qui entre en jeu lorsqu'il s'agit de distinguer plusieurs types de charrettes. Notons également que seuls les étudiants de licence 3 et de PFE ont proposé une classification des charrettes, les plus jeunes manquant certainement d'expérience pour aborder la question de la charrette avec autant de précision.

La première distinction entre charrettes s'opère selon le temps restant entre la date de rendu du projet et le moment où est effectuée la charrette. Une enquêtée suggère de distinguer les « *charrettes d'anticipation et des charrettes de dernier moment* » (1B_1). Selon elle, les « charrettes de dernier moment » ont lieu la veille du rendu ou les jours d'avant dans le cas d'une charrette continue qui s'étale sur plusieurs jours alors que les « *charrettes d'anticipation* » prennent place quelques jours avant la date butoir. L'objectif est alors de pouvoir se

reposer la veille du jour du jury pour pouvoir être en forme pour présenter son projet. Cette étudiante ajoute qu'une « charrette d'anticipation » ne garantit pas pour autant qu'il n'y aura pas de « *charrette de dernier moment* » la charge de travail pouvant avoir été sous-estimée. C'est ce que nous raconte un autre étudiant :

« Pour moi la charrette telle qu'elle est démocratisée c'est celle de la veille du rendu, la vraie charrette. Après on peut compter ça différemment et dire que si la vraie charrette elle a lieu la veille du rendu et que l'avant-veille du rendu si y'a eu une nuit blanche bah ça compte pour une charrette complète quoi. [...] Après ça je dirais que c'est la charrette basique tu vois le starter pack de la charrette en fait. Et après tu as les charrettes premium et tout où tu as un peu réfléchi à ton truc et tout, et c'est ce que fait ma copine cette année, c'est-à-dire qu'elle dort la veille du rendu mais que l'avant-veille et l'avant-avant-veille elle dort un peu moins. [...] Je dirais que la charrette d'anticipation elle permet d'être à peu près en forme pour défendre son truc. » (1B_4)

Comme nous l'avons vu précédemment, il existe tout un spectre de charrettes selon la durée de la privation de sommeil. Cette distinction a été faite par plusieurs étudiants qui proposent de classer les charrettes selon le temps de sommeil restant une fois le projet terminé. Une enquêtée explique alors que :

« Pour moi, je pense que y'a pas de définition exacte, mais genre je pense que y'a des gradients de charrettes, tu vois. Enfin moi je le vois comme ça, genre différents degrés de charrette sur des différents paliers en mode l'extra charrette ou des trucs comme ça alors j'utilise jamais ces termes là, mais je pense que c'est quelque chose qui pourrait se faire. [...] Bah je pense que la pire charrette c'est de faire nuit blanche quoi. Alors, c'est LA charrette ! Après, je pense au bout d'un moment, dès que tu commences à passer le l'heure de minuit, genre là ça commence déjà [...]. » (1B_2)

Une de ses camarades va encore plus loin en expliquant qu'avec ses amis ils ont introduit un terme pour désigner les charrettes de relativement faible intensité des nuits

blanches. Elle nous apprend qu'elle « a intitulé avec [ses] potes la brouette, c'est quand t'as plus de 3h de sommeil » (1B_3). Une troisième étudiante partage ce point de vue et lie l'enjeu de durée du temps de repos avec la notion de fréquence. Selon elle, une charrette allant jusqu'à la nuit blanche va se faire plus rare qu'une charrette moins intense qui peut être répétée plusieurs jours de suite ou toutes les semaines.

« Ouais parce que moi je vois en fonction de l'heure à laquelle tu te couches et le nombre d'heures que tu dors je dirais. Si tu dors pas du tout là c'est charrette de l'extrême, là tu te mets vraiment dans le rouge. Après si tu te couches, je dirais jusqu'à 1h ou 2h, c'est encore un autre type de charrettes, c'est des charrettes on va dire plus soft mais sûrement plus répétées ou plus fréquentes peut-être. Ouais en fait je dirais qu'il y a peut-être deux types de gens : les gens qui font des charrettes très ponctuelles mais très très très intenses et des gens qui font des charrettes peut-être moins fortes mais plus fréquentes. » (1B_2)

Pour illustrer son propos, elle propose une analogie avec la course à pied, les charrettes intenses mais rares étant comparées à des « sprints » et celles plus répétées à des « marathons ».

Un autre étudiant associe la durée de la charrette et donc de la privation de sommeil à la nature de la tâche effectuée. Il pense que le risque de se faire avoir par le temps est plus important lorsqu'il s'agit de réaliser des dessins géométraux sur l'ordinateur qu'une maquette. En effet, la conception d'une maquette demandant plus d'engagement physique, la fatigue se fait ressentir plus facilement et le temps défile moins vite. C'est ce qu'il explique dans la citation suivante :

« Et je reviens du coup à ta question sur les types de charrettes parce que du coup là j'en ai deux en tête. Je me suis dit il y a la charrette que tu fais avec un truc comme la maquette où tu sens la fatigue qui viens un peu comme le bricolage et qui du coup te met un stop et où là c'est plus

facile de s'arrêter et les charrettes sur l'ordi où du coup tu vois pas le temps défiler et tu captas pas combien de temps tu as passé sur une image à faire des détails qui se verront même pas à l'impression, combien de temps tu as passé sur un texte que t'arrives même pas à écrire parce que les mots viennent plus. Et en fait je me disais que la charrette sur ordi c'est un truc un peu piège parce que c'est un gouffre temporel et où du coup tu arrives très vite à 4h du matin et que t'es là "ok bah j'ai pas fait tout ce que je voulais, je suis fatigué" et où tu as plus de mal à t'arrêter aussi parce que l'adrénaline elle marche mieux sur ordi je trouve parce que ouais je sais pas. Quand tu fais la maquette tu sens vraiment la fatigue où tu arrives plus à lire les millimètres, où tu arrives plus à couper droit ou des trucs comme ça et ça se voit.» (1C_3)

Ainsi, nous avons vu que les étudiants en architecture nantais ont une approche partagée de la charrette dans laquelle il réside une part d'individualité liée à leur perception de la charrette, perception qui dépend de leur propre expérience et de leur rapport au temps. A partir des caractéristiques principales de la charrette que nous avons identifiées et des classifications proposées par les étudiants, nous proposons d'établir une définition de la charrette qui soit la plus universelle possible. Dans la mesure où elle est construite à partir des représentations des étudiants et où nous nous intéresserons dans la suite de ce manuscrit à la manière dont ils la pratiquent, c'est cette définition que nous utiliserons dans l'ensemble de cette partie. Une charrette est une période de travail intense de production matérielle d'éléments de représentation d'un projet d'architecture dans un court délai contraint impliquant une privation de sommeil allant de quelques heures à plusieurs jours et un fort engagement physique et émotionnel de la part des personnes qui y ont recours. Maintenant que nous avons construit une définition de la charrette, nous pouvons étudier ce que les étudiants savent de son origine.

Une méconnaissance de l'origine de la charrette à différents degrés

Nous avons montré au chapitre 2 que la pratique de la charrette et l'expression qui en découle sont apparues il y a plus d'un siècle lorsque l'architecture était enseignée aux Beaux-Arts. Nous souhaitons désormais interroger ce que les étudiants savent de cette origine de la charrette et l'éventuel décalage qui existe entre leurs représentations et la réalité.

Lors des entretiens nous avons donc demandé aux étudiants d'où venait cette pratique selon eux. Là encore nous remarquons que les étudiants de licence 1 sont moins bien informés que ceux plus avancés dans les études. En effet, aucun d'entre eux n'a été capable de donner une réponse à notre question alors que tous les autres étudiants avaient des retours à nous faire à ce sujet. Un premier constat est donc que les étudiants savent ce qu'est la charrette avant d'en avoir identifié l'origine. Il s'agit alors, pour les étudiants les plus jeunes, d'une méconnaissance totale du fondement de cette pratique et de l'expression qui lui est associée.

Les éléments de connaissance sur l'origine de la charrette étaient très maigres pour quelques uns de nos enquêtés. Par exemple, l'une d'entre eux avait uniquement identifié que cette pratique remonte aux « *Beaux-Arts peut-être* » (1B_1). En outre, ceux qui en ont fait une description plus conséquente donnaient parfois des éléments qui sont faux, ou du moins non vérifiés. Quelques étudiants pensent qu'il s'agissait pour les architectes de finir leurs projets dans une charrette les transportant jusqu'au lieu où ils devaient les rendre, soit l'établissement scolaire pour les étudiants, soit chez le commanditaire pour les professionnels comme l'un d'entre eux nous l'explique :

« Moi le souvenir que j'en ai c'est que quand l'école d'archi c'était l'école des beaux-arts et que t'avais un projet à rendre pour le lendemain, tu faisais charrette quand tu continuais à travailler jusque dans la charrette qui t'emmenait à l'école. Et dans ma tête, enfin moi je sais que quand on m'avait raconté ça j'étais en train d'imaginer quelqu'un en train de peindre dans une charrette quoi, avec son tableau en train de peindre et que ça bringuebalait tout dans tous les sens, et qu'il arrivait à l'école avec sa peinture et tout ou n'importe quoi d'autre. » (1C_3)

Un autre étudiant tient un discours similaire :

« On raconte et mon père me raconte que son père lui racontait ça, son père architecte, que faire charrette c'est, au plus loin que je puisse donner, au moins quelque chose qui remonte à l'époque où l'architecture s'enseignait aux beaux-arts. Et c'est de finir ces projets dans la charrette de voilà mettre les dernières touches pour avoir les plans parfaits dans la charrette qui se dirige vers l'école ou dans le lieu de rendu dans la galerie d'exposition que sais-je. Donc ça définit de manière basique faire le travail jusqu'au bout jusqu'à minute-1, un peu à l'arrache d'ailleurs. » (1B_4)

Cette histoire qui est transmise de génération en génération d'architectes, comme le montre le témoignage ci-dessus, nous semble cependant être un mythe. En effet, nous ne pouvons pas prouver que ces étudiants sont dans l'erreur mais nous n'avons trouvé aucun ouvrage faisant référence à cette idée de finir les derniers éléments lors du transport en charrette. De plus, d'après nos sources, s'il s'agissait bien de transporter quelque chose dans une charrette ce n'était pas les architectes mais uniquement leurs travaux puisque les charrettes en question étaient des charrettes à bras et non pas des véhicules tractés par des chevaux.

En plus de cette confusion sur le mythe des architectes terminant leurs plans lors du transports en charrette, deux étudiantes se sont également trompées sur la période d'apparition de la charrette, lui associant une

origine antérieure à la réalité. Pour la première cela remonterait au XVIème siècle puisqu'elle nous dit :

« Il me semble que c'est au moment où un peu de la Renaissance ou quelque chose comme ça il y avait cette histoire un peu des archis quand ils allaient présenter leurs projets un peu à leurs commanditaires quand ils étaient dans la galère un peu et bah justement ils finissaient leurs plans dans la charrette qui les amenaient au lieu où ils allaient présenter leurs projets. Et donc l'origine du mot il me semble que ça vient un peu de là, le fait de charretter donc de finir ses plans un peu à la dernière minute dans la charrette. » (1C_1)

Sa camarade associe, elle, l'origine de la charrette à l'Ancien Régime et à la monarchie :

« Alors je crois, de ce que j'ai entendu, que c'est les architectes des rois qui finissaient leurs planches dans une charrette qui les conduisait au roi justement pour présenter leur projet au roi. » (1C_4)

Un des étudiants interrogé n'a fait aucune erreur concernant l'origine de la charrette mais son explication était incomplète. En effet, il n'a été en mesure d'identifier la période d'apparition de la pratique de la charrette mais il nous apprend qu'un enseignant de l'école lui aurait dit :

« Tu sais en France, à l'époque où il y avait les architectes qui bossaient tard la nuit et tôt le matin, ils foutaient tous les trucs dans la charrette et les poussaient à travers les routes en courant pour pouvoir arriver à temps là où ils devaient présenter, ensuite présenter, et donc c'était ça faire charrette. » (1C_2)

Seule une étudiante nous a fourni une explication complète et juste de l'origine de la charrette. Elle nous explique qu'avant de se renseigner davantage elle avait elle aussi en tête le mythe non vérifié de l'achèvement des plans dans une charrette :

« En L1, j'avoue, je pense qu'en L1 je me posais pas la question. Juste je m'étais, enfin juste je me disais charrette, ouais j'utilisais le terme mais sans me poser de questions

sur la signification exacte. Et après, petit à petit, je me suis dit, je me suis un peu intéressée à la question, quoi. C'est pourquoi on utilise ça ? Parce que si on l'utilise, il devait y avoir un lien avec les beaux-arts et tout ça vu que avant l'école d'archi était reliée aux beaux-arts. Et je me souviens que j'ai eu le déclic, je me suis, bah j'ai commencé à me poser la question c'était quand ma famille genre me posait la question en mode "ouais, mais du coup vu que les études d'archi et tout c'est vachement intense" parce que je leur avait expliqué "ouais ça nous arrive de faire des charrettes". C'est quoi la charrette ? Comment définir ça ? Donc c'est en faisant des recherches sur internet en fait du coup que j'ai su que c'était l'histoire qu'on avait dit de les étudiants qui ramenaient tous leurs plans, tout leur matos en charrette du coup. Mais comme je t'avais dit, moi, j'avais un peu, j'avais lu un peu le truc en mode bah tu finis sur la charrette au dernier moment quoi avant d'aller rendre le truc. Sinon après je t'avoue qu'au début je me posais pas forcément de questions. » (1B_2)

Ainsi, si les étudiants n'éprouvent pas de difficultés à définir la charrette, ils en ont lorsqu'il s'agit d'expliquer son origine. Toutefois, leur méconnaissance s'opère à des degrés variables. L'origine de la charrette est une histoire transmise verbalement entre les générations d'architectes. Il n'est donc pas surprenant que les étudiants interrogés moins d'une semaine après leur arrivée à l'école ne sachent rien de l'origine de la charrette. Ils n'ont alors aucune connaissance à ce sujet. Les étudiants plus âgés sont mieux informés mais ils sont partiellement dans l'erreur. En effet, la transmission orale est propice à la mythification et de nombreux étudiants associent les premières charrettes à des architectes achevant leurs plans dans ces dernières lors de leur transport vers le lieu de rendu du projet alors que cette information n'est pas vérifiée. En outre, quelques étudiants se trompent sur la date d'apparition des charrettes. L'étendue de leur méconnaissance est donc plus ou moins importante et seule une étudiante connaissait parfaitement l'origine de la charrette.

Les causes de la charrette

Après avoir dressé une définition de la charrette et souligné la dimension mythique de cette pratique, conséquence de la méconnaissance des étudiants sur son origine, nous souhaitons désormais identifier les causes de la charrette citées par ces mêmes étudiants. Nous cherchons ici à révéler les raisons pour lesquelles ils font des charrettes. Cette section interroge autant leur propres retours d'expériences que leurs représentations puisque nous leur avons demandé pourquoi ils font des charrettes mais également pourquoi leurs camarades en font selon eux. Nous verrons que s'ils partagent le constat que les charrettes sont effectuées dans le cadre de l'enseignement de projet, leurs avis sont multiples sur les motifs qui les poussent à faire des charrettes

Le caractère presque hégémonique de l'enseignement de projet

Nous avons précédemment montré que la production matérielle dans le cadre d'un projet d'architecture est une des caractéristiques de la charrette. Il n'est donc pas surprenant que les étudiants identifient l'enseignement de projet comme le principal enseignement pour lequel ils font des charrettes. Ayant identifié l'importance de sa dimension symbolique dans leur formation dès le premier semestre (Horsch, 2021), c'est celui dans lequel ils s'investissent prioritairement, à hauteur de 87% de leur temps de travail personnel à l'échelle nationale selon Dayot (2015). En effet, le projet est, comme le rappelle Horsch dans sa thèse, un « enseignement emblématique des écoles d'architecture » (2021, p. 244) notamment depuis la réforme dite LMD de 2005 qui place l'enseignement du projet « au cœur de la formation ». Il est le seul enseignement non compensable et non rattrapable. Ainsi, selon les termes et positionnements adoptés par chacun, les enseignements transversaux

sont dits annexes ou connexes. Collin va encore plus loin et affirme que « on peut faire le constat que l'atelier de projet est une particularité des écoles d'architecture et constitue à ce titre, un élément identitaire majeur. Il est extrêmement valorisé car il est considéré que c'est par la pratique du projet qu'on acquiert les compétences pour concevoir. Le caractère quasi hégémonique du projet subordonne par conséquent les autres matières (appelés aussi enseignements transversaux) » (2019, p. 10). Cette observation est faite par l'un de nos enquêtés qui considère que le projet est « *mis sur un piédestal comme la matière importante et limite les autres matières on s'en fout* » (1C_3). En s'appuyant sur leurs retours d'expérience, les étudiants expliquent avoir parfois fait des charrettes pour d'autres enseignements tels que le mémoire, l'art plastique ou encore la morphologie. Ils insistent toutefois sur le projet comme la principale matière pour laquelle ils font des charrettes. Une étudiante de licence 3 se remémore ainsi :

« Et sinon bah est-ce qu'il y a une matière où j'ai fait le plus de charrettes, bah je pense que c'est quand même le projet. Si on prend toutes les charrettes que j'ai fait dans ma vie, le projet. Après je pense que ça dépend vachement des studios, enfin du studio et de ce qui est demandé et du projet en lui-même et de est-ce que je m'en sors ou pas dans le projet. Mais si on prend en globalité je pense que ouais c'est quand même beaucoup, beaucoup le projet parce que c'est la matière qui nous met aussi beaucoup la pression bah parce qu'on a l'impression que si jamais on n'y arrive pas bah tout le reste foire alors que les autres on se dit "bah au pire je rattrape avec ça ou ça", je sais pas si tu vois mais avec les UE... » (1B_3)

Ce témoignage est un exemple supplémentaire de l'importance symbolique donnée au projet, enseignement pour lequel les étudiants ont le sentiment de ne pas avoir le droit au moindre faux pas. Nous montrerons dans le paragraphe suivant que la pression dont fait part cette étudiante est souvent convoquée comme motif de la charrette.

Entre manque d'organisation, surcharge de travail et quête de perfection

Nous venons de montrer que les étudiants se mobilisent en premier lieu pour l'enseignement de projet dont ils ont identifié la prédominance symbolique dans leur formation. C'est donc dans le cadre de cet enseignement qu'ils effectuent la majorité de leurs charrettes. Nous voulons désormais mettre en évidence les motifs qu'ils convoquent pour avoir recours à une telle pratique.

L'une des causes de la charrette identifiée par les étudiants est un « *manque d'anticipation* » (1A_4) et un « *manque d'organisation* » (1A_1) de leur part. C'est parce qu'ils ont « *un souci de time management* » (1C_2) que certains se retrouvent en situation de charrette à devoir finir leur projet dans la hâte. Une étudiante nous fait part de ses difficultés à respecter les programmes de travail qu'elle essaye de mettre en place :

« Je pense que je peux ajouter des trucs par rapport à ce que j'ai déjà dit mais, bah déjà pourquoi est-ce que je fais des charrettes, parce que je suis quelqu'un qui n'arrive pas à m'organiser dans mon travail. J'arrive pas à me donner des horaires et à m'y fixer, enfin à m'y tenir. J'essaye de faire des emplois du temps et tout ça mais ça me fait plus procrastiner qu'autre chose le fait de faire des listes et des emplois du temps. » (1B_3)

Malgré ses tentatives d'organisation, cette étudiante n'arrive pas à trouver une méthode de travail qui lui permette d'éviter les charrettes. Elle subit alors sa mauvaise gestion du temps. Pour d'autres étudiants, il peut s'agir d'un choix assumé en connaissance de cause. C'est le cas lorsqu'ils mettent la priorité sur « *les soirées et les sorties le soir entre étudiants* » (1A_2). Une autre étudiante invoque ce motif de mauvaise gestion des priorités comme cause de la charrette :

« Bah un manque de temps, ouais manque d'anticipation, ouais manque de temps, enfin on a mal géré, on est sorti

un soir ou on aurait pas dû et du coup on se retrouve à faire une charrette parce que c'était sortir ou bosser et on a choisi sortir du coup on fait une charrette. » (1A_4)

Notons que les deux enquêtés ayant mentionné les sorties nocturnes et les soirées étudiantes comme cause de charrette sont en première année. Ils n'ont alors pas été confrontés à la charrette et ils font donc part d'une situation projetée qu'ils n'ont pas vécue eux-mêmes. Une étudiante en fin de cursus invoque également ce motif mais là encore il s'agit d'une représentation de sa part. En effet, elle ne s'est jamais retrouvée dans cette situation mais elle pense que ça a pu être le cas pour certains de ses camarades :

« En raison numéro 2 je pense qu'il y en a certains aussi qui privilégiaient la plupart du temps les soirées pendant une grosse partie du semestre et qui travaillent beaucoup à la fin pour rattraper un peu le retard qu'ils avaient pu prendre pendant les mois d'avant. » (1C_4)

Seule une étudiante nous explique avoir été confrontée à cette situation et avoir choisi de son plein gré de donner la priorité à son engagement dans la vie associative de l'école. Une de ses camarades explique avoir opté pour la priorisation de son projet, sans quoi elle se serait probablement retrouvée en situation de charrette puisque selon elle *« c'est un compromis [...], c'est la famille ou la vie étudiante ou la charrette mais tu peux pas tout concilier » (1C_1)*.

Outre la mauvaise gestion du temps subie par les étudiants et une priorisation assumée de leur vie sociale, la manque d'organisation peut être le fait de l'école comme le raconte cette enquêtée :

« Je pense vraiment l'organisation mais que ce soit du côté de l'école ou de l'élève dans le sens où ça peut être un manque d'organisation dans son travail personnel mais aussi l'organisation des cours et des rendus qui fait qu'on peut être débordés. » (1A_1)

Plusieurs étudiants mentionnent comme elle une « surcharge de travail » (1B_3) et une concomitance de « plein de rendus qui tombent en même temps dans plein d'UET différentes » (1C_1). Ils se retrouvent alors pris par le temps, quelle que soit l'organisation et l'anticipation dont ils ont fait preuve. C'est le cumul des travaux à rendre qui les met dans une situation de charrette. Même dans le cas où il n'y aurait qu'un rendu isolé des autres, ce constat n'est pas une surprise non plus puisque le temps contraint est une dimension de la charrette identifiée dans notre définition. Ce manque de temps et les délais serrés sont en premier lieu associés à la production matérielle par les étudiants car il s'agit d'une activité chronophage. Par exemple, « les maquettes ça demande énormément de temps » (1A_2) tout comme « faire des dessins ça prend du temps, faire des 3D ça prend du temps, faire des rendus sur des logiciels ça prend du temps » (1C_2). Une enquêtée précise que tous les étudiants n'ont pas les mêmes aptitudes à produire rapidement leurs éléments graphiques car ils ne sont « pas tous égaux avec l'efficacité à dessiner, à formaliser le projet donc [elle] pense que ça ça rentre en compte aussi » (1C_4). Une autre étudiante précise que le temps de production est particulièrement difficile à prévoir car la réflexion sur le projet ne s'arrête pas lorsque la réalisation matérielle commence et des remises en causes du projet peuvent arriver à chaque instant :

« Ouais, puis c'est enfin, en fait le travail dans le projet, il dur à, à évaluer et à se rendre compte parce qu'il y a toute cette phase-là de réflexion, tu sais pas combien de temps ça va prendre. Et puis, quand on a un regard un peu critique sur ce qu'on fait, on remet aussi en cause plein de choses. Et à chaque fois, les choses changent et les choses elles sont mouvantes et du coup, c'est sûr que quand on doit produire des documents et qu'on réfléchit pour ça bah c'est un peu inévitable quoi. Et on, on peut pas prévoir combien de temps ça va prendre. » (1B_1)

Le manque de temps, caractéristique essentielle de la charrette, est donc très largement mentionné par les

étudiants comme motif de cette dernière. Toutefois, nous constatons que ce dernier peut être de plusieurs natures. La simultanéité de rendus, le caractère chronophage de la production matérielle, l'inégalité des étudiants face à l'efficacité à dessiner ou encore la difficulté à quantifier le temps nécessaire à la production sont autant de raisons qui expliquent leurs charrettes.

Les motifs invoqués ci-dessus apparaissent, selon les dires des étudiants, comme nécessaires. Cependant, certains reconnaissent parfois faire des charrettes par « *souci de perfectionnisme* » (1B_3). Ils ressentent l'envie « *d'aller au bout des choses et de donner le meilleur de ce [qu'ils peuvent]* » (1C_4), « *de rendre un truc vraiment très, très clean* » (1B_1) ou encore « *de faire des beaux projets et d'être fier parce que c'est important quand même d'être fier de ce qu'on fait et de pas avoir trop de regrets* » (1A_3). D'après Belmostefa « il s'agit surtout de l'accomplissement que ressent l'étudiant tout au long du processus créatif, et qui se concrétise à la fin par un rendu physique palpable » (2022, p. 120). Ainsi, le fruit de leurs efforts étant tangible, les étudiants, pour se sentir satisfaits de leur travail, vont jusque dans le moindre détail. Ils se retrouvent alors à consacrer énormément de temps à des points dont ils auraient pu se passer au détriment de choses plus importantes comme l'exprime cette enquête :

« Je pense que dans la majorité on fait des charrettes pour finir ce qu'il y a à faire mais c'est aussi parce qu'on est beaucoup à vouloir bien faire les choses et du coup on met beaucoup de temps. On prend du temps sur des petits trucs qui sont pas forcément nécessaires. Et du coup bah comme tu prends du temps ça empiète sur les autres trucs à faire. Donc au final bah tu te rends compte que t'as pas fini de tout faire et tu fais charrette pour ça quoi. » (1B_2)

Quelques étudiants considèrent que cette recherche de perfection est renforcée par un esprit de compétition entre eux et un « *effet de concurrence* » (1B_1). Ils rentrent

alors dans un affrontement de « *style ou de paraître* » (1C_4) car ils se comparent les uns aux autres dans une volonté de « *plaire aux profs [...] pour prouver [qu'ils sont capables] aux profs, à [eux-mêmes], aux autres* » (1C_3). Cet étudiant va plus loin en affirmant que les enseignants cautionnent cette mise en concurrence des étudiants car ils savent qu'il seront confrontés aux mêmes enjeux dans leur vie professionnelle :

« *Entre autres mais je pense que c'est aussi très lié à la manière de faire de l'archi qui repose sur des concours et je trouve ça très nul de mettre en compétition des archis, je trouve ça stupide. Mais déjà ça pousse à faire ça aussi parce que le concours c'est la même idée de convaincre un public, faire mieux que ton concurrent qui va peut-être faire charrette ou qui a peut-être une force de travail plus importante et que du coup tu dois faire tes preuves. Il y a ce côté compétition qui est très malsain et qui du coup est pour moi la source numéro 1 de pourquoi on fait des charrettes. Et je pense que au fond les profs qui nous apprennent à faire ça le font aussi en agence et indirectement ils nous préparent aussi au monde du travail.* » (1C_3)

Les étudiants subissent donc une forme de pression qu'ils s'imposent d'eux-mêmes car ils visent la qualité maximale pour leurs travaux, que ce soit pour leur satisfaction personnelle ou pour prouver leur valeur à leurs camarades et à leurs enseignants. Enfin, certains ne cherchent pas nécessairement la perfection mais se mettent la pression par crainte de ne pas rendre un travail à la hauteur du niveau attendu et ainsi « *de ne pas avoir [leur] semestre, de se faire tacler par un prof* » car « *ça peut avoir des répercussions d'un point de vue général sur la suite du cursus* » et que « *la plupart des étudiants se disent "bah moi je veux pas prendre le risque de repiquer un semestre"* » (1B_4).

Les raisons pour recourir à la charrette en école d'architecture sont donc nombreuses mais les architectes sont-ils les seuls à recourir à cette pratique ? Nous avons sondé les étudiants à propos de leur avis sur cette question.

La charrette : une expression propre aux architectes pour une pratique qui ne leur est pourtant pas exclusive

Les étudiants en architecture nantais semblent s'accorder pour dire que la pratique de la charrette n'est pas exclusive à l'architecture et qu'elle « *se retrouve dans plein d'autres filières* » (1A_1) d'enseignement supérieur. Plusieurs d'entre eux pensent que la privation de sommeil existe également dans les classes préparatoires aux grandes écoles, en médecine ou encore en droit. Néanmoins, elle ne serait alors pas associée à une production matérielle mais plutôt à l'apprentissage de cours ou à des révisions. C'est ce qu'explique cette étudiante :

« Et bien je pense que ce sera différent, ce sera pas vraiment des charrettes parce que je pense que dans la charrette il y a aussi le côté conception et création qui aussi rentre en jeu. Mais oui je pense qu'il y a aussi des nuits blanches qui existent dans d'autres études, que ce soit des nuits blanches pour apprendre des choses ou pour rendre des trucs, je pense que ça existe quand même. Après je sais pas si ça prendra tout à fait les mêmes formes. Je pense dans des études comme les design, beaux-arts et cetera je pense que ça peut être beaucoup plus proche de nous que médecine où droit ou tout ça je pense où ça va être plus se bourrer le crâne jusqu'au bout de la nuit, ce qui n'est pas forcément bien je pense pour apprendre par cœur mais ça c'est autre chose. Je pense que ça doit exister ouais mais c'est pas, ouais tu enlèves ce côté conception en fait qu'il y a derrière. » (1B_3)

Ainsi, selon elle, pour être qualifiée de charrette, une nuit blanche devrait nécessairement être associée à une tâche de conception ou de production. C'est pourquoi plusieurs autres enquêtés associent la charrette aux domaines proches de l'architecture tels « *les milieux artistiques* » (1B_4) ou encore « *les professions à projets* » (1B_2). Nous constatons alors que le terme employé pour désigner la privation de sommeil a son importance. La majorité des étudiants nous ont donc précisé que si

la nuit blanche peut se retrouver dans une multitude de secteurs, « *le terme de charrette [ils pensent] que c'est très propre à l'archi* » (1B_1). Il y aurait donc « *un vocabulaire qui se décline selon les filières* » (1C_1), l'expression charrette étant celle du milieu de l'architecture. Une étudiante de première année partage ce point de vue mais pense que seuls les architectes donnent un nom particulier à cette pratique. Ce constat l'inquiète car elle pense que s'il existe un mot pour désigner la privation de sommeil c'est parce que cette pratique est récurrente en école d'architecture comme elle nous le confie :

« Du coup ça m'a fait un petit peu peur parce que dans les études supérieures on parle de nuit blanche mais il n'y a pas d'expression pour en parler et le fait qu'il existe une expression ça veut dire que c'est vraiment très commun quoi. » (1A_1)

Bien qu'ils associent majoritairement le terme de charrette au milieu de l'architecture, aucun des étudiants n'a fait le lien entre l'expression employée et son apparition au sein de la section architecture des Beaux-Arts. Ainsi, l'association d'idées est loin d'être évidente pour eux et renforce notre constat sur la méconnaissance des étudiants quant à l'origine de la charrette, qu'il s'agisse de la pratique ou de l'expression.

Selon les étudiants en architecture nantais, la charrette est donc une pratique exclusive aux milieux artistiques tels que l'architecture ou le design puisqu'elle est associée à la notion de production ou de conception. Les étudiants dans d'autres filières ont probablement recours à la nuit blanche pour des révisions mais il ne s'agit alors pas de charrette, l'expression étant réservée à certains contextes et majoritairement employée en école d'architecture.

Pour conclure

La privation de sommeil, la production matérielle pour un projet d'architecture, le temps contraint et l'engagement physique et émotionnel sont les quatre caractéristiques majeures qui définissent la charrette d'après les étudiants en architecture nantais. Alors que la dimension d'engagement physique et émotionnel n'avait pas été identifiée par Dayot dans son mémoire où il s'intéressait aux étudiants en architecture grenoblois, il avait mis en avant le caractère social qui n'est pas ressorti dans notre étude. Selon leur temporalité, les étudiants que nous avons interrogés proposent de classer les charrettes différentes catégories. Certains vont considérer qu'il existe des charrettes d'anticipation et des charrettes de dernière minute selon qu'elles soient jointives ou non du jour de rendu. Pour d'autres, c'est le temps de sommeil restant qui va permettre de hiérarchiser les charrettes entre elles. Enfin, les charrettes intenses seraient rares alors que des charrettes moins importantes auraient tendance à se faire plus fréquentes.

L'origine de la charrette n'est pas connue des étudiants en début de formation et méconnue des élèves plus avancés dans le cursus. La plupart d'entre eux savent que cette pratique est apparue lorsque l'architecture était enseignée au Beaux-Arts mais certains l'associent à une mauvaise période historique. De plus, la grande majorité a une vision d'architectes achevant leurs travaux dans une charrette les menant chez leur client, information ne figurant dans aucune littérature. Cette méconnaissance véhiculée de génération en génération d'architectes confère un caractère de mythe à la charrette.

L'enseignement de projet occupe une place majeure au cœur de la formation des écoles d'architecture. Les étudiants ont saisi cette importance symbolique et concentrent donc leurs efforts pour cet enseignement

qui devient alors la première source de leurs charrettes. Ces dernières sont effectuées par manque d'organisation ou d'anticipation et par priorisation de la vie étudiante plutôt que des cours. La production matérielle demande un temps conséquent, parfois insuffisant au regard des délais accordés, favorisant la charrette. La quête de perfection et l'esprit de compétition entre étudiants ne font que renforcer le manque de temps auquel ils font face. Ils se mettent alors une pression considérable par volonté de plaire à leurs enseignants afin de prouver leur valeur ou par crainte de ne pas valider leur semestre.

Le pratique de la nuit blanche dépasse le milieu de l'architecture et se retrouve dans la plupart des filières d'enseignement supérieur. Néanmoins, l'expression charrette est restreinte aux milieux artistiques puisqu'elle est associée, selon les étudiants, à une production matérielle. Ils ne font cependant pas le lien entre l'existence d'un terme principalement employé dans les écoles d'architecture et l'origine de cette expression apparue dans la section architecture des Beaux-Arts.

Nous avons donc, à travers ce chapitre, présenté les représentations que les étudiants en architecture nantais se font de la charrette. Le tableau que nous venons de dresser permet de préciser avec quel contexte nous allons aborder les chapitres suivants présentant la manière dont la pratique de la charrette par les étudiants se modifie au cours de leur formation. Nous montrerons qu'ils passent d'une incorporation stéréotypée et idéalisée à une prise de recul critique et désenchantée de leur propre pratique et de celle de leurs camarades.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

- Gicquel (Rémy), Hurard (François), Paumier (Benoît) et Perron (Yann), Les conditions de l'enseignement et le déroulement de la formation dans les écoles nationales supérieures d'architecture, Paris, rapport IGAC-IGÉSR n°2021-27, 2021, 158 p.
- Horsch (Bettina), Architecture d'un métier : les étudiants architectes entre orientation, socialisation et insertion professionnelles. Le cas de l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes, Nantes, Thèse de doctorat sous la direction de Devisme (Laurent) et Charles (Frédéric), 2021, 639 p.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le chapitre 4 nous a permis de faire un premier tour d'horizon des représentations de la charrette que se font les étudiants en architecture nantais. Nous nous sommes notamment appuyée sur ces représentations pour établir une définition de la charrette qui intègre les dimensions caractéristiques sur lesquelles ils s'accordent. Nous avons également identifié les motifs pour lesquels ils disent faire des charrettes. Nous allons nous ancrer sur ces deux éléments pour analyser la pratique de la charrette des étudiants nantais et sa transformation avec leur avancée dans les études. Nous questionnerons alors le processus de socialisation professionnelle des étudiants en architecture par le biais de cette pratique. Deux chapitres seront consacrés à cette étude. Celui-ci se focalisera sur les premiers pas des étudiants à l'école et sur la manière dont ils incorporent rapidement la culture de la charrette - qui leur est entre autres transmise par les étudiants plus âgés - et s'inscrivent dans sa continuité. Dans le chapitre suivant, nous montrerons qu'au fur et à mesure de leur formation les étudiants adoptent un position critique sur la charrette et tentent d'éviter cette pratique, leur regard s'étant désenchanté.

D'une confrontation immédiate à la culture de la charrette à une socialisation anticipatrice précoce favorisée par les réseaux sociaux

A peine arrivés à l'école, des étudiants confrontés à la culture de la charrette

En arrivant à l'école, les étudiants sont très rapidement confrontés à la notion de charrette. Parmi nos enquêtés nous avons quatre étudiants de licence 1 qui ont été interrogés au cours de leur première semaine passée à l'ENSA. Après quelques jours seulement et alors que les cours n'avaient pas encore commencé pour eux⁸, trois avaient déjà entendu le terme charrette et étaient

⁸ A l'ENSA Nantes, la semaine de la rentrée est la semaine dite des grands ateliers. Elle concerne les étudiants de première et de deuxième année alors que les vacances se prolongent d'une semaine dans le cursus. Pour les étudiants de licence 1, cette première semaine n'est pas une semaine de cours mais une semaine d'intégration où il leur est proposé un workshop de danse contemporaine. Ils sont amenés à appréhender l'espace de l'école par la mise en mouvement de leurs corps. C'est également l'occasion pour eux de découvrir leurs camarades sous un angle peu conventionnel. En effet, ils sont souvent déstabilisés et déroutés par le format et l'approche de cette semaine d'intégration. Cet étonnement a pour effet de souder les liens entre eux car ils échangent sur leurs perceptions respectives de cette semaine si particulière.

en mesure d'en donner une définition. Ils intègrent particulièrement rapidement les premiers éléments du vocabulaire de l'architecte. Leur socialisation professionnelle s'opère donc dès les premiers jours de leur formation. Une enquêtée nous confie alors avoir entendu cette expression « *depuis la rentrée, enfin depuis qu'on parle d'architecture* » (1A_1). L'étudiant qui pensait ne pas connaître cette expression s'est finalement remémoré :

« Mais du coup j'ai peut-être entendu ça mais ça devait être le dimanche après-midi je crois et on devait être des groupes éparpillés et ça devait être des L2 qui parlaient avec des L1 et moi j'étais dans un groupe à côté et on parlait avec d'autres L2. Mais ouais comme tu dis ça ouais je crois que quelqu'un a dû dire un truc du style. » (1A_3)

A travers son récit, on apprend que c'est au cours d'une discussion informelle que des étudiants de deuxième année ont fait part de cette pratique aux nouveaux arrivants. Les étudiants plus avancés dans le cursus constituent une ressource pour ceux de première année qui apprécient échanger avec eux au sujet des études d'architecture et profiter de leurs retours d'expérience. Ces élèves des années supérieures sont alors ce que Dubar, qui reprend Wills, appelle des agents socialisateurs. Il affirme que « le processus de socialisation doit normalement aboutir à l'adaptation des personnalités individuelles au système social tel qu'il fonctionne dans ses structures les plus profondes, c'est-à-dire celles qui expriment le système symbolique et culturel existant. C'est la conformité précoce des individus aux normes et aux valeurs qui est assurée par les agents socialisateurs qui ont eux-mêmes été socialisés dans ce système et qui ont été légitimés pour assurer leur rôle socialisateur » (Dubar, 2022, p. 54). Dans notre cas, les étudiants ayant déjà passé au moins un an à l'école sont considérés comme légitimes par les nouveaux arrivants puisqu'ils ont le statut d'étudiants en architecture et l'expérience de leurs premières années de formation. C'est ce qu'avait identifié Collin dans son

mémoire où elle explique que « les parrains⁹ deviennent une ressource [...] qui apporte une certaine sécurité dans un contexte nouveau. Ils constituent une figure de légitimité plus rassurante que celle de l'enseignant car ils ont en commun le même statut d'étudiant. Cette légitimité est assurée par le fait qu'ils ont déjà passé certaines épreuves. » (2015, p. 48). Ainsi, chaque année c'est une nouvelle promotion d'étudiants qui se voit introduire la notion de charrette par ceux qui étaient à leur place une ou quelques années auparavant et qui ont de ce fait acquis une légitimité à leurs yeux. C'est ainsi que ce schéma de socialisation, et plus particulièrement la diffusion de la culture de la charrette, se répète à chaque nouvelle rentrée universitaire.

⁹ Les parrains étant des étudiants des années supérieures et plus généralement de deuxième année, le cas dont Collin fait part peut s'appliquer à notre étude puisqu'il s'agit de situations similaires.

Nous avons également demandé aux étudiants de licence 3 et de PFE quand est-ce qu'ils avaient entendu le terme de charrette pour la première fois et de la bouche de qui. Leurs récits confirment notre hypothèse selon laquelle cette notion est transmise dans les premières semaines suivant la rentrée et par les étudiants d'années supérieures. Cette étudiante n'a pas de souvenirs très précis mais elle se rappelle que :

« Pour moi c'est dès le S1, enfin je suis sûre en fait. Par contre, je saurais pas te dire quand, mais ça m'étonnerait même pas que ce soit sur les pelouses déjà, tu vois, quand on est arrivés. Mais ça m'étonnerait pas que ce soit déjà là quoi mais je saurais pas te dire exactement. Du coup si ce serait sur les pelouses ce serait aussi des personnes qui sont d'année au-dessus tu vois. » (1B_2)

Les pelouses, c'est-à-dire les bords de Loire devant l'école, sont un lieu cité à plusieurs reprises lorsque nous évoquons cette question avec les enquêtés. En effet, c'est un cadre très apprécié des étudiants pour se retrouver en fin de journée à la belle saison. C'est un lieu privilégié pour les échanges inter promotions à l'occasion de barbecues organisés par une association de l'école durant lesquels la fanfare est souvent invitée à jouer. Une autre étudiante nous décrit brièvement

ces premières soirées propices aux discussions sur la charrette :

« Et après je pense qu'il y a aussi la fille que je connaissais à Nantes qui avait dû m'en parler, mais comme je connaissais le terme bon bah voilà. Et je me souviens aussi les premières soirées sur les pelouses quand je suis arrivée en L1 et où là forcément, quand on pose des questions sur les études d'archi, les gens racontaient leurs charrettes. » (1C_4)

Si les étudiants n'ont pas entendu le terme de charrette au cours d'une soirée sur les bords de Loire, ils ne tardent pas à y être confrontés avec le début des cours et plus particulièrement le premier projet. Une enquêtée, en parlant d'un redoublant, nous raconte qu'il *« était dans [son] groupe de projet pendant [son] premier semestre. C'est peut-être lui qui a, qui [leur] en a parlé la première fois. [...] Il avait dû [leur] raconter des histoires de ce qu'il avait fait l'année précédente et qui avait peut-être lancé le sujet la première fois » (1C_1)*. Les moniteurs¹⁰ peuvent également être des agents socialisateurs dans les studios de projet de première année comme nous l'explique cet enquêté :

¹⁰ Les moniteurs sont des étudiants de master en contrat avec l'école pour assister les enseignants de projet du premier semestre. Leur rôle consiste à accompagner les élèves de licence 1 dans leurs premiers projets, notamment en leur donnant des conseils en dehors des heures de cours et sur le temps de travail personnel des étudiants lorsque les enseignants ne sont plus là.

« La première fois que j'ai dû demander bah ce que c'était exactement une charrette je pense que j'avais dû demander bah je crois à mon parrain ou en tout cas à quelqu'un de la promo du dessus, je sais pas si c'était pas un moniteur de L1, enfin tu sais il y avait des moniteurs qui nous aidaient. Je sais plus si c'est un truc comme ça mais où on m'avait dit "te mets pas charrette" ou un truc comme ça et je savais pas ce que ça voulait dire du coup j'avais dû poser la question. Et il m'avait expliqué, enfin ça devait être en tout début de L1, un truc, ouais c'était ça un truc genre "te mets pas charrette" où "vas pas te mettre charrette" ou "va pas faire une charrette pour ça" et moi je m'étais demandé "mais c'est quoi charrette ?". » (1B_4)

Pour l'un de nos enquêtés, c'est un enseignant qui est à l'origine de son initiation à la notion de charrette. Cet étudiant originaire de l'île Maurice a débuté sa formation sur le campus mauricien, filiale de l'ENSA Nantes. Il nous

fait le récit du jour où il a découvert ce terme :

« L'expression être charrette ce que moi j'ai entendu dire par Monsieur [nom de l'enseignant], c'était la première fois qu'on fait charrette à l'île Maurice et c'était un peu weird parce que on venait de sortir du lycée et on bossait, mais bon c'était weird mais c'était fun parce que on était tous là à faire charrette sur un projet commun, c'était un grand projet de groupe et là [nom de l'enseignant] nous voit ensemble en train de bosser, c'était vers 8h du soir, l'école termine à 6h et à 8h on était toujours en train de bosser et [nom de l'enseignant] nous a vus là-bas et donc il nous a dit "oh vous êtes en train de faire charrette". Et en fait on était tous en train de rigoler les uns les autres "il nous a dit quoi ? on fait charrette bon". Pour moi à l'époque j'étais très nul en français donc je pensais que c'était que moi je comprenais pas. Et j'ai d'autres potes qui ont fait le lycée français donc bac et tout et donc je leur ai demandé "tu sais toi ce que c'est charrette ?" et il me fait "non c'est la première fois que j'entends ça". [...] Et là j'ai demandé à [nom de l'enseignant] et il me fait "ah tu sais pas c'est quoi faire charrette ?" et là je dis "bah non".» (1C_2)

Ainsi, il semblerait que la notion de charrette soit diffusée au sein des écoles d'architecture, en premier lieu par les étudiants entre eux, les nouveaux arrivants étant initiés par leurs aînés. Les étudiants considèrent que les enseignants entretiennent également cette culture. Ce constat est quelque peu paradoxal car les étudiants sont les premiers à dénoncer cette culture de la charrette mais ils sont en première ligne lorsqu'il s'agit de la diffuser¹¹. Dans une moindre mesure, les enseignants agissent de manière similaire. Horsch avait déjà relevé cette contradiction car selon elle la charrette est « partiellement encouragée par les enseignants et inconsciemment par les étudiants eux-mêmes » (2021, p. 386). Belmostefa va également dans ce sens et parle d'une « culture malsaine transmise par quelques enseignants et alimentée par les étudiants eux-mêmes » (2022, p. 105). Les témoignages de nos enquêtes confirment les implications respectives, qu'elles soient volontaires ou inconscientes, des étudiants et enseignants dans la transmission de la notion de

¹¹ Cette situation nous a amenée à questionner notre propre rôle inconscient dans cette diffusion de la culture de la charrette. En particulier, nous sommes membre du CVE qui à chaque rentrée scolaire fait une brève intervention auprès des étudiants de première année pour les sensibiliser aux dérives de la charrette. Néanmoins, le fait d'en parler participe à propager la notion de charrette. Nous nous demandons désormais si cette intervention ne produit pas l'effet inverse de celui visé.

charrette aux jeunes étudiants en architecture. Une étudiante nous dit que « c'est souvent les étudiants de licence » et que « *les étudiants de master quand [il] leur [a parlé] ils ne [lui parlaient pas de charrette]* » (1A_1). Nous faisons l'hypothèse que si les étudiants de master sont moins impliqués dans la diffusion de la culture de la charrette c'est parce qu'ils ont pris conscience qu'en parler c'était l'entretenir. Notre intuition est en partie confirmée par le récit d'un autre enquêté qui, très opposé à la culture de la charrette, nous explique qu'il fait en sorte de nuancer les propos de ces camarades (qui étaient en licence 1 au moment des faits rapportés) :

« Je me souviens aussi qu'aux portes ouvertes de 2020 dès que j'entendais des potes de promo parler de, qui commençaient à glisser et à parler de charrettes, moi j'arrivais, je débarquais et je disais "ah tu parles de quoi, ouais la charrette bon c'est pas systématique hein, y'a aussi la possibilité de travailler et de s'en sortir sans faire ça, si on s'organise bien y'a pas nécessité de faire des charrettes, et puis faut faire attention tout le monde en parle", enfin j'essayais de prendre le contre-pied des gens qui m'en avaient parlé quand j'étais au lycée en banalisant et de dire "en fait voilà, y'a un souci avec ce terme là c'est qu'on banalise alors que c'est pas nécessaire de faire des charrettes et puis surtout c'est néfaste". » (1B_4)

Quelques étudiants nous ont parlé du rôle joué par les enseignants dans la perpétuation de la charrette et beaucoup pensent qu'ils ne le font pas volontairement. Leur hypothèse est alors qu'une grande partie d'entre eux sont des architectes praticiens qui sont passés par les mêmes études que « *inconsciemment ils reproduisent un peu le schéma* » (1B_2). La charrette serait « *un héritage que t'as de l'école* » et qui fait partie de « *la culture archi* » (1C_3). Elle dépasserait donc le cadre de l'école et serait systémique puisque c'est quelque chose de « *très ancien et très ancré dans le métier* » (1C_4). Une autre étudiante va dans ce sens et considère que la charrette est une tradition que les enseignants perpétuent :

« Et bien je pense que ce côté tradition reste en fait, je

pense que ça caractérise un peu les études d'archi au final, c'est un peu une identité de l'archi. C'est nul à chier comme truc ! Enfin franchement ça ne devrait plus exister mais je pense que le côté, je pense que c'est un peu une fierté parce que comme nos profs sont tous passés par là pratiquement je pense qu'il y a un peu ce truc de "ouais mais moi je suis passé par là donc vous ferez ça aussi et ça continuera comme ça", et il y a un peu ce truc de passage de flambeau. Genre "ouais on a tous fait des charrettes, vas-y à ton tour" tu vois genre comme un peu un truc de bizutage de début d'année ou des trucs comme ça tu vois enfin genre ce truc de ça va arriver dans tous les cas et genre un peu fataliste. Et si ça continue c'est juste parce que personne n'a cassé la tradition on va dire. Et du coup bah les profs nous donnent des exercices on va dire qui favorisent la charrette, nous on se motive entre nous à faire des charrettes et de toi même tu vas faire une charrette, enfin il y a ce côté-là. » (1B_3)

D'après cette explication, la charrette est un élément constitutif de l'identité des architectes et il est donc logique que les enseignants transmettent cette pratique à leurs étudiants car c'est un élément de leur socialisation professionnelle. Ce point de vue est confirmé par l'enquête de Dayot selon qui, à l'échelle nationale, « 79 % des étudiants déclarent que la charrette est un élément important ou très important de l'identité des étudiants en architecture » ce qui « nous éclaire sur la prégnance de cet héritage culturel » (2015, p. 107).

Les réseaux sociaux, un vecteur récent de socialisation anticipatrice

Nous avons vu précédemment que la culture de la charrette est rapidement intégrée par les jeunes étudiants en architecture puisqu'elle est massivement diffusée dans les écoles par les étudiants et les enseignants qui perpétuent ainsi une tradition, un héritage. Cette transmission d'une des pratiques des architectes et donc d'une dimension de leur identité professionnelle est souvent involontaire et inconsciente mais le fruit de la reproduction d'un schéma.

Nos entretiens nous ont permis de constater que certains étudiants arrivent à l'école en ayant déjà intégré la notion de charrette au cours de leur socialisation anticipatrice. Selon la théorie introduite par Merton et reprise par Dubar « il s'agit du processus par lequel un individu apprend et intériorise les valeurs d'un groupe (de référence) auquel il désire appartenir. Cette socialisation l'aide à « se hisser dans ce groupe » et devrait faciliter « son adaptation au sein de ce groupe. » [...] Il s'agit d'apprendre par avance les normes, valeurs et modèles d'un groupe auquel on n'appartient pas » (2022, p. 59). Pour les étudiants que nous avons interrogés, les journées portes ouvertes des écoles d'architecture sont un moment privilégié où s'opère cette socialisation anticipatrice. L'un d'entre eux nous explique alors que « *avant même l'arrivée en architecture pendant les portes ouvertes on [lui] parlait déjà de charrette* » (1B_4). Un autre nous rapporte que la première fois qu'il a entendu ce terme c'était « *aux portes ouvertes* » (1A_2).

En plus des portes ouvertes, nous avons identifié un nouveau lieu privilégié de socialisation anticipatrice pour les futurs étudiants en architecture et de diffusion de la culture de la charrette. Il s'agit des réseaux sociaux et applications mobiles de groupes de discussion instantanée. Ce phénomène, bien que récent, nous semble être d'une grande ampleur. En effet, les trois étudiants de licence 1 qui connaissaient le terme de charrette ont mentionné les réseaux sociaux comme vecteur de transmission de la notion de charrette alors qu'aucun autre enquêté ne nous en parlé. Une jeune étudiante nous apprend qu'elle a découvert la charrette dans les conversations sur le groupe de messagerie de sa promotion :

« Oui mais ils en ont parlé dans le groupe de classe quoi, depuis mi août je connais, enfin les étudiants en parlent tous déjà, enfin pas tous mais il y en a certains qui en parlent déjà. » (1A_1)

Une de ses camarades a été initiée à la notion de charrette par le biais de youtube comme elle nous l'explique :

« Je sais pas, j'ai dû regarder des vidéos sur youtube, bah d'une fille qui est ici d'ailleurs , [nom de l'étudiante]. Je crois que crois que c'est sûrement elle qui parlait de la charrette. J'ai regardé plein de vidéos qui parlaient d'architecture machin, machin donc c'est potentiellement elle mais c'est peut-être une autre hein. Mais oui qui parlait de charrette qui expliquait le concept, enfin je sais plus si elle expliquait le concept ou si elle parlait juste du fait qu'elle avait dû faire une charrette, je sais plus trop. Mais oui elle en parlait et c'est comme ça que j'ai découvert le terme et le concept. [...] Euh oui j'ai dû me renseigner sur youtube, enfin je cherchais des trucs sur l'architecture et je suis tombée là-dessus. Je devais me renseigner peut-être sur les différentes écoles parce que je savais pas trop laquelle choisir et tout ça donc j'ai dû tomber, je me souviens plus trop. » (1A_4)

Un autre enquêté a également entendu le terme de charrette pour la première fois sur youtube. Il ajoute que la culture de la charrette est diffusée sur d'autres réseaux sociaux tel que tiktok :

« Et là par exemple les réseaux sociaux c'est quelque chose qui existe depuis pas trop longtemps et c'est les on-dit et par exemple moi c'est sur les réseaux sociaux que j'ai découvert la charrette et je pense qu'à force d'avoir des gens qui postent des vidéos sur tiktok avec des gens qui n'ont pas dormi avec des #ENSA ça va rendre encore plus visible la charrette et ça va l'amplifier. » (1A_2)

Son point de vue rejoint notre hypothèse sur le rôle grandissant des réseaux sociaux dans la visibilisation de la charrette au mauvais sens du terme. Ce phénomène récent semble prendre de l'ampleur et jouer un rôle non négligeable dans la diffusion de la culture de la charrette dans le mesure où de nombreux futurs étudiants les utilisent comme vecteur de socialisation anticipatrice. A titre personnel, cette pratique émergente nous inquiète car nous ne sommes pas favorable à une telle banalisation de la charrette. Nous pensons néanmoins

que les étudiants qui publient ces vidéos sur leurs réseaux sociaux n'ont pas conscience de l'effet pervers qu'elles ont sur la socialisation anticipatrice de leurs futurs camarades.

Alors que la majorité des élèves de licence 3 et de PFE ont découvert la notion de charrette en débutant leurs études ou durant des portes ouvertes, une grande partie de la nouvelle génération d'étudiants savait déjà ce que c'était avant la rentrée. Nous constatons donc un avancement de la période où les étudiants intègrent la culture de la charrette puisqu'ils y sont désormais confrontés avant même d'être étudiants en architecture. Nous nous interrogeons donc sur les conséquences qu'une telle socialisation anticipatrice peut avoir sur leur pratique de la charrette. Nous verrons dans la suite de ce chapitre que durant les premières années à l'école, la pratique de la charrette semble conditionnée par ce que les étudiants considèrent être un rite de passage dont il est difficile de s'extraire.

La charrette comme rite de passage légitimant

Un passage obligé pour être « homologué étudiant en archi » ?

Les étudiants et futurs étudiants en architecture intègrent rapidement la notion de charrette qu'ils considèrent être un des éléments de l'identité des architectes, ou du moins des étudiants en architecture. Nous irons plus loin en disant que les étudiants incorporent la charrette comme étant constitutive de l'*habitus* de l'architecte, notion développée par Bourdieu et que nous abordons ici avec la même définition que celle utilisée par Collin :

« Du côté de ses conditions de production, l'*habitus* se définit par trois caractères. Il renvoie d'abord aux apprentissages

par lesquels des perceptions, des jugements ou des comportements sont véhiculés et inculqués pendant la socialisation individuelle. Il renvoie ensuite à l'impact de ces apprentissages sur l'agent, à la façon dont ils sont intériorisés et reconduits dans un inconscient individuel et collectif. Il renvoie enfin à la capacité de ces dispositions à faire naître des pratiques sociales. » (2019, p. 10)

Ainsi, de nombreux étudiants envisagent la pratique de la charrette comme un passage obligatoire. C'est un « *baptême du feu* » (1A_4) que certains craignent et que d'autres sont impatients de passer car ils voient en la charrette un vecteur d'appartenance à la communauté des étudiants en architecture. Les nouveaux arrivants prennent les promotions supérieures comme groupe de référence et ne se considèrent pas étudiants en architecture tant qu'ils n'ont pas fait de charrette. Pour eux, la charrette est un véritable rite de passage ou, comme le dirait Bourdieu, « rite de légitimation » (1982, p. 58). En passant l'épreuve de la charrette, les jeunes étudiants en architecture sont reconnus comme membres légitimes du groupe par leurs pairs. Par le même occasion, la charrette transforme « la représentation que la personne investie se fait d'elle-même et les comportements qu'elle croit tenue d'adopter pour se conformer à cette représentation » (Bourdieu, 1982, p. 59). Une étudiante de première année nous parle du rôle que joue la charrette dans la consécration des nouveaux arrivants en tant qu'étudiants en architecture :

« Les points positifs il y a peut-être le côté inclusion en mode "ça y est je fais vraiment partie" parce que j'ai l'impression qu'il y a, comme j'ai dit, y'a tout une culture autour de ça et bon le côté "il faut passer par la charrette, c'est bon on est homologué étudiant en archi". » (1A_4)

Un étudiant en plus âgé attribue le même caractère de rite de légitimation à la charrette :

« Et la 3e dont on parle moins mais qu'on doit surtout pas négliger c'est la culture. C'est de se sentir architecte, c'est

que se sentir dans le monde de l'architecture parce qu'on a fait une charrette, c'est de pouvoir dire à des profs, à des enseignants, à des employeurs "bah écoutez je suis aussi légitime que vous parce que moi aussi pendant mes études j'ai fait des charrettes". » (1B_4)

Ainsi, la charrette est un moyen de distinguer ceux qui méritent leur place dans la communauté des architectes des autres. C'est pourquoi le fait de ne pas faire de charrette peut être un vecteur d'exclusion du groupe. Il arrive donc que certains étudiants se mettent en situation de charrette par crainte de ne pas être légitimement reconnus par leurs camarades. C'est ce qu'exprime cette étudiante de licence 3 :

« Je pense que on est aussi habitué un peu à entendre tout le temps "ouais j'ai fait charrette, ouais je suis charrette, ouais je suis machin, ouais je suis truc" que du coup je pense qu'il y a de gens qui doivent se dire "ouais c'est pas normal que je fasse pas de charrettes". Je pense qu'il doit y en avoir et qui du coup se mettent un peu en charrette ou en brouette parce qu'ils, parce que du coup ils se disent que ça doit pas être normal de pas en faire, enfin je sais pas mais ça doit arriver. » (1B_3)

Il existe malgré tout des étudiants qui parviennent à achever leurs études sans faire de charrettes et sans souffrir d'un sentiment du manque de légitimité. C'est le cas de l'une étudiante interrogée qui, au terme de son PFE, considère ne jamais avoir fait de réelle charrette. Un autre enquêté nous affirme qu'il connaît un ancien étudiant de l'école qui n'a jamais fait de charrette. C'est parce que cette personne lui a dit que c'était possible qu'il croit désormais en sa propre capacité à arriver au bout de ses études sans avoir recours à la charrette. C'est ce que traduit cet échange que nous avons avec lui :

[JT] Moi je fais jamais de charrette tout simplement parce qu'on m'a dit que c'était possible de pas en faire.

[OA] Donc tu y as cru.

[JT] Donc j'y ai cru et puis je suis un homme de conviction donc si on me l'a dit c'est que c'est vrai et puis si jamais

c'est pas vrai et bien que ce soit vrai grâce à moi. Et puis pourquoi j'ai fait ça ? Oui c'est surtout pour dire, c'est un mouvement ouais d'un côté de contestation, "arrêtons de parler de cette putain de culture de la charrette, enlevons là de la tête, arrêtons de banaliser le système de la charrette qui est néfaste pour la santé de tous les étudiants en France, archis ou assimilés d'ailleurs". (1B_4)

Pour cet étudiant, l'évitement de la charrette est devenu un acte militant. Nous reviendrons au prochain chapitre sur les prises de position contre la charrette que prennent certains étudiants. Un de ses camarades connaît lui aussi une étudiante qui ne fait jamais de charrette. S'il ne l'avait pas connu, il aurait pensé que la charrette est un passage inévitable des études d'architecture comme le montre notre discussion à ce sujet :

[OA] Alors là tu m'as déjà plus ou moins répondu en me disant "ouais je connais une fille elle est jamais charrette" donc pour toi c'est possible de finir ses études d'architecture sans jamais être charrette ?

[RH] Apparemment oui, je sais pas comment mais apparemment oui.

[OA] Si jamais t'avais jamais rencontré cette fille là qui a jamais fait charrette tu penses que tu aurais répondu la même chose ou pas ? C'est un peu difficile hein c'est une hypothèse mais...

[RH] Je pense pas, je pense pas.

[OA] Genre si tu l'avais pas connu t'aurais pas réussi à y croire ?

[RH] Ouais parce que le truc c'est qu'à Maurice et même ici à Nantes tout le monde charrette à certains moments même si c'est pas constant. (1C_2)

Ainsi, il semble avoir toujours du mal à y croire, à l'instar des autres étudiants qui, faute d'exemple, considèrent comme utopique l'idée selon laquelle il est possible d'achever ses études d'architecture sans avoir de charrette. Le rapport de l'IGAC et de l'IGÉSR confirme l'existence d'une telle croyance en faisant état d'une « pratique à laquelle aucun architecte diplômé ou en formation n'a, semble-t-il à ce jour, échappé » (2021, p. 62).

La charrette est donc une pratique qui permettrait aux nouveaux arrivants d'accéder au statut de légitime membre de la communauté des étudiants en architecture. C'est pourquoi beaucoup voient en la charrette un rite de passage auquel il est difficile de déroger. Ils ont du mal à concevoir que des étudiants puissent achever leurs études sans jamais y avoir eu recours.

D'autres moments forts de la formation constituent des rites de légitimation. Une chercheuse anglo-saxonne a identifié les rendus de projet comme tels. Sa recherche ethnographique a été menée dans une université anglaise mais nous semble applicable à notre sujet d'étude car sa description des jurys de rendus est particulièrement similaire à l'image que nous nous faisons de ceux de l'ENSA Nantes. Dans son article, Webster écrit :

« The researcher was left in no doubt that the architectural review was perceived as a key symbolic event by both staff and students. Informants often used the word 'ritual', even though they had difficulties explaining exactly what it was that made the review a ritual. [...] Both students and reviewers who took part in the research talked about the review as a 'ritual' that had legitimacy and weight because it was perceived to be part of a historical tradition » (2005, p. 269). Elle poursuit en expliquant que « the perceived importance of the review, together with the formal course requirements for students to make specified drawings and models of their designs to present, meant that preparations for the review started well before the event itself. Students commonly talked about 'building up to the review', which meant working harder than normal (anything from 10 to 24 hours a day) for days or even weeks before the event. Students recalled how, when they started the course, they quickly adopted the working patterns that they saw being enacted by the older students in the school and that these patterns were encouraged by their tutors. In a post-review interview a first-year student boasted that he had worked '24-7' for the week before his review. The working

patterns of all students in the upper years confirmed this level of commitment as the expected norm » (2005, p. 270).

La description qu'elle fait de cette intensification du travail en vue d'un rendu est ce que nous qualifions de charrette. Cette pratique serait donc la conséquence d'un autre rituel qu'est le jury de rendu. Quant à elle, Horsch (2021) identifie la soutenance de PFE, ultime rendu devant un jury conséquent, comme le rite de passage à travers lequel le candidat passe du statut d'étudiant en architecture à légitime membre de la communauté professionnelle des architectes.

Une première charrette qui arrive tôt dans les études

Les étudiants se conforment à la représentation qu'ils se font de la charrette comme pratique courante dans le milieu de l'architecture en y ayant eux-mêmes recours durant leurs études. De plus, pour la grande majorité d'entre eux, ils expérimentent pour la première fois la charrette au cours de leur première année d'études. En effet, nous avons demandé à nos enquêtés de nous préciser le contexte de leur première charrette et nous comptons parmi les réponses les plus courantes « *en L1 et c'était pendant le 2ème semestre* » (1B_1), « *au S1* » (1B_2), « *ça date du premier semestre* » (1B_3). A l'exception de l'étudiante qui n'a jamais fait de charrette de ses études et de l'étudiant qui met un point d'honneur à ne pas en faire, seuls une enquêtée n'a pas fait sa première charrette en licence 1 mais en licence 2. Ce constat nous conforte dans notre hypothèse que la charrette constitue un rite de légitimation pour les nouveaux étudiants en architecture.

Nous avons également demandé aux étudiants d'estimer, en moyenne, la période d'occurrence de la première

charrette pour un élève de l'école d'architecture de Nantes. Nous remarquons que chaque étudiant a estimé la moyenne plus tardive que sa propre expérience. En effet, tous ceux qui ont déjà fait une charrette en licence 1 pensent que leurs camarades ont fait leur première charrette entre un demi semestre et un semestre plus tard qu'eux. La seule étudiante qui a fait sa première charrette en deuxième année a considéré qu'il n'était pas possible de donner une réponse générale à cette question. La comparaison entre les expériences vécues par les étudiants et leurs représentations de celles vécues par leurs camarades figure dans le tableau ci-dessous.

Numéro anonymat	Période de la première charrette vécue	Représentation de la moyenne de la période d'occurrence de la première charrette	Différence entre la situation vécue et la situation moyenne représentée
1B_1	milieu S2	fin S2 - début S3	environ 1 demi semestre
1B_2	milieu S1	entre S1 et S2	environ 1 demi semestre
1B_3	début S1	entre S1 et S2	environ 1 semestre
1C_2	milieu S1	entre S1 et S2	environ 1 demi semestre
1C_3	début S2	au cours du S2	environ 1 demi semestre
1C_4	milieu S4	pas de réponse générale	pas de comparaison

Figure 2 : comparaison entre expérience vécue et représentée de l'occurrence la première charrette selon nos enquêtés étudiants

La différence constatée d'environ un demi semestre en moyenne n'est pas énorme mais elle nous interroge tout de même. Les représentations des enquêtés que nous avons interrogés correspondent-elles à la réalité ou est-ce le fruit du hasard qu'ils aient fait leur première charrette légèrement plus précocément que leur camarades ? Nous constatons que la différence entre leur propre expérience et celle qu'ils se représentent pour leurs camarades est presque toujours la même alors que les réponses quant à leurs expériences personnelles sont relativement

disparates. Nous pensons donc que les représentations de nos enquêtés sont en partie erronées. Si nous avions posé la question à tous les étudiants de l'école, aurions nous le même résultat ? Si oui, cela signifierait alors que notre hypothèse est juste qu'ils se trompent en estimant l'arrivée de la première charrette plus tard que ce qu'elle est réellement. Cette étude complémentaire mériterait d'être menée car elle nous permettrait de faire des conclusions sur un éventuel effet de banalisation de la charrette qui pousserait les étudiants à considérer leur situation comme exceptionnelle alors que ce n'est pas le cas.

Pour la majorité des étudiants, la première charrette est donc un rite de légitimation (mais pas le seul qu'ils vivront au cours de leur formation) qui leur permet de faire correspondre leur groupe d'appartenance à leur groupe de référence, c'est-à-dire celui des étudiants en architecture. Leur première charrette arrive généralement au cours de leur première année d'études, ce qui leur permet d'atteindre rapidement un objectif qui était important à leurs yeux. Selon, Dayot « la charrette permet de montrer son investissement et que l'on fait partie de « *la famille des architectes* ». Ces mécanismes incorporés font que les étudiants sont plus susceptibles de faire des charrettes, sans que ce soit une autorité qui leur impose, mais l'identité qu'ils ont développée au contact de leurs pairs et de leur enseignant de studio » (2015, p. 158). Notre étude arrive donc à la même conclusion que Dayot sur ce point. Les paragraphes suivants seront consacrés aux conséquences de cette forte incorporation de la charrette dans les représentations que se font les étudiants de première année et dans la manière dont ils abordent cette pratique.

En début de cursus, une vision idéalisée de la pratique de la charrette au service d'un « métier passion »

Selon Etienne, les étudiants intègrent progressivement les codes et étapes qui marquent le processus de conception architecturale. Elle précise, « cependant ces codes ne sont pas explicites, l'étudiant doit apprendre par lui-même à les reconnaître et les mettre en application par la suite » (2021, p. 41). Nous pensons que la charrette fait partie intégrante de ces codes implicites et donc du *hidden curriculum* des architectes, c'est-à-dire, dans le cadre de notre étude, de l'ensemble des « valeurs, attitudes et normes implicites qui sont issues des relations sociales de l'école » (Horsch, 2021, p. 251, d'après Dutton). Nous avons constaté précédemment que, s'il n'en ont pas entendu parler lors de leur socialisation anticipatrice, les étudiants sont rapidement confrontés à la notion de charrette qui leur est transmise par leurs pairs à leur arrivée à l'école. Ils associent alors la charrette à l'identité de l'architecte et à son *habitus* à tel point qu'ils voient en elle un rite de passage qui leur permettra de devenir de légitimes étudiants en architecture. Ils seront ainsi une majorité à faire leur première charrette dès leur licence 1, se conformant à ce qu'ils se représentent comme étant les normes et valeurs de leur futur milieu professionnel.

Nos entretiens avec les étudiants de première année sont révélateurs de l'état d'esprit et de la vision idéalisée avec lesquels ils abordent leurs études. Ils ne semblent pas mesurer les effets négatifs de la charrette que mentionnent leur aînés et se disent prêts à en faire puisqu'ils ont identifié cette pratique comme partie intégrante de leur formation. Certains semblent même enthousiastes à l'idée de faire des charrettes en lesquelles ils voient un moyen d'expression du plaisir qu'ils prendront à concevoir des projets architecturaux. C'est ce qui ressort des propos de cet étudiant :

« Après de mon point de vue, je pense que quand on est au lycée on est là parce qu'il faut être là mais quand on est en archi chacun a fait des entretiens, chacun a fait des dossiers, des lettres de motivation et cetera, chacun

est là parce qu'il a voulu être là donc je me dis que entre guillemets on va travailler jusqu'à 2h mais c'est parce que ça nous donne envie, on a envie d'être à fond, de faire des supers rendus, de faire des supers maquettes, de faire des supers plans, de préparer des bonnes restitutions orales. » (1A_3)

Selon cet enquêté, la motivation, dont il a déjà fait preuve en passant toutes les étapes d'un processus d'admission très sélectif¹², lui permettra d'aborder les périodes de travail intense avec une certaine joie et une envie de faire un projet dont il sera fier. Il ne semble alors pas envisager qu'une charrette puisse avoir des contre points négatifs ou un aspect pénible. Une de ses camarades est moins enchantée à l'idée de faire des charrettes mais estime que *« ça a un côté respectable de sacrifier son sommeil pour faire son travail et rendre un truc qu'on trouve soi-même convenable et rendable » (1A_4)*. Un autre étudiant nous paraît légèrement plus lucide que le premier. Néanmoins, malgré le regard moins utopique qu'il porte sur la charrette, il pense que la motivation lui suffira à supporter la privation de sommeil :

¹² A titre informatif, d'après la thèse de Horsch, le taux d'admission à l'ENSA Nantes des candidats issus de la plateforme Parcoursup était de 6,5% pour l'année 2018/2019.

« Mais c'est vrai que ça m'a pas fait peur, c'est un peu un paradoxe. Sûrement qu'avec la motivation et tout je me suis dit que ça allait le faire. Je me suis dit dans ma tête que je peux sacrifier une nuit parce que j'aime bien ce que je fais. » (1A_2)

Il reconnaît le caractère contradictoire de son approche mais poursuit en affirmant que selon lui la charrette en vaut la peine. En effet, il explique qu'il en a déjà fait une pour son baccalauréat technologique option architecture et construction et que *« le lendemain on [lui] a demandé si [il était] prêt à le refaire et [il a] répondu que oui » (1A_2)*. Dans une moindre mesure, une autre étudiante a elle aussi un discours paradoxal. Sa vision de la charrette n'est pas idéalisée et elle pense qu'il serait préférable d'éviter cette pratique. Cependant, elle se dit prête à y avoir recours si c'est nécessaire pour finir un projet :

« Si on peut éviter c'est mieux. Je pense quand même que c'est mieux de bien dormir mais s'il y a un rendu pour moi c'est important de bien le faire. Je préfère être fatiguée et un peu moins efficace mais de quand même rendre quelque chose. » (1A_1)

Elle évoque implicitement la notion de sacrifice, qu'avait clairement nommée ses camarades, et la justifie par le fait que l'architecture soit *« un métier passion » (1A_1)*. Cette vision est partagée par les autres enquêtés qui débutent leurs études et qui pensent que *« ça demande d'être passionné parce que c'est des études qui demandent du travail personnel et si on est pas passionné on va pas vraiment trouver la raison de pourquoi passer des heures et des heures le soir et le week-end. Les personnes qui sont passionnées ils vont s'amuser en fait en travaillant et je pense que c'est ça aussi la clé. » (1A_2)*. Les étudiants considèrent alors qu'il est normal de s'engager corps et âme dans leur formation car, selon Belmostefa, « à travers le temps, les études d'architecture ont acquis cette réputation d'être des études de passion » ce qui induit une certaine « pression mentale » (2022, p. 106). Les étudiants plus avancés dans le cursus ne sont pas aussi catégoriques et ne considèrent pas qu'il faille nécessairement être passionné pour être architecte. Au cours de leur socialisation professionnelle, leurs représentations de la profession et de la formation se sont transformées et sont moins idéalisées. Nous aurons l'occasion dans le chapitre suivant de documenter le processus de prise de recul critique sur la charrette au cours des études.

La charrette est une des premières valeurs implicites de la profession que les étudiants en architecture intègrent. Ils identifient rapidement cette pratique comme élément de leur *hidden curriculum*. Leur vision des études étant encore idéalisée, ils n'envisagent que très peu les aspects négatifs de la charrette. Au contraire, ils sont prêts à sacrifier leur sommeil pour concevoir un projet d'architecture car la motivation et l'envie dont ils font

preuve leur permettra, selon eux, de vivre les charrettes comme un moment de plaisir. Leur incorporation de l'*habitus* de l'architecte est alors très stéréotypée et se justifie par la caractéristique de métier passion qu'ils attribuent à l'architecture.

Pour conclure

La charrette est une pratique appartenant à l'*hidden curriculum* de l'architecte. Elle ferait l'objet d'une culture, d'un héritage transmis de génération en génération dans les écoles d'architecture. En effet, les nouveaux étudiants sont initiés à cette notion par leurs pairs et par quelques enseignants, jouant le rôle d'agents socialisateurs, dès la rentrée. C'est donc un des premiers éléments de leur socialisation professionnelle que les étudiants intègrent. Ils l'ont parfois déjà incorporé au cours de leur socialisation anticipatrice. Usuellement, cette dernière se jouait lors des portes ouvertes des ENSA mais depuis peu elle semble s'opérer également sur les réseaux sociaux.

Puisqu'ils associent la charrette à l'*habitus* de l'architecte, les étudiants de première année voient en elle un passage presque inévitable. C'est un véritable « baptême du feu » qui leur permettra de devenir de légitimes étudiants en architecture. C'est pourquoi la charrette constitue l'un des rites de passage que les étudiants traversent au cours de leur formation. Alors que la soutenance de PFE leur permet d'acquérir le statut d'architecte, les charrettes et les jurys de rendus leur donnent accès à la communauté des étudiants en architecture. Ainsi, cette première charrette arrive tôt dans les études puisque la majorité de nos enquêtés ont eu recours à cette pratique dès la licence 1. Ils semblent cependant considérer que leur situation reste exceptionnelle et que cette première charrette est plus tardive pour leurs camarades. Nous avons souligné l'intérêt qu'il pourrait y avoir à vérifier

cette information. Quelques rares étudiants parviennent au terme de leur formation sans avoir fait de charrette mais cette situation est jugée comme utopique par leurs camarades.

Après avoir passé plusieurs phases d'admissions, les jeunes étudiants en architecture arrivent avec une vision idéalisée du métier et de la formation. Ils se disent prêts à faire des charrettes et abordent cette pratique de manière stéréotypée. En effet, ils considèrent qu'elle fait partie intégrante de leur formation et que la motivation et l'envie leur permettront d'affronter la privation de sommeil. Ils ont intégré l'idée que la charrette est une composante de l'*habitus* de l'architecte et la justifient par le fait que l'architecture soit un métier passion. Contrairement à leurs camarades plus avancés dans les études, ils ne voient que très peu les aspects négatifs de la charrette. Nous allons désormais montrer comment les représentations de la charrette évoluent progressivement au cours des études et comment les étudiants prennent position contre cette pratique qu'ils jugent néfaste.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOURCE ARCHITECTURE

Si nous avons précédemment montré que les étudiants en début de cursus ont une vision stéréotypée et idéalisée de leurs études, ce n'est pas le cas de leurs camarades plus avancés dans la formation. Leur socialisation professionnelle se fait tout au long du cursus et les fait peu à peu passer du monde des non-sachants à celui des professionnels initiés. Ce processus de socialisation professionnelle s'accompagne d'une transformation des représentations que se font les étudiants de leur formation et de leur futur métier. Ils passent d'une vision idéalisée à une image plus conforme à la réalité. Ce changement de perception s'accompagne d'un certain désenchantement. Ce processus est qualifié de « *passage à travers le miroir* » par Horsch (2021, p. 240) qui fait ainsi la traduction d'une théorie initialement développée par Hughes. Dans ce chapitre, nous nous intéresserons à ce processus et à la manière dont les étudiants s'éloignent progressivement de leur vision idéalisée et stéréotypée de la charrette. Nous montrerons qu'ils réalisent, dans un premier temps, que la charrette n'a pas que des aspects positifs et qu'elle peut s'avérer néfaste. Face à ce constat, les étudiants recherchent de nouvelles méthodes de travail plus vertueuses qu'ils commencent à expérimenter, parfois sans résultats probants, généralement en fin de licence. Enfin, ils osent affirmer leur individualité et leur positionnement en tant que futur professionnel. Cette prise de position contre la charrette se fait à des degrés variables et plus ou moins tôt dans le processus de socialisation professionnelle.

La charrette, une pratique plus néfaste que bénéfique qui compromet l'équilibre de vie

Le *passage à travers le miroir* des étudiants s'opère en partie avec l'expérience des premières charrettes qui les pousse à ajuster leurs représentations. Leur vision se transforme peu à peu. Ils réalisent progressivement que

la charrette comporte tout un lot d'aspects négatifs et que ses points positifs ne sont peut-être pas ceux qu'ils avaient envisagés de prime abord. Ainsi, nous allons voir ici que les discours des étudiants à propos de la charrette changent lorsqu'ils sont plus avancés dans le cursus de formation.

« Tisser des liens d'amitiés » forts et « le dépassement de soi », les deux seuls points positifs de la charrette

Dans le chapitre 4, nous avons identifié des similitudes mais également des points de divergence entre notre définition de la charrette et celle de Dayot. En particulier, il propose trois caractéristiques principales de la charrette dont la dimension sociale qui ne ressortait pas de notre étude. Si nos enquêtés ne l'ont pas intégrée dans leurs définitions ils l'ont cependant largement citée comme étant un des côtés positifs de la charrette. Ils sont nombreux à évoquer l'importance des moments de « *partage* », « *d'entraide* » ou encore « *de solidarité* ». Une étudiante nous explique alors que :

« *Après dans les points positifs c'est plus, enfin il y a un point positif c'est je dirais le relationnel entre guillemets parce que bah tu partages un truc avec la personne et c'est un moment difficile que tu partages avec quelqu'un.* » (1B_2)

Une autre enquêtée complète ses propos en disant que la charrette en groupe « *c'est toujours des moments un peu sympas parce que mine de rien tu finis la soirée autour d'une pizza entre deux productions et c'est marrant, enfin tu passes quand même des bons moment en groupe* » (1C_1).

Un peu à contresens de ses camarades qui découvrent peu à peu les aspects négatifs de cette pratique, une étudiante en PFE nous explique qu'elle avait « *très peur de la charrette au début de [ses] études, [qu'elle était]*

un peu anti-charrette » et qu'elle n'en avait jamais fait avant se « *laisser embarquer malgré [elle]* » par une camarade avec qui elle a fait un projet en licence 2. Cette expérience l'a poussée à « *dédramatiser* » la charrette car elle y a vu pour la première fois un aspect positif. Il s'agit des moments de partage et d'échange avec son ou ses partenaires de projet qui peuvent prendre plusieurs formes :

« Bah les points positifs c'est, comme je te disais, apprendre à connaître mieux les personnes avec qui tu travailles, partager des musiques ou des films ou des trucs comme ça. Ah si je sais ! En point numéro un c'est quand même s'entraider, la solidarité quand même dans ces moments-là c'est important. » (1C_4)

Ainsi, comme elle, plusieurs étudiants nous ont dit préférer faire des charrettes en groupe ce qui permet de rendre ce moment plus agréable. Une enquêtée nous affirme que même s'il s'agit d'un projet individuel elle apprécie faire ses charrettes entourée de ses amies car elles peuvent « *se soutenir les unes les autres* » et c'est « *quand même agréable* » (1B_3). Un étudiant la complète en affirmant que « *les charrettes à plusieurs c'est plus convivial et partagé alors que « tout seul tu subis vraiment ce que c'est de faire une charrette » (1C_3)*. Néanmoins, lorsqu'ils ont besoin de concentration les étudiants affectionnent être seuls pour profiter du calme en étant « *dans [leur] bulle* » (1C_4) avec leur propre « *ambiance tranquille* » et « *[leur] petite musique* » (1B_1).

Collin a identifié deux formes de collaboration entre étudiants, d'une part une « *entraide utilitaire* » et d'autre part « *la recherche d'une stimulation intellectuelle* » (2019, p. 72). Horsch ajoute une dimension à cette coopération en affirmant que le travail de groupe « *suscite une camaraderie et des échanges entre étudiants qui s'expriment à la fois par une dimension cognitive (stimulations intellectuelles, mobilisation de ressources), une dimension utilitaire (entraide lors de*

charrettes), voire une dimension psychologique face à la charge du travail et à d'autres difficultés (soutien, motivation) » (2021, p. 315). Nos enquêtés ont eux aussi relevé ces différents registres comme points positifs de la charrette à travers sa dimension sociale.

Un seul étudiant a abordé la stimulation intellectuelle comme l'un des points positifs de la charrette qui permet selon lui « *une émulation cérébrale et donc une activité intense pour générer un projet* » (1B_4). Ainsi, nous resterons prudente sur cet aspect positif qui semble davantage rendu possible par le travail de groupe que par la charrette. Une enquêtée nous explique que la charrette ne favorise pas l'activité intellectuelle mais que ce qui est positif pour les étudiants c'est qu'ils ont « *beaucoup plus de temps parce [qu'ils allongent leur] travail* » (1B_1). Il est donc important de ne pas confondre allongement du temps de travail et performance cognitive amplifiée par l'émulation de groupe. Dayot (2015) avait déjà émis des réserves sur le fait que la charrette soit un temps qui favorise la créativité en disant qu'il s'agit certainement plus d'un mythe que d'une réalité. Compte tenu de l'absence de réponses de nos enquêtés allant dans le sens de ce mythe, nous partageons le point de vue de Dayot. Le discours de l'un de nos enquêtés résume parfaitement notre pensée :

« Je pense que si on parle du positif c'est trop, c'est un peu déplacé parce que si t'as fait un travail de ouf et que t'as eu l'idée pendant une charrette on pourrait dire que c'est un point positif alors que pour moi ça n'a rien à voir avec le fait de faire charrette, c'est parce que t'as travaillé quoi, c'est parce que tu bosses à 4h du mat que t'as des meilleures idées et que tu bosses mieux quoi. » (1C_3)

La dimension de soutien psychologique est beaucoup plus ressortie de nos entretiens. Un élève en fin de cursus nous explique que les encouragements de ses camarades de l'école devenus des amis lui ont été précieux lors d'une période de remise en question sur son projet. :

« Et ça je pense que être en charrette c'est vraiment un truc qu'il faut qu'on arrive à dire quoi, que les amis sont là pour t'encourager même quand toi tu es down et que tu veux pas bosser mais les amis sont là pour t'encourager pendant cette période de charrette parce que eux et ils doivent bosser et ils veulent aussi te voir réussir comme si vous étiez ensemble. Et donc et donc là c'était cet instant là que j'ai trouvé très positif. » (1C_2)

Selon lui, les amis doivent endosser ce rôle de soutien dont chacun peut avoir besoin lors d'une charrette. D'autres étudiants considèrent que la difficulté peut également faire naître des amitiés fortes ou renforcer celles qui existent déjà. Il semblerait, d'après leurs témoignages, que plus la charrette, alors considérée comme une épreuve, que les étudiants traversent ensemble est rude plus ils en ressortent soudés car « ça rapproche de passer autant de temps et aussi d'être peut-être dans la difficulté ensemble » (1C_4). C'est ce que nous raconte cet enquêté :

« Et là j'avais fait des grosses charrettes mais à tous les rendus donc c'était presque toutes les semaines et en fait c'était vraiment horrible parce qu'on prenait vraiment cher à bosser tout le temps, à penser qu'à ça, à galérer à faire des trucs qu'on arrivait pas à faire et en même temps c'est le moment où je me suis vraiment soudé avec les gens avec qui j'ai bossé et je me suis rendu compte que mes cercles d'amis à Nantes se sont beaucoup construits autour de la galère en archi et en particulier la charrette. Et du coup bah par exemple j'avais bossé avec [nom d'une camarade] et [surnom d'un camarade] duquel je suis devenu super proche grâce à la charrette. Et plus tard, en [nom du studio de projet] j'avais bossé avec [nom d'une camarade] et [nom d'une camarade] que je connaissais pas du tout et avec qui pareil on a fait des charrettes et c'est dans les charrettes qu'on a fait des gros moments de pause, qu'on a pris des goûters à 4h du mat où on parlait pendant des heures et en fait on bossait pas projet parce que on se rencontrait et c'était des moments hyper touchants quoi, enfin j'en garde un super souvenir, ou des moments où tu pètes un câble et tu vas danser. » (1C_3)

Dans une moindre mesure, un autre étudiant relève le fait que la difficulté est un vecteur de renforcement des liens entre étudiants en disant que :

« Le point positif c'est que tu crées des amitiés. Tu te lies avec des gens parce que les gens galèrent et toi aussi tu galères et tu essayes de les aider et ils essayent de t'aider et ça ça crée des amitiés et ça rend faciles les liens entre les potes. » (1C_2)

N'étant pas un point positif lié à l'essence de la charrette mais plutôt à ses conséquences, la dimension utilitaire lors de charrettes a peu été explicitement mentionnée par les étudiants. Nous pensons qu'elle est tout de même importante car le terme « *entraide* » est revenu à de nombreuses reprises. De plus, nous avons nous-même été témoin de telles situations de solidarité, notamment dans les périodes précédant les soutenances de PFE. En effet, il est d'usage que les étudiants moins avancés dans le cursus viennent prêter main forte à leurs amis dans la dernière ligne droite avant la soutenance comme l'explique cet étudiant :

« Il y avait deux mauriciens qui étaient en semestre de mémoire et ils avaient déjà fait leur soutenance du coup ils l'ont aidé, ils ont fait des maquettes, ils ont fait des documents et cetera et cetera. » (1C_2)

Cette entraide pour les tâches de production peut également avoir lieu lorsque des étudiants d'une même promotion ont des calendriers différents car ils ne sont pas dans la même option de projet. Une étudiante nous explique que lors de sa première charrette, elle devait faire une maquette avec sa partenaire de projet et que « il y avait même [nom de l'étudiant] qui était venu [les] aider, enfin il habitait en bas de chez [elle] donc il était venu [les] aider » (1C_4).

En plus de renforcer les liens d'amitié et de rapprocher les étudiants lors de travaux de groupe par des mécanismes de soutien matériel ou psychologique, les étudiants voient en la charrette un moyen de repousser

leurs limites. Le dépassement de soi est le second point positif qu'ils ont associé à la charrette, point positif qu'ils ont décomposé en deux aspects.

D'une part, le dépassement de soi permet d'éprouver et donc de déterminer ses propres limites à ne pas franchir. L'étudiant qui a fait une charrette au lycée nous explique comment cette expérience l'a aidé à jauger ses propres limites :

[EP] Et l'autre bon point aussi c'est de pouvoir se connaître parce que moi maintenant je sais que je suis capable de faire une nuit blanche, je suis capable de faire mon oral après une nuit blanche mais je serai pas capable de, le lendemain de la nuit blanche par exemple si j'ai un DM ou quelque chose à rendre 2 jours après je sais que là par contre je serai pas capable.

[OA] Ouais de trouver où sont tes limites personnelles quoi ?

[EP] Ouais voilà. Je pense que c'est bien de le faire justement pour savoir si on peut le faire et pour savoir les répercussions et comment on est le lendemain. (1A_2)

Le fait d'avoir atteint ses limites serait également, selon cette étudiante, une forme de mise en garde qui permettrait de ne pas faire la même erreur une prochaine fois :

« Après vraiment les points positifs à part ça je, enfin si peut-être le côté "je me donne à fond, je sacrifie mon sommeil pour travail" et on voit ce que ça fait et donc la prochaine fois on fait attention. » (1A_4)

D'autre part, le fait d'avoir donné le meilleur d'eux-mêmes apporte une certaine satisfaction aux étudiants lorsqu'ils « [repoussent leur] zone de confort » (1C_4). En effet « ça apporte un peu de satisfaction quand on a réussi » (1A_1). Ce sentiment de fierté d'avoir réussi à tenir le coup malgré les difficultés est bien décrit par cette étudiante :

« Il y a ça aussi mais je pense qu'il y a quand même des points entre énormes guillemets positifs, mais c'est que

après coup de la charrette, c'est pas pendant la charrette parce que j'en vois pas pendant, mais le côté "putain je l'ai fait ! Genre j'ai réussi de moi-même». Je pense que le dépassement de soi, enfin moi, quand je regarde le semestre où j'ai fait énormément de charrettes, je me dis "tu as été assez forte mentalement, physiquement et cetera pour tenir le coup de cette épreuve-là" qui a été en semestre où j'ai fait des charrettes toutes les semaines pendant 3 jours de suite. Ouais a posteriori de se rendre compte que putain on est capables de ça et qu'on est capable de s'en remettre et que voilà. Et aussi je pense que ça permet d'aller autant dans ses retranchements, de savoir aussi un peu mieux quelles sont ses limites et du coup de pouvoir réadapter sa qualité et quantité de travail à la charrette après. » (1B_3).

Le sentiment de fierté peut également provenir de l'impression d'avoir fait le meilleur projet possible et de toujours faire mieux que la fois d'avant comme l'explique cet enquêté :

« Mais point positif encore une fois c'est que le résultat est parfait et quand tu le regardes tu le regardes avec fierté. Et tu as vraiment poussé tes limites et je pense qu'en archi that's the best thing to do, always try to push the best mark and push beyond tu vois. Donc tu as une sorte de limite que tu arrives à pousser, à chaque projet que tu fais il faut que ce soit mieux que celui d'avant. Et je pense qu'en architecture si t'arrives à avoir ce mindset de faire mieux à chaque fois tu vas réussir à produire des trucs qui vont contribuer à la société. » (1C_2)

Cette amélioration du travail rendue possible par le dépassement de soi est évoquée par un second étudiant. Néanmoins il ne cite que la satisfaction personnelle et pas le sentiment de contribuer à une amélioration de la société comme le fait son camarade plus âgé.

« Et puis les bons côtés comme je disais si ça te plaît, si tu as envie de rendre le travail à temps, si t'as envie de voir des erreurs et de les améliorer c'est un beau côté parce que tu as plus de temps donc forcément tu réfléchis plus. » (1A_3)

Ainsi, la charrette, puisque situation extrême, permet aux étudiants de se dépasser. Certains considèrent que la charrette est un moyen d'identifier leurs propres limites afin de ne plus les franchir. Au contraire, d'autres en tirent une certaine fierté car ils considèrent que c'est en repoussant les limites qu'ils peuvent donner le meilleur d'eux-mêmes au service de leur projet.

Notons que si nos enquêtés ont identifié deux principaux points positifs à la charrette, à savoir le renforcement de liens d'amitié et le dépassement de soi, ils ne citent pas le même point positif selon leur avancement dans les études. En effet, aucun étudiant de première année n'a pensé à la solidarité et la cohésion de groupe alors que ce point a beaucoup été mentionné par leurs camarades en PFE. Nous faisons donc l'hypothèse qu'il faut avoir vécu des charrettes avec d'autres personnes pour réaliser à quel point cette épreuve peut être la source de liens indescriptibles. De plus, les étudiants de licence 1 ont presque tous parlé du dépassement de soi alors que cet avis est moins partagé par les élèves plus avancés dans le cursus. Nous pensons que c'est parce que le fait de repousser ses limites est une forme d'idéalisation de la charrette. Or, cette représentation utopique prépondérante en début de cursus s'ajuste au cours des études avec le passage à *travers le miroir* que nous avons déjà évoqué.

Une pratique néfaste aux nombreuses répercussions sur la santé

Nos enquêtés ont souvent eu du mal à trouver des points positifs à la charrette mais n'ont eu aucune difficulté lorsqu'il s'agissait d'en citer les inconvénients. En effet, ils sont nombreux à dénoncer cette pratique qu'ils jugent néfaste pour leur santé, à la fois physique et mentale. Ce sujet est longtemps resté tabou mais, depuis la publication en 2018 des résultats de l'enquête

de l'UNEAP portant sur la santé et le bien-être des étudiants en architecture, aujourd'hui les étudiants n'hésitent plus à pointer du doigt les dérives de la charrette. Il n'y pas un de nos enquêtés qui ne nous a pas parlé des répercussions que la charrette a sur sa santé, quelle que soit son avancée dans les études. Ce sujet étant revenu à de nombreuses reprises, nous ne mettrons en avant que les points saillants et les citations les plus marquantes et représentatives. C'est pourquoi nous avons choisi de commencer par la suivante qui résume l'ensemble des impacts de la charrette sur la santé :

« Des points négatifs, de manière assez évidente la santé qui du coup si tu dors pas bah t'es pas efficace et t'es pas bien et dans ton corps tu es mal et tu te mets pas dans, enfin psychologiquement c'est très dur de travailler tout le temps et de voir le soleil se lever alors que tu t'es pas couchée ou des trucs comme ça, enfin c'est très très dur de parfois voir le soleil se lever et te dire «putain j'ai quand même pas fini quoi», d'avoir ce truc de te dire "j'ai bossé toute la nuit et c'est quand même pas assez efficace" et du coup tu te sens pas bien par rapport à toi-même. Et donc en fait il y a la santé psychologique mais aussi la santé physique parce que quand ça fait plusieurs semaines que tu enchaînes les charrettes tu sens que ton corps il est plus efficace il tremble il est pas bien, enfin moi je sais que il y a des fois où je tremblais tout le temps où j'avais froid où j'avais mal et je sais que c'est forcément lié à ça. Autre point négatif c'est que bah ouais l'estime de soi elle en prend un coup quand même parce que tu as l'impression de réussir à rien et de pas réussir à prendre soin de toi et voilà, sans compter en plus tout le truc de ne pas manger, de ne pas vivre normalement. » (1B_3)

Cette étudiante évoque en premier lieu les répercussions de la charrette sur la santé mentale. Elle n'est pas la seule à mentionner les dangers de la charrette lorsqu'il s'agit de l'état psychologique des étudiants. L'un d'entre eux a d'ailleurs dressé une liste de ces risques :

« Et du coup les points négatifs je pense que j'en ai déjà dit beaucoup mais santé, limites, quotidien, stress,

perte de confiance en soi, dépression, comportement à risque, enfin c'est un comportement à risque la charrette d'ailleurs pour moi [...]. » (1C_3)

Une autre enquêtée ajoute que suite à une charrette, les émotions sont décuplées et le manque de sommeil rend irritable :

« Ouais et même santé mentale hein après parce que si t'es beaucoup fatigué ça impacte de ouf sur ton mood de la journée d'après, enfin et celle d'après. Comment tu reçois les événements et comment tu réagis à tout ça quoi. » (1B_2)

Elle est complétée par une de ses camarades qui mentionne *« pour la suite, pour les prochains jours, le stress, l'anxiété, la colère des fois » (1B_1).*

Le second point mentionné dans le premier témoignage est la santé physique et plus précisément les *« sensations corporelles extrêmes » (1C_3)* ressenties lors d'une charrette. Elle évoque des tremblements et une sensation de froid qui sont directement liés au manque de sommeil. La fatigue augmente également le risque d'accident et de blessure comme n'a pas manqué de le rappeler cet étudiant :

« Point négatif ça ruine la santé, le sommeil, ça met en danger physiquement que ce soit sur la maquette où on risque de se couper un doigt ou je sais pas quoi, sur le chemin de l'école où quand on n'a pas dormi le risque d'accident il est augmenté, si tu viens à vélo t'es pas à l'abri de te prendre une voiture. » (1B_4)

A l'image de cette étudiante, il sont quelques-uns à nous avoir fait part de leurs craintes sur les conséquences que la charrette pourrait avoir sur leur santé à plus long terme :

« La charrette ça a forcément un impact physique et que en vérité je sais pas vraiment quelles conséquences ça aura dans le futur. Mais je pense que ça, je pense que nerveusement ça impacte un peu tous les étudiants pour

la suite et que on aura peut-être des répercussions sur la santé plus tard et... » (1B_1)

Enfin, la charrette constitue une menace pour l'équilibre de vie au moment même où elle est effectuée. Outre la privation de sommeil qui définit la charrette, l'alimentation est un besoin vital qui est fortement perturbé lors des charrettes. Certains étudiants ont tendance à manger davantage pendant les charrettes car les repas deviennent leur seul temps de pause comme l'explique cette enquêtée :

« Et par contre, je trouve que c'est bizarre mais pendant les charrettes, le rapport à la nourriture il est carrément différent parce que genre le moment où on mange c'est un peu les temps de pause dans les charrettes. Du coup, souvent, j'ai tendance à un peu plus manger pendant mes charrettes. » (1B_1)

Contrairement à elle, d'autres étudiants mangent moins pendant leur charrettes pour ne pas perdre de temps. C'est le cas de cette enquêtée :

« Et du coup bah cette période là qui était vraiment pas évidente et bah du coup ouais je sautais des repas. Ou alors j'oubliais de manger même, c'était pas je sautais des repas, c'était juste bah je bossais et je voyais je l'heure et je me disais "ah putain il est 3h j'ai pas mangé, oh bah tant pis j'ai plus faim". Ou bah des fois je mangeais juste un petit truc vite fait sur le pouce. » (1B_3)

Enfin, pour la majorité des étudiants il ne s'agit pas nécessairement de manger plus ou moins mais de ne « pas prendre le temps de faire un truc bien à manger, en tout cas en mode à la schlague faire des pâtes » (1B_1) ou de « grignoter » (1C_4) plutôt que de préparer des repas équilibrés.

En termes de besoins vitaux, l'hygiène corporelle n'est pas placée au même plan que l'alimentation. En effet, même s'ils admettent se satisfaire du strict minimum, tous les étudiants interrogés prennent le temps de faire leur toilette lors de charrettes.

Nos enquêtés disent avoir renoncé à certains de leurs loisirs depuis qu'ils ont débuté leurs études en architecture. Cette étudiant cite l'ensemble des activités que ses camarades mentionnent en disant qu'ils ont dû les sacrifier :

« Ça ruine la sociabilité, ça empêche de faire du sport, de la musique, d'aller au cinéma ou pour lire ou pour cuisiner des trucs bons, des trucs ça parce que quand t'es charrette c'est malbouffe à tous les étages. » (1B_4)

Les étudiants ont évoqué un certain nombre d'activités qu'ils effectuaient régulièrement au lycée mais qu'ils n'ont plus le temps de pratiquer à cause du rythme soutenu en architecture. Ce n'est donc pas la charrette, a priori ponctuelle, qui est la cause de ces abandons mais plutôt le rythme de travail en général. On ne peut donc pas dire que renoncer à des loisirs soit une cause directe de la charrette mais plutôt d'une importante quantité de travail et d'un emploi du temps chargé.

Comme l'avait révélé l'enquête de l'UNEAP en 2018, la charrette pousse les étudiants en architecture à négliger leur santé. Ils mettent entre parenthèses leur sommeil et ont un mauvais équilibre alimentaire lors de périodes d'intensification du travail. La fatigue et le manque de repos compromettent leur santé mentale et augmentent les risques d'accident. C'est donc sans surprise que nous constatons que nos enquêtés mentionnent toujours la santé comme point négatif majeur de la charrette.

La santé étant un enjeu très important, les aspects positifs de la charrette, c'est-à-dire les liens d'amitié et le dépassement de soi, ne suffisent pas à la justifier. C'est ce que pensent les étudiants de licence 3 et de PFE que nous avons interrogés. Contrairement à la majorité des étudiants en début de cursus, ils n'ont plus une vision idéalisée de la charrette. Après quelques années d'études, ils considèrent alors que la charrette n'en « *[vaut] pas la peine* » (1B_3). Nous verrons dans la suite

du chapitre que cette prise de conscience progressive amène les étudiants à chercher de nouvelles méthodes de travail voire à prendre position contre la charrette.

Face à ce constat, des étudiants à la recherche de nouvelles méthodes de travail

Un désenchantement et une prise de recul progressifs par rapport à la charrette

A travers le chapitre 5 nous avons montré que les étudiants de ont une vision idéalisée de la charrette lorsqu'ils entrent à l'école d'architecture. Néanmoins, un *passage à travers le miroir* s'opère progressivement au cours de leur formation. Ils font alors face à un certain désenchantement à propos de la charrette. Ils commencent à considérer que ses aspects positifs ne justifient pas la mise en danger de leur santé. Un étudiant de licence 1 semble déjà avoir conscience qu'il sera amené à avoir une prise de recul progressive :

« Je pense que dans les années, par exemple si on prend ma promo à moi en L1, je pense que ça va provoquer un crescendo et que vraiment on va ressentir beaucoup moins de monde qui va essayer de dormir et même que certains vont être capables de rester autour de la maquette avec le groupe sans forcément travailler mais juste pour dire que ils ont pas dormi. Mais je pense qu'après, quand on dépasse un stade genre quand on arrive en L2 ou L3 on va juste trouver ça ridicule, même moi là en L1 je vois pas trop l'intérêt. » (1A_2)

Il semble s'être déjà rendu compte qu'il peut y avoir un effet de surenchère dans la charrette et que ce dernier est loin d'être bénéfique. Une étudiante de licence 3 explique qu'il lui a fallu un peu de temps pour réussir à prendre du recul vis-à-vis de ses études et à ne pas penser à ses projets d'architecture en permanence :

« Genre à l'époque c'était, parce que je pense que maintenant ça me le fait moins, mais c'était en mode je dors projet, je mange projet, je vis projet, je me douche projet, enfin c'était vraiment tout quoi. Genre dès que je faisais un truc bah j'avais tout le temps dans mon cerveau qui pensait projet. Maintenant, je pense que j'ai réussi à prendre le recul et je déconnecte vachement parce que genre non c'est pas possible quoi mais à l'époque, enfin au S1, c'était vachement comme ça et je m'en rends compte parce que je me suis enfin, j'ai un flash qui m'a vachement marqué, c'était, je commençais à me coucher, j'ai commencé à dormir et d'un coup je me suis réveillée, j'ai fait "putain, je viens d'avoir une idée", j'ai sorti le cahier et j'ai écrit dessus. Je fais "non mais c'est pas possible genre j'espère que ça va pas être toute ma vie quoi". Et non mais ça me l'a fait qu'au S1 en vrai donc ça va mais ouais. » (1B_2)

Enfin, un étudiant de PFE nous explique comment son regard sur la charrette s'est désenchanté. Il avait une vision très lyrique du travail de l'architecte-artiste qui consacre des nuits entières à son projet. De manière implicite il reprend la notion de métier passion que nous avons identifiée précédemment. En licence il cherchait alors à se dépasser pour se prouver sa valeur en tant qu'étudiant en architecture. Aujourd'hui sa vision du travail de l'architecte et de la charrette se sont transformées. Il pose un regard critique sur cette pratique et considère qu'il n'y a pas besoin de faire une nuit blanche pour dépasser les limites de ce qui est raisonnable :

« Bah c'est passé d'un truc très, un peu lyrique tu vois, genre un peu comme vous nous a expliqué l'histoire de la charrette quand tu travailles dans la charrette qui t'emmène à l'école et tout ça, c'était un peu ce truc là de "ok on commence la charrette on y va toute la nuit quoi", c'est ce que j'ai fait en licence. Et après en master je me suis plus dit "ok là je fais charrette parce que je me suis couchée à 2h et que j'avais pas du tout envie de me coucher à 2h et en fait peut-être que ça servait à rien de se coucher à 2h". Il y a un côté où oui peut-être qu'en licence tu cherches à prouver que tu peux le faire, c'est un peu un challenge. Et en même temps tu réfléchis pas trop pourquoi tu le fais non plus et d'où ça sort quoi. » (1C_3)

Plus tard, il résume ce processus de prise de recul progressive de la manière suivante :

« Et je pense que on l'a tous compris, genre on a un peu tous eu ce truc de licence la tête dans le guidon, L3 on réalise où est-ce qu'on est arrivé parce qu'on a fait un truc super intense et master je décide où je veux aller. Et du coup bah des choix par rapport à ces manières de travailler aussi je pense. » (1C_3)

Ce témoignage est fondé sur l'expérience d'un étudiant mais il nous semble plutôt juste. De plus, tous les étudiants vivent, chacun à leur rythme, le passage à travers le miroir décrit par ces trois enquêtés à différents stades de la formation. Ainsi, lorsqu'ils prennent conscience du côté néfaste de la charrette, les étudiants en architecture cherchent de nouvelles méthodes de travail. Ils parviennent avec plus ou moins de succès à limiter voire cesser leur pratique de la charrette. C'est ce que nous allons montrer à présent.

Décaler les horaires de travail et planifier la charrette, un premier pas vers une nouvelle organisation

Durant leurs premières années d'études, les étudiants constatent la difficulté à être efficace après plusieurs heures de travail sans sommeil ou à faire une présentation orale après une nuit blanche. Ainsi, ils cherchent de nouvelles manières d'organiser leur travail.

Certains passent par ce que nous avons appelé au chapitre 3 des charrettes d'anticipation. Ainsi, ils peuvent se reposer la veille du rendu pour être en capacité de présenter leur projet. Dans le cas de cet enquêté, cette méthode est accompagnée d'une production plus réfléchie de ses pièces graphiques :

« Mais tout ça ça m'a... pour te dire les charrettes que je faisais auparavant c'est des charrettes pour produire

beaucoup de documents pour expliquer un truc simple quoi, je peux produire 4 documents pour expliquer un truc banal mais les 4 documents n'étaient pas de qualité de tu vois. Mais au fil du temps, quand je suis arrivé en master, c'est là où j'ai commencé à comprendre quoi produire, comment produire donc je peux faire charrette pour produire un document de qualité mais je sais que ce document là c'est ça qui va expliquer le projet. Donc je pense que ça a changé dans la manière dont je fais charrette. Et il y a aussi cette notion de temporalité. Je fais pas charrette la veille du rendu, je fais un jour avant.

» (1C_2)

Pour d'autres, il s'agit de se coucher plus tôt sans avoir fini leur travail qu'ils achèveront le lendemain matin après quelques heures de repos et un réveil matinal. Cela leur permet d'avoir une meilleure concentration et donc de gagner un peu de temps car ils sont plus alertes le matin qu'en pleine nuit. C'est ce que nous explique cette enquêtée :

« Et je pense aussi que ce qui a changé c'est que au début de mes études en fait je faisais beaucoup de journée où je travaillais jusqu'à tard alors que maintenant je préfère me coucher et commencer tôt le matin. C'est un truc con mais j'ai l'habitude d'être plus productive comme ça que après une longue journée tu vois où je suis éclatée et tout et que je continue de bosser jusqu'à minuit-1h. Non bah je préfère aller me coucher à 22h et me lever à 4h des trucs comme ça, enfin voilà. Je trouve ça quand même plus productif parce que du coup j'ai quand même une vraie pause dans ma journée et je reprends ma journée avec quelque chose. » (1B_3)

Une autre enquêtée emploie la même méthode lorsque les tâches qui lui reste à effectuer demandent une concentration particulière :

« Après moi ça m'est arrivé de me dire justement "je me couche maintenant à 2h par contre je mets mon réveil à, bon c'est pas bien de faire ça, mais 6h ou 7h parce que je veux travailler le matin parce que je réfléchis mieux". Par exemple, je sais que si j'avais un texte à écrire ou un oral à rédiger je mettais mon réveil plus tôt le matin pour avoir

la tête un peu plus fraîche et c'est vrai que j'essayais de m'organiser comme ça. » (1C_3)

Bien qu'il semblerait qu'elle n'est pas trouvée mieux, elle ne semble pas particulièrement convaincue par cette méthode. Malgré un petit gain de temps grâce à une meilleure productivité après quelques heures de sommeil, cette méthode ne permet en effet pas de s'affranchir de la charrette. Elle consiste plutôt à la décaler dans le temps, soit deux jours avant le rendu, soit tôt le matin plutôt que tard le soir. Elle est donc un premier pas vers une meilleure organisation mais elle ne résout en aucun cas la question de l'impact sur la santé puisqu'il y a toujours une privation de sommeil.

Accepter l'imperfection pour diminuer la fréquence des charrettes

Conscients que déplacer la charrette n'est pas une solution sur le long terme, certains étudiants essayent de limiter leur recours à cette pratique. Ils n'ont alors pas de véritable nouvelle méthode de travail. Ils tentent simplement d'accepter l'idée qu'il faille donner une fin à un projet ou qu'ils ne sont pas obligés de viser la perfection. C'est ce que nous explique cette enquêtée qui nous avait déjà dit avoir recours à la méthode du décalage temporel de la charrette. Il semblerait donc qu'elle soit dans une phase où elle recherche une solution mais qu'elle n'ait pas encore trouvée la bonne :

« Ma pratique de la charrette maintenant je dirais que j'essaie de moins en moins en faire parce qu'il y a eu un moment au cours de mes études en deuxième année où j'en ai fait énormément. En fait, il y en a un semestre où j'en ai fait pratiquement toutes les semaines voire même plusieurs fois par semaine. Que ce soit des brouettes du coup ou des charrettes. Et en fait c'était très, très, très dur comme période je pense que ça a été la période la plus dure de mes études. Il y a eu ça et le premier confinement je pense qu'il y a pas eu trois jours où j'ai pas arrêté de travailler avant 1h du mat. Et du coup bah maintenant

j'essaye de limiter mes charrettes. Je dis ça alors que la nuit de mercredi à jeudi bah j'ai pas dormi une seule minute. Mais j'essaye vraiment de prendre le temps de dormir et de me dire que "bah tant pis si je rends pas quelque chose de parfait" parce que j'ai un gros problème avec le perfectionniste qui fait que bah moi j'ai du mal à lâcher un travail qui n'est pas terminé. Mais du coup ma pratique de la charrette elle est devenue beaucoup plus anecdotique, enfin là je dirais que depuis le début de l'année de L3 j'ai dû en faire que 3-2, 2 ou 3 pas plus parce que bah j'essaye de pri, pri, bah en fait j'essaye d'avoir ma santé avant tout. » (1B_3)

Sa camarade se retrouve dans une situation similaire où ses tentatives de limiter les charrettes ne sont pas toujours fructueuses. N'ayant pas de réelle méthode de travail, sa volonté de diminuer le nombre de charrettes qu'elle fait n'est pas suffisante :

« C'est difficile hein mais j'essaye de travailler dessus et d'un peu déconstruire parce que j'ai pas envie de passer mon temps à faire des charrettes quoi. C'est pas pour autant que j'y arrive hein mais... » (1B_2)

Un autre étudiant explique qu'il a également eu des difficultés à appliquer sa volonté de ne plus faire de charrettes. Le travail s'est donc fait progressivement. Il n'a pas eu de réelle méthode de travail mais plutôt une stratégie pour le prémunir de la charrette. En effet, il s'est orienté vers des options de projet avec pour thématique la construction à l'échelle 1. Ainsi, un accès à l'école lui était indispensable pour pouvoir travailler. Or l'école étant fermée de nuit, il ne risquait pas de travailler trop tard le soir. C'est ce qu'il nous raconte ici :

« Bah du coup oui parce que en fait en master j'ai dit que je voulais plus en faire. En master 1 j'ai essayé de ne plus en faire mais c'était pas toujours facile. Après j'ai toujours choisi des options qui étaient en rapport avec la construction ce qui fait que quelque part ça me sauvait un peu de la charrette parce que tu peux pas construire sans la halle, tu peux pas construire sans les outils et d'autant plus que la maquette ça reste un truc dangereux où tu peux te couper mais alors si tu bricoles alors que t'as la

tête dans le cul et qu'il est 4h du mat et que t'as une visseuse dans les mains ou une scie ou n'importe quoi tu peux te faire mal et très mal. » (1C_3)

Ainsi, nous constatons que l'envie des étudiants de ne plus faire de charrettes n'est pas suffisante pour y mettre réellement un terme. En effet, en l'absence de méthode de travail ou de stratégie payante, il ne leur suffit de se dire qu'il ne feront plus de charrettes pour y arriver définitivement. Néanmoins, il semblerait que cette volonté soit une première étape pour diminuer la fréquence des charrettes. De plus, pour certains étudiants il faut accepter de rendre un projet qui ne soit pas aussi abouti qu'ils l'auraient souhaité. Or, abandonner ses rêves de perfection ne se fait pas du jour au lendemain. Ainsi on peut se demander si le temps de la prise de recul permettra à ces étudiants de ne plus du tout avoir recours à la charrette. Nous allons voir par la suite que cela a fonctionné pour l'étudiant en PFE. Pour les autres enquêtées, il serait intéressant de les interroger à nouveau en fin de formation pour voir si du temps et une prise de recul supplémentaires leur auront été bénéfiques.

Vers un arrêt définitif de la charrette grâce à divers mécanismes

Parmi les étudiants que nous avons interrogés, certains affirment avoir définitivement cessé de faire des charrettes voire n'en avoir jamais fait. Pour chacun de ces trois enquêtés, le mécanisme qui leur permet de ne pas, ou plus, faire de charrettes est différent.

L'un de nos enquêtés a mis fin à ses charrettes en fin de cursus grâce à la combinaison de plusieurs facteurs. Dans un premier temps, comme beaucoup d'étudiants, il a vécu un *passage à travers le miroir*. Il a alors réalisé que la charrette était néfaste. Par conséquent, il a décidé de ne plus en faire. Néanmoins, il n'y est pas parvenu du

jour au lendemain. Il lui a d'abord fallu accepter de baisser ses propres exigences, ce qui lui a permis de diminuer la fréquence de ses charrettes. Il a également choisi des options dont il savait qu'elles étaient peu compatibles avec la charrette. Enfin, au cours de sa socialisation professionnelle, il a acquis une certaine légitimité qui lui a permis d'oser s'affirmer face à ses enseignants. En effet, selon Collin (2019), alors que la licence s'opère sur un rapport vertical entre enseignants et étudiants, le master fonctionne sur un modèle plus horizontal car les enseignants reconnaissent désormais davantage leurs élèves comme leurs pairs. Notre enquêté explique ici comment la combinaison de ces différents éléments lui a permis de se détacher des charrettes :

« Et sinon pour moi y a pas tellement de différentes charrettes parce que en master je me suis dit que je voulais pas faire ça, et à partir du moment où je sentais que j'allais faire charrette ou que j'allais devoir faire charrette pour finir mon projet je me disais que là j'allais aller dormir, genre plutôt que me prendre la tête. Et je pense aussi que j'avais un recul où ça me stressait moins le regard des profs et que du coup j'étais prêt à leur dire que bah non j'avais pas envie de bosser la nuit et quelque part aussi je me sens plus légitime maintenant de dire ça.. » (1C_3)

Un autre étudiant a décidé dès le début de ses études de ne pas faire de charrettes car on lui a dit que c'était possible. C'est alors grâce à une grande force de conviction qu'il a réussi à éviter cette pratique. Il a parfois dû s'opposer à ses camarades ou ses enseignants pour faire valoir ce mode de pensée mais il s'est tenu à ce principe car *« [son] calcul c'est que rien n'est plus important que [sa] santé » (1B_4)*.

Notre deuxième enquêtée à ne jamais avoir fait de charrettes l'explique par deux raisons principales. Elle a très vite réalisé les aspects néfastes du manque de sommeil après avoir veillé un peu plus tard qu'à son habitude pour terminer un projet de groupe au premier

semestre. Elle a alors tout mis en œuvre « pour pas que ça arrive justement parce [qu'elle est] quelqu'un qui tient beaucoup à son sommeil » (1C_1). Elle a donc trouvé une méthode de travail qui lui permettait de ne pas faire de charrettes dès la licence 1. Malgré la grande rigueur que demande son fonctionnement, elle s'y est tenue tout au long de ses études car il était primordial pour elle de ne pas faire de charrettes. Le long échange que nous avons eu avec elle à ce sujet mérite selon nous d'être présenté ici :

[CG] Non j'ai quand même dormi. C'était plus parce que je m'étais donné entre guillemets un objectif parce que je savais que dans mon planning je savais que ça allait pas coller si je finissais pas ce que j'avais à finir ce jour-là. Donc je me disais "bon faut que tu finisses tes plans parce que demain il faut que tu fasses ci pour que après-demain tu puisses faire ça". Et du coup je savais que si je finissais pas mes plans ce soir-là ça allait me décaler tout mon truc et qu'au final ça risquait d'être pire.

[OA] Ouais donc tu t'es t'avais cette rigueur de te dire "je me suis fait un planning c'est pour qu'au final ça se passe plutôt bien donc je le suis pour pas me retrouver débordée au dernier moment".

[CG] Ouais c'est ça ouais.

[OA] Quitte à un soir finir plus tard mais au moins tu sais que t'avais fini ta journée t'avais fini ton objectif du jour.

[CG] Exactement ouais. C'est comme ça que je fonctionne un peu tu vois. Je me donne des objectifs sur le long terme, je me dis «ok tel jour il faut que je fasse ça, tel moment il faut que je fasse ça parce que si je le fais pas sur ces deux jours-là après je vais être bloquée pour la suite et donc du coup après ça me répercute sur tout mon truc derrière". Donc du coup là tu vois c'était un vendredi soir en soi donc y avait rien qui pressait mais je savais que ça allait plus marcher si je respectais pas mon objectif de la journée. Donc en soi c'était la micro charrette. Voilà de temps en temps quand il fallait tenir ces petits objectifs là quoi.

[OA] Ouais tu fonctionnes en rétroplanning quoi en fait et si à un moment ça coince c'est tout le reste qui...

[CG] Oui c'est ça et après je me donne des micro-objectifs je me dis "bon aller ce plan-là il faut que je le finisse dans 1h-1h30, cette coupe-là aller j'en ai pour 2h grand max"

comme ça ça me permet de tenir aussi mes objectifs dans la journée de savoir si je suis bien ou pas.

[OA] Ouais tu essayes de timer le temps que te prend chaque étape comme ça tu sais si tu es bien ou en retard.

[CG] Ouais c'est ça. Donc on sait ce qu'il y a à faire on se dit "bon bah ça j'en ai pour 1h il y a 2-3 cloisons à bouger ça va le faire", enfin je sais pas moi j'essaie de faire comme ça et de faire en fonction que mes trucs avancent comme ça je sais que mes trucs avancent et que y a pas de raison que je fasse de grosses charrettes derrière quoi. (1C_1)

A travers ces trois exemples, nous avons vu qu'il est donc possible de ne pas faire de charrettes. Néanmoins, cela nécessite plusieurs facteurs qu'il faut parfois combiner. Il peut s'agir d'une prise de conscience précoce que la charrette est néfaste pour la santé, d'une grande force de caractère pour mettre sa santé en priorité, de l'acquisition rapide de méthodes de travail efficaces, d'une affirmation de sa prise de position grâce à l'acquisition d'une légitimité en fin de formation, d'une sensibilisation à l'existence d'autres méthodes de travail que la charrette. Il existe certainement d'autres facteurs qui permettent de limiter la charrette mais les entretiens que nous avons faits ne nous ont pas permis de les identifier. Certains étudiants considèrent que la pratique de la charrette est si néfaste qu'ils ne peuvent pas se contenter de ne pas en faire.

Aller au delà et oeuvrer contre la charrette ou s'éloigner du milieu de l'architecture

Parmi nos enquêtés, il y en a deux qui portent un regard très négatif sur la charrette à tel point qu'ils considèrent que la bannir de leur propre pratique n'est pas suffisant. Ils cherchent à entraîner leurs camarades dans le même mouvement. Ils aimeraient que ces derniers prennent conscience que la charrette est néfaste pour leur santé et en fassent donc moins. Ainsi, l'enquêté qui s'oppose à ses enseignants en refusant la charrette le fait pour

lui mais aussi pour les autres étudiants car il considère que son refus de la charrette est un acte militant. Il nous explique ainsi :

« Et puis pourquoi j'ai fait ça ? Oui c'est surtout pour dire, c'est un mouvement ouais d'un côté de contestation, "arrêtons de parler de cette putain de culture de la charrette, enlevons là de la tête, arrêtons de banaliser le système de la charrette qui est néfaste pour la santé de tous les étudiants en France, archis ou assimilés d'ailleurs". » (1B_4)

Son camarade qui partage son point de vue se refuse de considérer qu'il puisse y avoir des points positifs à la charrette car ce serait banaliser cette pratique. Or, il y est opposé et aimerait qu'elle cesse :

« Donc pour moi vraiment il y a aucun point positif à la charrette et au contraire il faut déconstruire ça pour pas que ça continue à être valorisé parce que je trouve ça super problématique. » (1C_3)

Ces deux étudiants portent un discours engagé contre la charrette et tentent de sensibiliser leurs camarades aux dérives de cette pratique. Néanmoins, ils ont conscience que c'est un problème qui dépasse leur champ d'action. La solution qu'ils envisagent alors tous les deux est de s'éloigner du milieu de l'architecture. Pour l'un d'entre eux, cela passe par une césure entre la licence et le master qui lui permettra, il l'espère, de réfléchir à son orientation et de trouver une autre voie professionnelle. C'est ce qu'il nous explique en deux temps dans l'entretien :

« Mais donc moi ça fait depuis la fin du premier confinement que je sais que je veux pas faire d'archi. J'ai continué je me suis accroché parce que je sais pas quoi faire d'autre mais une chose est sûre c'est que les études d'architecture m'ont dégoûté de la pratique architecturale et du métier d'architecte. »

[OA] *Donc c'est une césure mais qui a plutôt trait de réorientation en fait ?*

[JT] C'est ça. J'ai dit que je serai là l'année prochaine mais en fait c'est pas du tout le plan mais alors pas du tout ! Si je reviens c'est pour intégrer le DPEA scéno dans 2 ans en 2025. (1B_4)

Son camarade est allé jusqu'à l'obtention de son master mais affirme qu'il n'envisage pas sa vie professionnelle en tant qu'architecte. Il l'a d'ailleurs annoncé clairement lors de sa soutenance de PFE :

« Entre autres mais je pense que c'est aussi très lié à la manière de faire de l'archi qui repose sur des concours et je trouve ça très nul de mettre en compétition des archis, je trouve ça stupide. Mais déjà ça pousse à faire ça aussi parce que le concours c'est la même idée de convaincre un public, faire mieux que ton concurrent qui va peut-être faire charrette ou qui a peut-être une force de travail plus importante et que du coup tu dois faire tes preuves. Il y a ce côté compétition qui est très malsain et qui du coup est pour moi la source numéro 1 de pourquoi on fait des charrettes. Et je pense que au fond les profs qui nous apprennent à faire ça le font aussi en agence et indirectement ils nous préparent aussi au monde du travail. Et c'est peut-être pour ça aussi que je suis pas trop à l'aise avec l'idée d'être architecte [...], sur ce système-là quoi, enfin je trouve pas ça viable du tout quoi et pas sain du tout. [...] En fait c'est un peu ça qui a choqué les profs aussi, j'ai fait une soutenance où j'ai littéralement dit que je voulais pas être architecte et les profs essayaient de me convaincre "mais si tu peux être architecte" et en fait je leur disais que je veux pas porter cette casquette là parce que j'ai l'impression que le métier porte une culture et un fonctionnement qui est tellement ancré que je préfère ne pas m'y coller, ne pas être dedans et faire autre chose à côté et plus tard, alors ouais peut-être que je fais de l'archi mais ouais. En fait pour faire un parallèle avec tout ça je veux pas faire le truc de dire "je vais changer la politique de l'Intérieur" parce que j'ai conscience de la corruption que c'est et que en fait j'ai pas envie de faire ça et que tu peux y laisser ta vie. » (1C_3)

Nous nous demandons si le choix de ces étudiants de ne pas faire leur carrière en tant qu'architecte est une forme de protestation contre la charrette ou si c'est

parce que la charrette les a dégoûtés du métier qu'ils s'en éloignent. Nous ne sommes malheureusement pas en mesure de répondre à cette question mais pensons qu'elle mériterait d'être approfondie. Nous pouvons néanmoins constater que la charrette ne convient pas à tout le monde et peut donc être une source de bifurcation vers d'autres pratiques professionnelles.

Pour conclure

Au cours de leur socialisation professionnelle, les étudiants vivent un *passage à travers le miroir*. Leur vision idéalisée de la formation et de la profession se désenchantent peu à peu et devient plus conforme à la réalité. Après quelques expériences de cette pratique, l'image qu'ils ont de la charrette se transforme elle aussi. Progressivement ils en voient les limites et l'appréhendent comme une pratique néfaste. Certes, elle permet de créer un esprit de corps entre les étudiants qui traversent ensemble une même épreuve renforçant les liens d'amitié et favorisant l'entraide et la solidarité; et de les pousser au dépassement de soi dont ils tirent une certaine fierté. Néanmoins, la privation de sommeil a de lourdes répercussions sur la santé des étudiants et sur leur état psychologique. Ils considèrent alors que la charrette n'en vaut pas la peine. Alors qu'elle est un rite de passage pour les étudiants de première année, elle devient au cours du cursus une pratique à éviter.

Ayant constaté que la charrette nuit à leur santé, les étudiants cherchent de nouvelles méthodes de travail. Certains continuent à faire des charrettes mais les décalent dans le temps afin d'en limiter les effets sur le court terme. Ils vont alors préférer la faire deux jours avant un rendu plutôt que la veille pour être reposés pour la présentation orale ou se coucher plus tôt et se lever plus tôt pour gagner en efficacité car ils sont plus productifs le matin après quelques heures de sommeil.

D'autres étudiants tentent de limiter leur recours à la charrette en acceptant de rendre un travail qui soit encore perfectible à leurs yeux. Néanmoins, cette méthode ne porte pas toujours ses fruits car ils ont du mal à se défaire de leurs propres exigences. En combinant des facteurs favorables tels qu'une conviction tenace, une organisation rodée, un sentiment de légitimité pour s'opposer à leurs enseignants ou encore une prise de conscience précoce des méfaits de la charrette, certains étudiants parviennent à ne pas, ou plus, avoir recours à cette pratique.

Pour une poignée d'étudiants, cesser de faire des charrettes ne suffit pas. Ils aimeraient que cette pratique cesse, que ce soit à l'école ou dans les agences d'architecture. Ils tentent alors de sensibiliser leurs camarades aux dangers de la charrette. Néanmoins, ils ont conscience de manquer de pouvoir pour mettre fin à une pratique systémique. Ils préfèrent alors s'éloigner du milieu de l'architecture dont la charrette les a dégoûtés. Mais alors, quelle place occupe la charrette dans le monde professionnel ? Nous tenterons de répondre à cette question dans la partie III tout en confrontant les représentations des étudiants avec celles de diplômés exerçant dans des agences d'architecture nantaises.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PARTIE III

**Le temps de la vie professionnelle.
Confrontation entre les représentations
des étudiants et celles d'architectes
nantais sur la charrette telle qu'elle est
pratiquée dans le monde professionnel
et sur son avenir**

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans cette partie nous nous pencherons sur la pratique de la charrette dans le monde professionnel. Nous tenterons de définir la place qu'elle y occupe à partir des retours d'expérience de professionnels exerçant en tant que salariés au sein d'agences d'architecture. Nous confronterons leurs représentations avec celles des étudiants afin de documenter la suite du processus de socialisation professionnelle après la sortie de l'école.

Dans un premier temps, nous tenterons de définir les différences et similitudes qui existent entre la charrette en école et la charrette du monde professionnel. Pour ce faire, nous demanderons aux architectes de caractériser la charrette et nous comparerons leur définition à celle des étudiants. Nous pourrions ensuite regarder comment la charrette est pratiquée dans le monde du travail et plus particulièrement au sein des agences d'architecture nantaises. Cette analyse nous servira à déterminer dans quelle mesure il existe ou non une continuité dans la pratique de la charrette entre les écoles et le monde professionnel.

Dans le dernier chapitre nous étudierons le regard que les architectes portent sur la pratique de la charrette et sur la place qu'elle occupe dans leur vie professionnelle. Puis, nous nous intéresserons aux actions menées au sein des agences et des écoles pour encadrer cette pratique dont nous avons commencé à montrer qu'elle est néfaste. Enfin, nous intégrerons une dimension prospective en analysant ce que nos enquêtés imaginent comme futur pour la charrette. La formation et le monde professionnel ayant des influences réciproques l'un sur l'autre nous regarderons alors la charrette comme une pratique globale en ne dissociant pas le temps de l'école du temps de la vie professionnelle. Ce regard prospectif nous permettra d'interroger la place que la charrette occupe actuellement dans le milieu de l'architecture.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour les étudiants en architecture nantais, la charrette est une période de travail intense de production matérielle d'éléments de représentation d'un projet d'architecture dans un court délai contraint impliquant une privation de sommeil allant de quelques heures à plusieurs jours et un fort engagement physique et émotionnel de la part des personnes qui y ont recours. Cette pratique constitue un rite de passage au début de leur formation qui leur permet de se considérer comme de légitimes étudiants en architecture. Ils ont donc une vision idéalisée de cet élément constitutif de leurs *habitus* et identité d'architecte en débutant leurs études. Néanmoins, ce regard se désenchante au cours de leur socialisation professionnelle et de leurs expériences. Ils prennent du recul et portent un regard critique sur cette pratique qu'ils tentent d'éviter en mettant en place de nouvelles méthodes de travail. Certains vont au-delà et prennent position contre la charrette qu'ils jugent particulièrement néfaste, notamment pour leur santé. Compte tenu de ces éléments identifiés dans la partie II, il semblerait que la charrette soit d'autant moins fréquente que les étudiants progressent dans leur formation. Nous cherchons désormais à déterminer la place qu'elle occupe dans la vie professionnelle des architectes nantais en nous appuyant sur leurs retours d'expérience. Nous questionnerons également leurs représentations de cette pratique que nous mettrons en parallèle avec celles que les étudiants se font du monde professionnel.

La charrette dans la vie professionnelle, une définition qui reprend en partie les dimensions caractéristiques de la charrette en école

Dans la partie précédente, nous nous sommes intéressée à la charrette telle qu'elle est vue par les étudiants. Ainsi,

leurs définitions caractérisent la charrette telle qu'ils la perçoivent et telle qu'ils la pratiquent durant leur formation. Afin d'étudier la place que la charrette occupe dans la vie professionnelle, il nous semble nécessaire de savoir ce que ce terme recouvre. Ainsi, nous avons demandé à nos enquêtés en activité de dresser leur propre définition de la charrette. Comme pour les étudiants, nous allons les utiliser pour déterminer les caractéristiques majeures de la charrette dans le monde du travail.

Contrairement aux étudiants, les professionnels n'ont pas parlé de nuits blanches dans leur définition de la charrette. Selon eux, la charrette arrive « *lorsqu'on a plus la maîtrise de notre temps* » (2_3) ou qu'on « *essaye de se donner une limite de temps pour travailler efficacement* » (2_1). Ils ont néanmoins mentionné la privation de sommeil de façon implicite. Ils expliquent que la charrette « *c'est d'avoir à travailler de manière exceptionnelle très tard et de manière condensée* » (2_2) ou encore qu'il « *y a le critère de travailler tard, travailler la nuit* » (2_4). Ainsi, si leur définition implique un débordement du travail en dehors des horaires conventionnels voire sur une partie de la nuit, ils n'évoquent une privation totale de sommeil. Cette nuance avait déjà été relevée par une étudiante selon qui « *certaines journées de travail peuvent être longues mais de là à faire des nuits blanches dans sa vie professionnelle c'est vrai [qu'elle a] un peu de mal à l'imaginer* » (1A_1). Une autre étudiante avait associé la notion de charrette dans le monde professionnel à des heures supplémentaires plutôt qu'à une privation de sommeil :

« Ah ouais pour moi c'est complètement différent parce que au début quand j'ai fait mes premières expériences professionnelles quand j'entendais le mot charrette j'avais un peu peur parce que je me disais que si il fallait que je reste jusqu'à 4h du mat au bureau ça va être dur, et en fait j'ai l'impression que dans le monde du travail la charrette c'est à partir du moment où, j'ai envie de dire

à partir du moment où tu respectes plus des horaires officiels, et encore c'est très compliqué de donner une limite je trouve, c'est très compliqué. En fait, ça dépend des patrons. J'aurais tendance à dire que c'est à partir de 20h que c'est charrette. » (1C_4)

Ainsi, l'un des professionnels que nous avons interrogé semble avoir du mal à considérer qu'un débordement du temps de travail de quelques heures comme ça arrive parfois dans la vie professionnelle puisse être considéré comme une charrette :

« Moi je considère pas ça comme une charrette quand tu travailles une ou deux heures supplémentaires tu vois. Par exemple tu as souvent, la plupart du temps, t'as ton projet, début de projet avec l'esquisse, APS, tout ça, avec toutes les étapes et à la fin tu dois rendre ce projet-là et tu as un délai qui est souvent assez court et t'as ce laps de temps-là qui est assez court et tu dois aller très très vite. Et c'est à partir de là que t'es charrette mais c'est pas une charrette de nuit blanche hein, de plusieurs heures. C'est juste une ou deux heures donc c'est plus des heures sup. Pour moi c'est plus des charrettes mais c'est des heures sup dans la vie professionnelle. » (2_1)

Il semblerait donc que le rapport au temps ne soit pas le même que pour les charrettes effectuées au cours de la formation. En effet, alors que les charrettes d'école peuvent être de type « *marathon* » ou « *sprint* », les charrettes dans la vie professionnelle sont davantage des « *marathons* » avec un travail de fond sur du long terme. C'est ce que nous laissent penser les précisions apportées par cette enquêtée qui indique que la charrette revient « à faire beaucoup beaucoup beaucoup d'heures consécutives en un laps de temps restreint » (2_2). Une autre architecte ajoute que :

« J'associe généralement la charrette à du travail tard et sur un temps continu en fait. J'ai du mal à me dire que une soirée travailler un peu tard c'est être charrette. Par contre, une semaine de suite ça commence à... » avant de compléter que « C'est pour ça que je parle de bosser en continu et autres. Je considère pas que dans un moment

de rendu bosser de 8h à 22h ce soit être charrette. Par contre bosser de 8h à 2h du matin pendant des jours et des jours et des jours ça oui. » (2_4)

Ces détails appuient notre hypothèse selon laquelle le rapport au temps est nuancé selon qu'il s'agisse d'une charrette en école ou dans le monde professionnel. Néanmoins, les deux autres caractéristiques identifiées pour la charrette en école restent valables pour la charrette dans la vie professionnelle.

La charrette consiste toujours en une production matérielle dans un temps contraint *« pour produire un rendu » (2_3)* afin de *« rendre un projet via un dossier ou une présentation » (2_2)*. Bien que moins détaillées que celles des étudiants sur ce point, les définitions des professionnels reprennent l'idée qu'une charrette a lieu lorsqu'il s'agit de produire des éléments graphiques pour représenter un projet d'architecture et *« parce qu'il y a une échéance qu'on ne peut pas déplacer qu'on nous amène à faire ce genre de forcing » (2_2)*.

La charrette dans la vie professionnelle implique elle aussi *« un engagement physique et mental, un peu comme dans un sport de haute compétition où on a cette adrénaline » (2_1)*. L'engagement émotionnel que demande la charrette est décrit plus en détail par cette architecte :

« Il y a aussi beaucoup de stress généralement pour moi quand on parle de charrette. On est à la bourre et du coup on est sous pression. Ça peut soit être stressant, soit être plein d'adrénaline, ça dépend des personnes. » (2_4)

Les définitions de la charrette proposées par les professionnels sont donc très proches de celles des étudiants dans la mesure où elles reprennent elles aussi trois éléments caractéristiques dont deux sont

parfaitement identiques. Que ce soit à l'école ou dans le monde professionnel, la charrette consiste toujours en une production matérielle pour représenter un projet d'architecture dans un temps contraint puisque les délais sont courts. Cette situation peut être stressante ou provoquer une montée d'adrénaline et demande donc un certain engagement physique et émotionnel. Là où la définition de la charrette diffère légèrement c'est sur son inscription dans le temps. Alors qu'elle consiste généralement en une privation de sommeil allant jusqu'à plusieurs nuits blanches consécutives pour les étudiants, elle est plus diffuse dans le monde professionnel. Elle peut s'étaler sur plusieurs semaines mais ne semble pas impliquer une privation de sommeil puisqu'il s'agit plutôt d'un débordement du temps de travail d'une à quelques heures. D'après ces trois dimensions caractéristiques de la charrette dans la vie professionnelle, nous proposons en proposons la définition suivante : période d'allongement du temps de travail pendant plusieurs jours voire semaines consécutifs afin de produire des éléments matériels de présentation d'un projet d'architecture dans un temps contraint impliquant ainsi un engagement physique et mental des personnes ayant recours à cette pratique. Au-delà des précisions apportées sur les nuances entre les définitions de la charrette au cours de la formation et dans la vie professionnelle, nous allons désormais voir dans quelle mesure il existe ou non une continuité dans la façon dont elle pratiquée dans ces deux milieux.

La charrette : une expression propre aux milieux artistiques pour une pratique qui ne leur est pourtant pas exclusive

Nous avons montré au chapitre 5 que la charrette est un élément constitutif de l'identité de l'architecte puisqu'elle fait partie de son *hidden curriculum*. Les

étudiants pensent néanmoins que cette pratique peut se retrouver sous d'autres formes, c'est-à-dire en n'étant pas associée à une tâche de production matérielle, dans d'autres filières. Elle n'est alors pas désignée par le terme charrette qui est propre aux milieux de l'architecture. Nous souhaitons ici éprouver ce point de vue en le comparant à celui des architectes à qui nous avons posé la même question.

D'après nos enquêtés exerçant en agence d'architecture, la charrette est « *un terme né du domaine de l'architecture* » (2_2). Un autre architecte élargit cette expression à l'ensemble du milieu artistique en affirmant que « *en général dans les études d'art ça existe ce terme et on l'emploie* » (2_1). Une autre professionnelle pense également que l'expression charrette dépasse le milieu de l'architecture et se retrouve dans toutes les professions artistiques :

« Effectivement, le mot charrette est utilisé par essentiellement les professions artistiques mais pour moi c'est un problème qui peut dépasser la pratique artistique puisque j'estime que c'est une question de gestion de temps. [...] Et au début en archi je m'interdisais d'utiliser le mot charrette parce que je trouvais qu'on s'appropriait une thématique à notre métier alors que c'est un problème qui est un peu plus profond. » (2_3)

Notre dernière enquêtée confirme cette idée que le mot charrette est principalement employé par les architectes mais que c'est une pratique qui dépasse le milieu artistique :

« Je suis pas sûre parce qu'au final ils vont peut-être pas appeler ça charrette parce que ils sont sur d'autres choses à faire mais je pense que dans beaucoup d'autres domaines, beaucoup d'autres études, les étudiants bossent aussi énormément sur des choses aussi intenses, tardivement et autres. Donc ça se nomme peut-être pas charrette parce que culturellement et historiquement ça se nomme peut-être bachoter ou je ne sais quoi. Mais je pense que dans le milieu professionnel je des amis qui

bossent en administrations, en maîtrise d'ouvrage, en autres choses et qui de la même manière bossent tous les soirs jusqu'à 20h30, 21h, 22h, des fois bien plus tard que ce que moi j'ai toujours fait dans mon monde professionnel à moi quoi. » (2_4)

Ainsi, les professionnels associent la charrette aux milieux artistiques et à la production matérielle lorsqu'il s'agit du terme employé. Ils élargissent légèrement le champ d'application de ce terme par rapport aux étudiants qui l'avaient réservé aux milieux particulièrement proches de l'architecture. De plus, les professionnels sont un peu moins catégoriques puisqu'ils considèrent qu'on peut parler de charrette pour toute pratique qui consiste à déborder des horaires de travail voire à empiéter sur une partie de la nuit. Ainsi, bien que ce ne soit pas nécessairement le terme qui est employé dans les autres domaines, cette pratique existe selon eux dans de nombreux secteurs d'activité. Cette petite différence entre les points de vue des étudiants et des professionnels s'explique probablement en partie par le fait que la définition de la charrette établie par ces derniers est plus large. Puisqu'il ne s'agit pas nécessairement d'une privation de sommeil mais d'un élargissement des horaires de travail en période de forte activité, de nombreuses professions peuvent être concernées par une telle problématique.

De la charrette d'école à la charrette dans la vie professionnelle, une relative continuité dans la pratique

A partir des réflexions des professionnels interrogés à ce sujet, nous avons construit une définition de la charrette dans le contexte de la vie professionnelle. Cette définition diffère de celle de la charrette en école puisque l'inscription de la charrette dans le temps diffère selon l'environnement. Cette nuance nous pousse à nous questionner sur la continuité qui existe entre charrette en

école et charrette dans la vie professionnelle ainsi que sur les points qui opposent ces deux formes de charrettes. Nous confronterons les représentations des étudiants avec celles des architectes éclairés par leurs expériences professionnelles. Cette approche nous permettra de repérer les éléments erronés dans la conception que les étudiants ont de la charrette dans le monde du travail et donc de documenter le prolongement de la socialisation professionnelle après l'école.

Pour les salariés d'agences d'architecture, une pratique moins courante qu'en école bien qu'elle échappe à leur contrôle

La définition de la charrette en milieu professionnel nous laisse entendre que cette pratique prend moins d'ampleur dans les agences d'architecture que dans les écoles. La majorité des professionnels considèrent être charrette lorsqu'ils dépassent de manière relativement significative leurs horaires de travail pendant plusieurs jours consécutifs. Puisque le débordement du temps de travail est moins conséquent qu'à l'école, on pourrait penser que la charrette se fait plus fréquente dans le monde du travail. Néanmoins, les professionnels et quelques étudiants comme cette enquêtée considèrent que la charrette est « *vraiment rare* » (1C_4) dans les agences d'architecture. Puisque la charrette est plus étalée dans le temps et moins intense sur le court terme, elle est plus ponctuelle comme l'explique cette architecte :

« En agence on peut faire des charrettes mais en tout cas moi je les vit différemment parce que j'ai l'impression qu'elles sont, enfin je les gère de manière plus diffuse. Je reste jamais, ça m'est jamais arrivé, peut-être une fois, de rester après 21h et peut-être une fois depuis que je travaille donc en 6 ans du coup de ramener du boulot à la maison et de travailler sur mon ordi jusqu'à minuit. Mais vraiment pas plus que ça. C'est plutôt par contre que la journée va être plus condensée, genre je vais venir plus

tôt, je vais commencer le taf à 8h et je vais m'arrêter à 19h, 20h, je vais faire presque un douze heures de travail à la place des huit heures normalement de mon contrat. Mais par contre c'est plus réparti. » (2_2)

Une de ses consoeurs estime donc que la charrette, dans le sens qu'on lui donne en école d'architecture est un fait épisodique. Elle affirme y avoir été très peu confrontée dans sa carrière :

« En revanche, j'ai jamais travaillé, dans le milieu professionnel, j'ai jamais travaillé après, 23h30 là c'était vraiment exceptionnel et j'estime que quand je finis à 21h là pour moi c'est déjà une charrette. » (2_3)

Une professionnelle de notre échantillon d'enquêtés pense même que la charrette ne devrait pas se produire dans les agences d'architecture. D'après elle, ce sont des entreprises dont la structure et une bonne organisation devraient suffire à répartir la charge de travail de manière équilibrée afin d'éviter que les salariés aient une surcharge de travail conséquente qui les pousse à la charrette. C'est ce qu'elle nous explique ici :

« Après ça c'est vraiment une question d'organisation aussi au sein d'une agence. Dans le monde professionnel pour moi t'es pas censé être charrette. En agence t'es pas censé être charrette, surtout quand t'es salarié, mais ça arrive. Par contre pour le chantier là tu te retrouves à, c'est pas du tout le même travail que tu fais en fait. Donc tu peux te retrouver débordé à certains moments parce que t'as un document à renvoyer à une entreprise. Par contre c'est vraiment beaucoup plus ponctuel et ça peut être des fois pendant 2-3 semaines, un mois parce qu'il y a beaucoup de travail à abattre d'un coup mais sinon c'est vraiment beaucoup plus ponctuel. Entre tes études où quasiment toutes tes matières te le demandent à certains moments, le monde professionnel où d'une part t'es dans une structure qui est sensée s'organiser de manière à ce que chacun ait un travail équilibré, embaucher si y'a un surplus et autres. La charrette est moins normale dans le monde professionnel, enfin moins normal, t'as une organisation derrière qui fait que t'es pas censé être charrette mais tu l'es. » (2_4)

Son explication laisse entendre que la nature des tâches effectuées est un facteur qui peut favoriser la charrette ou non. Elle estime que le suivi de chantier est plus propice à la charrette que les phases d'études d'un projet. Or, le suivi de chantier revient à des personnes ayant leur HMONP ou étant architectes DPLG, ce qui n'est pas le cas de tous les salariés d'agences d'architecture. Ainsi, une agence d'architecture est supposée être suffisamment structurée pour que les salariés n'aient pas à faire de charrettes puisque les tâches qui leur sont habituellement confiées peuvent se répartir entre eux. Il peut arriver qu'il y ait une période de forte intensité et que chacun soit débordé au sein de l'agence. Néanmoins, cette situation est suffisamment rare pour que la charrette soit considérée comme plus ponctuelle et diffuse dans le monde professionnel qu'en école d'architecture.

Outre la possibilité d'équilibrer la charge de travail et de la répartir entre plusieurs personnes, nos enquêtés ont identifié un autre élément qui explique la plus faible occurrence des charrettes dans les agences d'architecture. Une étudiante avait pressenti « *que à force de faire des charrettes [on est] peut-être plus efficaces* » (1B_3). Les professionnels confirment ce gain en efficacité mais ne l'expliquent pas par la répétition de l'exercice de la charrette. Selon eux, l'apprentissage se poursuit au-delà de la formation notamment en ce qui concerne la maîtrise des outils, et plus particulièrement des logiciels. Ainsi, en connaissant mieux leurs outils de travail, les professionnels gagnent un temps précieux qui leur permet de ne pas se retrouver en situation de charrette. Cette architecte nous parle de sa montée en compétence sur les logiciels qu'elle utilise et donc de son gain en efficacité depuis ses études :

« Et du coup on pouvait se retrouver dans certaines situations à faire des charrettes, après les autres je sais pas mais en tout cas moi mes charrettes quand j'étais étudiante c'était vraiment parce qu'on poussait

la représentation graphique au max, parce qu'on connaissait pas très bien les logiciels aussi donc en fait on mettait trois heures à modéliser un pauvre truc alors que forcément avec l'expérience on, si tu veux un même objet que je mettais trois jours à modéliser en quatrième année d'archi maintenant je mets une heure à le faire si tu veux dans ma journée. » (2_2)

Une autre enquêtée partage ce point de vue et considère être beaucoup plus efficace aujourd'hui que lorsqu'elle était étudiante :

« Et par contre il y a aussi autre chose entre le moment où t'es étudiant et le moment où t'es professionnel qui change. C'est que tu es censé mieux maîtriser tes outils de production du coup t'es censé mieux gérer tes outils mais aussi mieux gérer ton temps. Tu sais que cette chose va te prendre une journée, enfin t'es plus censé sous évaluer à ce point certaines choses que tu faisais pendant tes études. Et t'as appris aussi, normalement tu apprends à prendre du recul pour savoir «qu'est-ce que je vais faire pour présenter mon idée avec le temps que j'ai ? « » (2_4)

En plus d'une meilleure maîtrise des logiciels, elle évoque une gestion du temps plus efficace. Après quelques années d'expérience, elle se sent plus capable d'estimer le temps qu'une tâche va lui prendre qu'auparavant. Ainsi, il semblerait que les professionnels se laissent moins surprendre et déborder par le temps que les étudiants. Sa consœur partage son point de vue puisqu'elle affirme elle aussi qu' *« on ne nous apprend pas à gérer notre temps pendant les études » (2_2).*

La structuration des agences permettant une répartition de la charge de travail et l'expérience professionnelle s'accompagnant d'une meilleure gestion du temps et d'une montée en compétence sur les logiciels sont donc deux hypothèses qui expliquent le fait que la charrette se fasse plus rare et ponctuelle dans les agences d'architecture que dans les écoles. Néanmoins, nos enquêtés exerçant en agence nous ont affirmé avoir déjà fait des charrettes dans leur vie professionnelle. Ces

deux faits contradictoires trouvent une explication dans le fait que le recours à la charrette ne soit pas toujours de leur ressort.

Ils nous expliquent qu'en tant que salariés, ils sont rarement décisionnaires et sont parfois contraints à la charrette malgré eux. Ainsi, ils sont plusieurs à nous avoir dit que certaines de leurs charrettes ont été subies et imposées par leurs supérieurs hiérarchiques qui avaient alors mal géré le temps de leur équipe. Cet architecte nous explique que selon le statut et le poste occupé, un employé d'une agence d'architecture peut être gestionnaire de son temps ou suivre le rythme imposé par son directeur :

« Y'a deux écoles. Soit t'es dessinateur et c'est ton patron ou ta patronne qui t'impose cette charrette en te disant que tu dois envoyer ton document à telle date, ou sinon tu suis ton propre projet ou chantier et c'est que tu, en fait c'est pas toi qui impose mais tu construis ton rythme et gérer un peu tes dossiers, en tenant compte bien-sûr des clients et de ce qui se fait. » (2_1)

Une autre enquêtée confirme cette hypothèse et indique implicitement que les directeurs d'agences ont un rôle à jouer pour éviter la charrette. Ils ne doivent pas sous-estimer le temps que demandent les tâches qu'ils confient à leurs salariés pour ne pas les mettre en difficulté :

En fait, une fois qu'on est dans le monde du travail, les agences où il y a des charrettes pour moi c'est les agences où les patrons gèrent pas le temps et demandent des choses pas réalisables en temps et en heure à leurs salariés. (2_2)

Selon une autre professionnelle, il serait possible de ne pas subir la gestion du temps du chef d'agence lorsqu'elle est défailante. Néanmoins, cela nécessite d'oser s'opposer à ce dernier et de prendre le risque de ternir l'image de l'agence pour laquelle on travaille. De plus, refuser une charrette peut avoir pour conséquence

de reporter la charge de travail sur ses collègues et donc de leur imposer involontairement une charrette. C'est pourquoi elle considère qu'il est délicat pour les salariés des agences d'architecture de se positionner contre la charrette :

« Bah ça reste un choix quand même parce qu'on peut dire à notre supérieur «bah non je le fais pas et je pars» ce qui sous-entend «bah non je le fais et ce sera rendu comme ça» mais ça implique, déjà ça implique plus nous, ça implique l'image de l'agence dans laquelle on est et c'est plus difficile du point de vue du contrat qui nous lie à une structure. Même si ça ne devrait pas, c'est plus difficile de dire non. Et c'est aussi se dire que si nous on ne le fait c'est peut-être quelqu'un d'autre qui le fera. C'est-à-dire que c'est quelque chose qui fait partie de notre tâche et forcément ça va se répercuter sur quelqu'un d'autre. C'est pour ça aussi que je mettrais une nuance sur l'école parce que si ça se répercute sur quelqu'un d'autre c'est pas la même chose [...] sauf qu'il y a pas de relation hiérarchique donc c'est une discussion à avoir en équipe pour savoir dans quel cadre on mène un projet et pour savoir si on est en capacité tous au même niveau de faire des charrettes ou non et de ne pas l'imposer ou de ne pas se le faire imposer par d'autres membre de l'équipe. » (2_3)

Cette enquête ajoute que c'est une problématique qui dépasse la vie professionnelle puisqu'elle est propre au travail en équipe. Ainsi elle se retrouve aussi en école. La seule différence est que les étudiants ont théoriquement plus de latitude pour refuser la charrette puisqu'il n'existe pas de rapports hiérarchiques entre eux. Ils sont donc supposés s'accorder entre eux sur la méthode de travail à mettre œuvre. Sa consœur pense elle aussi que c'est un enjeu inhérent au travail de groupe et qu'il est le même à l'école puisque *« c'est toujours particulier ça aussi quand des charrettes ne sont pas de ton fait parce que d'autres se sont engagés à faire des choses mais l'ont mal fait ou ne l'ont pas vraiment fait, mais ça c'est pareil pendant mes études » (2_2).*

Ainsi, les professionnels ont insisté sur l'importance du

choix qui est laissé ou non dans la charrette. Ils sont plusieurs à considérer qu'il ne leur revient pas, ou que partiellement, parce qu'ils ne sont pas décisionnaires au sein de l'agence dans laquelle ils travaillent. A contrario, ils pensent que dans la mesure où ils travaillent pour eux-mêmes, les étudiants sont en mesure de ne pas faire de charrettes. Ainsi, cet architecte affirme que la charrette est « une contrainte qu'on s'impose en tant qu'étudiant en architecture » et que par conséquent « *on pourrait tellement l'éviter* » (2_1). Sa consoeur partage son point mais ajoute une nuance. Les étudiants n'ayant pas toujours conscience qu'ils ont d'autres méthodes de travail à leur disposition, ils font le choix de la charrette sans réaliser qu'ils l'ont décidé et non quelque chose qui leur est imposé :

« A l'école on travaille pour soi, dans le milieu professionnel, quand on est pas à notre compte, on travaille pour le compte de quelqu'un d'autre et pour moi c'est le gros point de différence. A l'école quand tu travailles sur un projet individuel c'est presque un choix de, enfin moi je considère que c'est un choix de faire une charrette, avec une conscience plus ou moins importante mais c'est un choix. » (2_3)

Cette idée que la charrette est un choix plus ou moins conscient de la part des étudiants rejoint notre hypothèse de la première partie selon laquelle les étudiants prennent peu à peu conscience que la charrette n'est pas la seule solution qui s'offre à eux. En le réalisant, les étudiants obtiennent, dans une certaine mesure, le pouvoir de refuser la charrette. Ce pouvoir n'est pas laissé aux salariés des agences d'architecture qui doivent se plier aux exigences de leurs directeurs d'agence ou oser s'opposer à ces derniers.

Les étudiants que nous avons interrogés n'ont pas du tout mentionné le poids des relations hiérarchiques comme éléments amoindissant la latitude laissée aux salariés des agences d'architecture pour refuser la charrette. C'est probablement car ils ont peu été confrontés au

monde du travail qu'ils n'en ont pas conscience. Ce constat peut également être une conséquence de la vision erronée qu'ils ont de la profession en début de formation. En effet, une étudiante de première année semble davantage envisager sa vie professionnelle en tant que directrice d'agence que comme salariée¹³. Ainsi, elle pense que *« tu fais beaucoup plus de choix dans ta vie professionnelle, enfin à partir du moment où tu as une agence hein et que tu es ton propre chef, évidemment tu dois répondre à des clients et cetera mais c'est toi qui choisis la quantité de travail que tu t'imposes » (1A_1)*. A contrario, les professionnels n'ont pas parlé des rôles des enseignants dont les exigences peuvent donner aux étudiants le sentiment que la charrette est inévitable. Est-ce parce qu'ils ont oublié ce poids symbolique ou parce qu'il est finalement négligeable face aux relations hiérarchiques du monde professionnel ? Ainsi, il nous apparaît difficile de juger si ce sont finalement les étudiants ou les salariés des agences d'architecture qui sont le plus contraints aux charrettes par leurs supérieurs hiérarchiques.

¹³ Or, « trois ans après leur diplomation, environ deux tiers des diplômés sont salariés » (Horsch, 2021, p. 482)

Dans la vie professionnelle, il y a d'autres éléments favorisant la charrette qui ne sont pas du ressort des architectes et qui font qu'elle peut être subie. Ce sont deux facteurs qui n'existent pas dans les études puisqu'il s'agit de la contrainte économique et des imprévus émanant des maîtres d'ouvrages.

La dimension économique est primordiale et a été mentionnée par trois étudiants et deux professionnels dont les représentations se rejoignent sur ce sujet. Une étudiante pense qu'il est plus facile de ne pas faire de charrettes en école dans la mesure où il n'y a pas d'argent en jeu :

« Et peut-être que la différence avec le monde professionnel c'est que peut être qu'en études bah genre ceux qui en prennent conscience ils se disent "ok stop là j'arrête, genre ça va c'est juste un exercice, je vais pas

me tuer la santé pour ça”, alors que peut-être dans la vie professionnelle tu vas te dire “je suis quand-même sensé gagner de l’argent, c’est mon client”. Peut-être que là il y a une différence à ce niveau-là quoi. » (1B_2)

Cette dimension financière est très prégnante dans les agences et est une des raisons qui pourraient expliquer pourquoi les heures supplémentaires sont très rarement rémunérées. C’est du moins ce que pense cette architecte :

« Et dans ces moments-là j’ai l’impression que t’es charrette aussi parce que du fait de l’aspect financier de la chose t’as l’impression que tu peux bosser que un certain nombre d’heures sur un dossier sauf que en réalité si tu bosses que ce nombre d’heures là ton dossier il est peut-être pas assez abouti par rapport à tes envies à toi d’architecture en fait et donc du coup bah tu vas bosser plus et gratuitement et c’est ces heures là pour moi qui sont de la charrette en fait en agence. C’est tes heures gratuites parce que, souvent en tant que salarié elles peuvent être récupérées où elles peuvent être payées mais si moi j’ai jamais connu qu’elles soient payées mais, c’est surtout qu’en fait ton agence c’est des heures qu’elle ne récupère pas non plus financièrement parlant et c’est pas parce que toi t’as bossé plus dessus qu’elle va être payée plus. » (2_4)

Un autre architecte confirme que les honoraires dépendent du temps passé sur une tâche et qu’il ne faut donc pas dépasser ce temps car il ne sera pas payé. Il est donc primordial de savoir estimer correctement le temps pour ne pas mettre à mal le budget d’un projet :

« C’est une estimation qui est due à l’expérience mais aussi financière parce que si tu dis, par exemple, « je vous fais une esquisse en deux semaines, je suis payé tant », tu respectes en fait sinon le budget voilà quoi. » (2_1)

La question des imprévus semble être moins prédominante car seulement un étudiant et deux professionnelles nous en ont parlé. Pour cette architecte, ces urgences de dernière minute peuvent pourtant expliquer pourquoi certaines agences se laissent parfois déborder :

« Dans le milieu professionnel lorsque ça arrive y'a différentes raisons. Pour moi c'est souvent dû à des problématiques qui sont soit extérieures à nous, c'est-à-dire qu'on a trois maîtrises d'ouvrage qui se réveillent en même temps et qui décident d'avoir un rendu en même temps, c'est-à-dire qu'on a des imprévus qui s'accumulent au cours de la journée et qu'on doit traiter des urgences. » (2_3)

L'étudiant qui a également mentionné les imprévus comme éléments de charrette que les professionnels ne peuvent pas maîtriser apporte un propos nuancé. Il considère qu'ils font partie de la vie professionnelle et que les architectes doivent donc savoir s'adapter à ce genre de circonstances :

« Donc la différence c'est que c'est pas toi qui commande quand c'est en agence parce que c'est pas pre-plan alors qu'à l'école tout est pre-plan, tu sais que t'as ton semestre qui commence à telle date, ça se finit telle date et entre tu as rien, tu as peut-être des UET ou des petits trucs comme ça mais ça va. Alors que quand tu es en agence peut-être que tu as commencé à bosser sur le projet, je sais pas moi, un hôtel, et deux jours après tu reçois la commande d'un hôpital et deux jours après y'a quelqu'un d'autre qui arrive et résidentiel. Donc il faut que toi tu arrives à t'organiser comment est-ce que tu vas planifier, comment est-ce que tu vas travailler. » (1C_2)

L'autre architecte qui partage ce point de vue rappelle alors que la structuration de l'agence est alors un moyen de limiter l'impact des imprévus :

« [...] des fois on nous demande une quantité de travail qui peut pas être abattue par une personne sur son temps de travail, parce que des fois il y a des imprévus qui vont demander une organisation différente mais ça ça se fait vraiment à une échelle globale de l'agence. » (2_4)

La charrette nous apparaît donc moins fréquente dans les agences d'architecture qu'en école. Elle ne consiste alors pas en une nuit blanche mais en une densification de l'activité par un élargissement des horaires de travail sur une période pouvant atteindre plusieurs semaines

consécutives. Pour les salariés, c'est une contrainte qui est souvent subie car elle découle d'une mauvaise gestion du temps de la part de leurs supérieurs hiérarchiques. Ils peuvent refuser la charrette mais doivent accepter que la charge de travail sera certainement répercutée sur leurs collègues car l'architecture est un travail d'équipe. Les étudiants peuvent également être confrontés à cette problématique. En revanche, contrairement aux architectes, quelle que soit leur position dans l'agence, ils ne sont pas soumis aux contraintes économiques ni aux imprévus du monde du travail. Dans la mesure où tous les professionnels que nous avons interrogés exercent en tant que maîtres d'œuvre salariés dans des agences d'architecture, nous nous demandons si d'autres pratiques sont plus propices à la charrette ou au contraire garantes d'un respect des horaires de travail.

La charrette, une pratique prédominante dans « les grosses agences à concours » ?

La charrette est une pratique que les étudiants intègrent au cours de leur socialisation secondaire pendant leur formation. Elle se retrouve sous une forme légèrement différente dans les agences d'architecture. Elle est subie ou choisie de manière plus ou moins consciente et volontaire par les personnes qui y ont recours. Certains éléments tels que les imprévus, la contrainte économique ou un supérieur hiérarchique désorganisé sont des vecteurs menant à la charrette. Néanmoins, nous faisons l'hypothèse que ce ne sont pas les seuls facteurs susceptibles de conduire à la charrette. Nous avons donc demandé à nos enquêtés, qui sont soit des étudiants en architecture soit des salariés d'agences d'architecture, s'ils identifient des pratiques plus propices à la charrette que d'autres. Notons que les étudiants de première année se sont très peu exprimés sur ce sujet car ils manquent encore de recul et leur vision de la profession est encore très stéréotypée. Ils sont plusieurs à ne pas avoir en tête la diversité des métiers et modes d'exercice de l'architecture qui existent.

Le facteur de charrette qui a été le plus nommé par les personnes que nous avons interrogées sont les concours dans le cadre de marchés publics. Presque la moitié de nos enquêtés pensent que « *les agences à concours* » (1B_2) sont propices à faire des charrettes. Ainsi, cette étudiante considère que la charrette se produit dans les agences positionnées sur « *le marché public surtout* » (1B_1). A l'image de cette enquêtée, ils sont nombreux à penser que la charrette est une pratique que l'on retrouve essentiellement dans les agences d'une certaine ampleur et avec une certaine renommée car elles répondent essentiellement à des marchés publics contrairement aux petites structures qui sont davantage positionnées sur le secteur privé. Elle explique alors que les concours sont des facteurs de charrette car les délais sont imposés et ne peuvent pas être négociés contrairement aux contrats avec des particuliers :

« Je sais pas j'ai l'impression, bon après c'est peut-être une idée reçue hein mais, j'ai l'impression que dans les très grosses agences, les trucs hyper connus qui font plein de concours, quoi que après les plus petites agences aussi elles font des concours... Mais je sais pas, du fait que certaines agences aient atteint une certaine notoriété elles se doivent forcément, derrière quand elles font un concours, d'arriver à une certaine qualité de projet. Et donc plus tu multiplies les concours, tu peux pas forcément mettre derrière, tu peux pas forcément répartir ton staff de la même manière que là nous on a pu le faire dans notre petite agence, tu peux peut-être pas systématiquement te dire "ok bon bah toute l'agence se met sur ce concours là parce qu'il faut absolument finir, quand t'as une grosse agence c'est peut-être plus difficile quand t'as plein de concours en même qui arrivent aux deadlines en même temps de se dire "on va faire comme ça aussi". Et du coup peut-être que là au final tu te retrouves quand même avec un nombre restreint de personnes qui doivent finir et qui doivent charretter du coup pour ce projet. Peut-être du fait de voilà, de cette importance de la qualité... [...] T'as une deadline pour un concours, faut rendre le truc voilà alors que quand c'est de la commande du particulier vers l'agence souvent c'est un peu plus souple et y'a moyen de négocier en mode "ah on va être un peu en retard,

est-ce que cette date là ça vous conviendrait plutôt pour qu'on vous présente le projet ?". Et souvent c'est plutôt négociable ce genre de date qu'on propose aux clients alors que dans le concours t'as pas ce choix. » (1C_1)

Un de ses camarades partage son point de vue sur le fait que multiplier les concours en simultané peut provoquer une recrudescence de charrettes car les délais sont fixés par le maître d'ouvrage :

« Je pense que l'architecture de concours, les agences qui travaillent que sur des concours ou majoritairement sur des concours ont plus de risques de faire des charrettes parce que c'est ce qui se rapproche de la pratique du projet en école. Les agences qui bossent sur commande et puis en particulier sur des petits projets locaux pour des particuliers ou pour des collectivités locales sans concours, ce qui n'existe pas d'ailleurs puisque tout ce qui est architecture publique c'est sur concours. [...] Mais donc toutes ces architectures, ou tous ces architectes plutôt qui bossent sur commande sont moins propices moins propices à l'arrivée de charrettes puisque t'es en contact direct avec le client et donc tu fais les aller-retours nécessaires donc tu peux mieux gérer ton travail. Effectivement le client il va te mettre la pression pour tout avoir tout de suite mais tu peux négocier alors qu'à un concours il faut le déposer à la date prévue, tu vas pas négocier la date de rendu juste pour toi d'autant plus que c'est anonyme. » (1B_4)

Il ajoute que le concours est la pratique qui se rapproche le plus du projet en école d'architecture. Son explication laisse donc à penser qu'il est logique que les charrettes soient fréquentes pour les étudiants car les exercices auxquels ils répondent correspondent à une pratique propice à la charrette dans le milieu professionnel.

Alors que presque tous les étudiants associent la charrette à la pratique du concours et aux marchés publics seul un professionnel nous a affirmé que la charrette est le fait des « *agences qui font des concours, les grosses agences notamment où tu as au minimum une dizaine de salariés* » et que « *les petites agences où tu travailles*

essentiellement avec des particuliers c'est moins propice aux charrettes » (2_1). Nous sommes curieuse de savoir pourquoi cette idée que le concours est un vecteur de charrettes est si prégnante chez les étudiants et plutôt marginale dans les représentations des professionnels. Est-ce un hasard dû à notre échantillon d'enquêtés ? Est-ce parce que cette vision est stéréotypée et se déconstruit peu à peu après avoir intégré le monde du travail ? Ce sont des hypothèses que nous envisageons mais ne sommes pas en mesure de vérifier faute d'un nombre plus conséquent d'enquêtés.

Les autres professionnelles n'ont pas fait une distinction entre concours de marchés publics et marchés privés mais entre pratique de la maîtrise d'œuvre dans une agence et exercice au sein de collectivités et services publics. Selon elles, travailler dans une administration publique permet de se prémunir de la charrette car les horaires de travail sont beaucoup plus cadrés comme nous l'expliquent ces architectes :

« En revanche, j'ai la sensation qu'il y a un endroit où il y en a moins. C'est, mais bon c'est extrêmement précis et je suis pas sûre de ce que j'avance mais c'est une intuition et c'est une sensation, que par exemple dans les grandes structures de maîtrise d'ouvrage, par exemple on parle du département ou des choses comme ça. Là, les personnes doivent biper à l'entrée et à la sortie et doivent ressortir du travail à une certaine heure et ne peuvent pas y aller avant une certaine heure, même si certains à mon avis doivent continuer le travail à la maison, j'ai l'impression que majoritairement les charrettes se font moins. » (2_3)

« Je pense que si tu travailles au sein de collectivités publiques ou des choses comme ça, soit en maîtrise d'ouvrage mais même comme maître d'oeuvre, je sais pas si t'as un statut de fonctionnaire je suis pas suffisamment au point là-dessus mais par contre je sais que dans ce genre de genre de collectivités la gestion du temps est beaucoup plus contrôlée et en général on n'a pas d'heures supplémentaires. Et, au contraire, je pense que

ceux qui se redirigent vers l'artisanat vont avoir beaucoup plus tendance à ne pas compter leurs heures. » (2_2)

Ces deux points de vue nous amènent à formuler une hypothèse complémentaire sur le paradoxe relevé un peu plus tôt. Si les professionnels nous ont moins parlé du concours que les étudiants, c'est peut-être parce que cette réponse leur paraissait si évidente qu'ils n'ont pas pensé à l'exprimer explicitement. En effet, les collectivités et services publics ne répondent pas à des concours. Or, nos enquêtés ont estimé que ce sont des milieux dans lesquels il n'y a pas de charrettes. Une étudiante avait elle associé opéré une distinction entre l'exercice en agence et aux sein d'administrations :

« Ouais agence, je le vois quand même comme une charge de travail importante. Si tu travailles en collectivité ou autre je pense que voilà tu as des horaires quand même assez fixes si tu es dans le conseil, t'as pas de projet à boucler quoi ça s'étale beaucoup plus dans le temps je pense. Tout ce qui est création pure et dure quand même je le vois comme quelque chose d'assez intense. Et le fait de diriger son agence aussi je pense qu'il y a d'autres tâches qui s'y ajoutent comme la gestion et ça ça rajoute des obligations supplémentaires quoi. » (1A_1)

En plus de cette différenciation, elle complète son propos en associant le statut de directeur d'agence et les tâches supplémentaires qui lui incombent à la charrette. Elle n'est pas la seule à penser que les personnes à la tête d'agence ont des missions qui leur sont propres et qui peuvent les conduire à la charrette. En s'appuyant sur son expérience de stage, une autre étudiante affirme que :

« Mais sinon les salariés ils restaient pas le soir plus longtemps que ce qui était prévu. À 18h ils rentraient chez eux sauf les patrons des fois qui restaient peut-être un peu plus tard et qui revenaient le week-end. C'était plus parce que eux ils avaient des papiers à faire et puis ils avaient envie de venir que par une réelle nécessité de faire une charrette quoi. Donc souvent le week-end ils faisaient surtout des tâches administratives donc j'appelle pas ça de la charrette. » (1C_1)

Une de ses camarades complète son propos en expliquant, qu'en plus des tâches administratives, les chefs d'agence peuvent être amenés à prendre à la charge une partie du travail de leur salariés. Comme ce sont eux qui sont à la tête de l'agence ce sont eux qui prennent la responsabilité des charrettes lorsqu'elles sont trop conséquentes :

« Alors si quand même souvent ce que je remarque c'est que dans deux des quatre agences que j'ai connues, souvent tu t'investis et tu travailles plus tard pour finir ton rendu mais souvent y'a un gros écart et un trop gros retard c'est le patron qui éponge le reste du travail à faire et qui se tape la méga charrette. » (1C_4)

Une architecte confirme le fait que la charge de travail se reporte parfois sur les directeurs d'agence lors de concours. Elle explique qu'au cours de sa carrière, elle n'a pas été amenée à travailler particulièrement tard le soir mais qu'elle parle *« en tant que salariée mais [elle sait] que [son] patron bosse le soir et en période de concours c'est le soir jusqu'à 2-3 heures » (2_4).*

Il y a un élément qu'aucun étudiant n'avait en tête mais qui a été évoqué par la majorité des professionnels. Selon eux, dans les entreprises privées, ce n'est pas tant la pratique qui détermine le risque de faire des charrettes ou non mais plutôt *« l'environnement culturel » de l'agence et de « la personnalité des patrons » (2_2).* Ainsi, il ne faudrait pas négliger *« le côté humain »* et avoir conscience que la charrette dépend *« de l'organisation et de la politique de l'agence plus que de la taille » (2_3)¹⁴.* La charrette est fonction de multiples facteurs dont la pratique ne fait pas nécessairement partie comme l'explique cette architecte :

« Après ça dépend de plein de choses mais j'ai l'impression que la charrette dans le milieu professionnel c'est beaucoup lié à la structure justement. Je sais pas si c'est lié vraiment au domaine. » (2_4)

¹⁴ Nous aurons l'occasion de revenir sur le rôle que les politiques d'agence jouent dans la perpétuation de la pratique de la charrette au chapitre suivant.

Outre le positionnement sur le marché, le domaine d'exercice, le statut et de la politique au sein de l'agence, nos enquêtés ont mentionné quelques autres facteurs entraînant des charrettes. Il s'agit du rôle de chef d'orchestre de l'architecte qui doit collaborer avec d'autres professionnels et coordonner plusieurs corps de métiers, de la multipositionnalité et du suivi de chantier. Néanmoins, ces éléments ont été cités par un ou deux enquêtés seulement et essentiellement par des étudiants. Ainsi, nous pensons que nous ne pouvons pas en faire de généralités et qu'une étude plus approfondie serait nécessaire pour vérifier ces hypothèses.

Pour conclure

Les professionnels dressent une définition de la charrette proche de celle des étudiants. Ils mentionnent à l'identique deux des trois dimensions caractéristiques identifiées pour les charrettes effectuées dans la cadre de la formation, à savoir la production matérielle d'éléments de représentation d'un projet d'architecture dans un temps contraint et l'engagement physique et émotionnel que cette pratique demande. La nuance s'opère sur l'inscription de la charrette dans le temps. Alors qu'elle est très intense pendant les études et entraîne une privation de sommeil parfois pendant plusieurs jours, elle est plus diffuse dans le monde professionnel où elle consiste en une densification de l'activité via un élargissement des horaires de travail sur une période de quelques jours à plusieurs semaines.

Tout comme les étudiants, les architectes considèrent que la charrette dépasse leur milieu professionnel et se retrouve dans d'autres domaines. Elle ne sera nommée comme telle uniquement dans les milieux artistiques car elle y est culturellement liée et est associée à une notion de production matérielle. Cela n'exclut pas que le dépassement des horaires de travail et des difficultés

à gérer le temps puissent se retrouver pour d'autres tâches dans de nombreux métiers.

Les étudiants comme les architectes s'accordent pour dire que la charrette existe également dans la vie professionnelle. Elle s'y fait néanmoins plus rare car la structuration des agences doit permettre de répartir la charge de travail entre plusieurs personnes et d'adapter ponctuellement les moyens humains au travail nécessaire. De plus, avec l'expérience les architectes gagnent en efficacité grâce à une meilleure maîtrise des logiciels et une gestion du temps plus précise. Bien qu'elle reste occasionnelle, la charrette est souvent subie par les salariés qui se plient aux exigences de leurs supérieurs hiérarchiques. De plus, ils sont confrontés à des problématiques telles que les imprévus et la pression financière que l'on ne trouve pas dans les écoles.

D'autres facteurs peuvent renforcer ce risque de faire des charrettes comme la pratique du concours (hypothèse qui mériterait d'être confirmée), l'exercice dans des structures privées ou encore le statut de directeur d'agence qui s'accompagne d'une grande responsabilité. Plus que le domaine d'exercice, la politique et le milieu culturel de l'agence sont des éléments prédominants dans le recours à la charrette ou non.

Ainsi, comme en école, la charrette dans la vie professionnelle est multifactorielle. Elle est un choix plus ou moins conscient et assumé de la part des personnes y ayant recours. Elle peut prendre des formes légèrement différentes et, comme le laisse apercevoir la définition, s'inscrire dans une autre temporalité qu'en école. Elle s'inscrit toutefois dans sa continuité puisque la nature des tâches effectuées reste la même.

Nous avons montré dans le chapitre 6 que la charrette en école est particulièrement néfaste pour la santé des

étudiants qui tentent alors de s'en détacher. Néanmoins, cette pratique se retrouve, dans une moindre mesure semble-t-il, dans le milieu professionnel. Y est-t-elle aussi dommageable qu'en école ? Si oui, est-elle remise en cause et vouée à disparaître ? C'est à ces questions que nous allons désormais tenter de répondre.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans la partie précédente, nous avons mis en avant les points négatifs de la charrette dénoncés par les étudiants. En particulier, ils regrettent les répercussions que cette pratique a et aura sur le long terme sur la santé physique et mentale. Le chapitre 7 nous a permis de montrer que la charrette est une pratique qui se poursuit dans les agences d'architecture même si elle il y est plus ponctuelle. Bien qu'elle soit plus rare pour eux, nous allons à présent montrer que les professionnels portent un regard au moins aussi négatif sur la charrette que les étudiants. Ainsi, beaucoup d'agences mettent en place une politique et des outils pour tenter de limiter le recours à la charrette. Malgré cette prise de conscience grandissante, étudiants comme professionnels semblent penser que la charrette ne va pas disparaître du milieu de l'architecture. Nous tenterons de comprendre pourquoi.

Une pratique tout aussi néfaste pour la santé que dans les études et préjudiciable pour la profession

Dans le chapitre 6 nous avons vu que les étudiants considèrent la charrette comme étant plus néfaste que bénéfique. Ils ont identifié deux points positifs à cette pratique qui sont l'esprit d'entraide et de camaraderie qui se révèle dans cette épreuve et le dépassement de soi qui leur procure une certaine fierté. Toutefois, ils se sont montrés très critiques à propos de la charrette en dénonçant ses dérives et plus particulièrement les conséquences qu'elle a sur leur santé physique et mentale.

Les professionnels se sont montrés encore plus catégoriques contre la charrette et ont eu beaucoup de difficultés à lui trouver des aspects positifs. Ils ont d'abord eu le réflexe de dire qu'ils ne voyaient « *pas vraiment de points positifs* » (2_3) ou encore « *qu'il n'y en a pas* » (2_2). Après un instant de réflexion certains

ont finalement trouvé les mêmes aspects positifs à la charrette que les étudiants. Ainsi, ils sont deux architectes à avoir mentionné un « *esprit de collectivité, d'entraide* » (2_1) car la charrette peut permettre « *de nouer des liens de solidarité avec nos compères étudiants ou collègues* » (2_2). Une de leurs consœurs a également évoqué la satisfaction du travail abouti grâce au dépassement de soi :

« Mise à part se dire à un moment on met un coup de bourre pour être satisfait de ce qu'on rend et aller au bout d'un exercice et présenter un projet qui est positif, un dossier qui est abouti et autres j'en vois pas beaucoup et surtout je pense qu'il y a d'autres moyens d'arriver à ça que par la charrette. » (2_4)

Son propos est nuancé car elle explique que la charrette n'est pas l'unique méthode de travail qui permette de rendre un projet de qualité. Elle pense donc elle aussi qu'on ne peut pas réellement accorder de points positifs à la charrette.

En ce qui concerne les pendants négatifs de la charrette, les architectes les ont identifiés sans hésiter. Tout comme les étudiants, ils considèrent que « *c'est le principal souci quand la santé est en danger pour certains* » (2_3). Une professionnelle rappelle alors qu'en période de charrette l'équilibre de vie est compromis et que ça peut avoir des répercussions sur le long terme :

« Alors des points négatifs il y en a beaucoup. Déjà pour la santé. C'est con hein mais là moi j'ai une collègue qui a fait beaucoup de charrettes quand elle était à l'école et je pense qu'elle a mis 2-3 ans à retrouver un rythme de sommeil normal quoi. Donc ça fait partie des choses qui sont pas bonnes non plus mais on sait que c'est des moments où on dort mal, on mange mal, on est hyper stressé, on boit énormément de café, les fumeurs fument beaucoup de clopes. En fonction des moments où on les fait ça pas être aussi, enfin oui cet espèce de mix de manque de sommeil, malbouffe et autres où en fait on a le cerveau déglingué quoi. Que ça arrive ponctuellement

pourquoi pas mais moi j'ai assisté à l'école à des gens qui en faisaient, pendant leurs 5 ans d'études, en ont fait à un rythme de rendu. Et ça je pense que ouais c'est vraiment néfaste. » (2_4)

Les professionnels ont, contrairement aux étudiants, relevé un second point négatif à la charrette. En effet, ils pensent que la charrette « *n'est pas forcément la bonne solution pour les agences d'architecture* » (2_1). Une architecte détaille cet aspect et explique en quoi la charrette est préjudiciable pour la profession :

« Dans le monde du travail ç a peut nous décrédibiliser vis-à-vis des supérieurs parce que eux ils vont considérer que en tant de temps on arrive à faire ça parce que eux ils vont pas comptabiliser toute la partie en off, toute la partie en plus, ils vont se dire «oh elle a fait ça en deux semaines dis donc». Donc ça nous décrédibilise vis-à-vis de nos patrons mais ça nous décrédibilise aussi vis-à-vis de nos clients puisque les clients vont aussi croire qu'on peut faire ça en deux semaines et que du coup ça vaudrait que ça alors qu'en fait ça vaudrait plus cher. Et c'est ce qui participe, en tout cas pour moi, de la baisse générale, enfin du faible taux d'honoraires des architectes en général, parce qu'en fait ils ont du mal à faire valoir leur travail. Ils ne font jamais valoir les heures réelles qu'ils passent sur un projet et d'ailleurs il y a très peu d'agences qui comptent les heures réelles qu'elles passent sur un projet et qui se rendent vraiment compte de leur rentabilité parce qu'elles savent réellement les heures qu'elles passent sur un projet. Et dans le monde étudiant je pense que ça ne fait que instaurer de mauvaises pratiques qui ne sont pas saines. En fait je trouve ça pas sain d'apprendre aux gens qu'en fait tu peux y arriver que en te fatiguant et en te dépassant et en te rendant malade en fait. Je trouve ça malsain globalement. [...] Et on fait croire que c'est de là que vient le génie créatif et tout ça mais en fait non, c'est que de la bêtise et c'est tout. » (2_2)

A la fin de son argumentaire, elle affirme qu'il faudrait que cette pratique soit bannie des écoles car elle donne de mauvaises habitudes aux étudiants. Ainsi, ils sont plus susceptibles d'intégrer la charrette comme méthode de travail et d'y avoir recours dans le monde professionnel,

Or la charrette compromet la santé des architectes et dévalorise leur travail aux yeux des maîtres d'ouvrage. Ce point est soulevé dans le rapport de l'IGAC et de l'IGÉSR selon lequel « la « charrette » incorpore aux étudiants des habitudes de travail susceptibles de fragiliser la profession toute entière car elle conduit nombre d'étudiants à accepter l'idée qu'elle est aussi le fonctionnement habituel du métier après les études » (2021, p. 59).

Que ce soit dans les écoles ou dans les agences d'architecture, la charrette est donc une pratique qui ne semble pas en valoir la peine. Elle met en danger la santé physique et mentale des personnes qui y ont recours, aussi bien sur le court terme en compromettant temporairement l'équilibre de vie que sur le long terme où ses conséquences sont encore mal évaluées. De plus, ce que n'avaient pas identifié les étudiants, dans le monde du travail la charrette est préjudiciable pour les agences d'architecture et les architectes en général. En effet, en effectuant une charge de travail considérable dans de courts délais, ils font croire à leurs clients et partenaires que les tâches effectuées ne demandent pas beaucoup de temps. Ils dévalorisent ainsi involontairement leur travail. Nous allons voir par la suite que certaines agences mettent en œuvre une politique pour lutter contre la charrette et que le Ministère de la Culture s'est également emparé du problème pour préserver la santé des étudiants en architecture.

Vers un encadrement systématique de la charrette ?

Une émergence de politiques luttant contre la charrette dans les agences d'architecture ?

Les agences d'architecture se dotent d'outils ou de méthodes de travail pour gagner en efficacité. Nous ne

savons pas quelles sont les motivations des directeurs d'agence lorsqu'ils prennent de telles dispositions. Est-ce une politique de lutte contre la charrette dans un objectif de préserver la santé de leurs collaborateurs ou un souci de rentabilité ? Notre enquête ne nous permet pas de répondre à cette question. Néanmoins, nos enquêtés nous ont fait part des dispositions prises par leurs agences et il nous paraît intéressant de les exposer car il semblerait qu'elles aient été mises en œuvre pour limiter le recours à la charrette et à ses dérives.

Certaines agences ont une méthode qui consiste à répartir leurs salariés sur les différents projets en fonction des délais dont ils disposent. Ainsi, ils peuvent renforcer ponctuellement une équipe pour lui apporter du soutien lorsque la charge de travail devient trop importante. Il peut également s'agir de recrutement ponctuel sur des contrats courts afin de faire face à une période de forte activité. Cette méthode de travail permet aux collaborateurs initialement chargés du projet d'être soulagés et de ne pas se retrouver en situation de charrette. Plusieurs de nos enquêtés travaillent ou ont travaillé dans des agences qui appliquent ce principe d'adaptations des moyens humains à la charge de travail. Cette étudiante nous explique en avoir fait l'expérience lors d'un stage :

« Ouais parce qu'il me semble que pour ce projet-là moi j'avais travaillé un peu dessus et il y avait une autre personne qui était en charge alors du coup au final au moment où c'était un peu plus chaud bah y avait les 3 autres personnes qui travaillaient avec nous qui se sont greffées sur le truc pour finir ce qu'il y avait à faire à temps. » (1C_1).

Cette organisation est rendue possible par la structuration des agences d'architectures dans lesquelles le travail d'équipe est très important. Ainsi, nous avons vu au chapitre précédent que certains professionnels ne considèrent pas qu'il s'agisse d'une véritable méthode de travail mais que toutes les agences devraient

fonctionner de cette manière. Néanmoins, une architecte nous explique que son agence actuelle tente d'adopter ce principe mais que dans la réalité cela ne fonctionne pas toujours. En effet, il arrive que toutes équipes soient débordées en même temps auquel cas il n'est pas possible de rééquilibrer la charge de travail entre leurs salariés :

« Ce qui n'est pas le cas dans l'agence où je suis actuellement où en fait, assez paradoxalement, pendant mon entretien la directrice d'agence était très claire «ici on suit plein de process, on est hyper organisés, on arrive à l'heure on part à l'heure, on aime pas trop les charrettes donc si tu sens que tu vas être charrette tu anticipes, tu viens me voir et on essaye de te mettre quelqu'un en plus et cetera». Donc ils ont une volonté et une politique affichée de gestion du temps assez optimisée pour ne pas avoir à faire d'heures supplémentaires. Dans la réalité, des fois tu vas la voir en amont, tu lui dis «en fait je peux pas gérer ça, je peux faire que la moitié» et elle te répond «je suis désolée mais j'ai personne, enfin y'a personne qui est disponible pour t'aider tu vois». » (2_2)

Une de ses consœurs fait le même constat dans une autre agence. Elle souligne néanmoins l'effort fait par ses chefs d'agence pour tenter d'améliorer les choses. Si cette méthode n'est pas parfaite, elle a tout de même le mérite d'exister et de porter ses fruits dans certaines situations :

« Dans l'agence dans laquelle je bosse, nous on a fait un très long travail dans le sens où c'est une agence qui avait l'habitude de tourner à 5 il y a pas si longtemps que ça et aujourd'hui on est à 18. Donc quand on est à 5 on a pas du tout la même charge de travail, c'est pas du tout les mêmes projets, enfin il y a beaucoup de choses qui se passent de manière informelle. Quand moi je suis arrivée dans l'agence on était plutôt, je sais pas si je suis la 9e ou la 10e personne mais on avait déjà doublé et entre temps on a encore doublé. Donc ça demande en fait justement, enfin ces outils-là d'organisation n'existaient pas. Après il y avait un bon rapport quand même avec les associés pour lesquels on travaille et donc du coup avant de créer des outils justement pour gérer cette

charrette là on était capables de le dire et d'en parler et de entre nous, vu que voilà on s'entend quand même tous bien, dire «si moi il faut que je lâche mon travail pendant quelques jours quitte à me mettre un petit peu en retard pour filer un coup de main pour un truc j'ai le temps» ou «là j'ai vraiment le temps». De manière informelle entre nous ça se faisait déjà un petit peu mais en grossissant on a demandé justement à mettre en place des points d'organisation et de planning toutes les deux semaines pour justement dire un peu où chacun en est de son boulot, si y'a un rendu qui arrive, si justement y'a un coup de bourre et que les personnes autour de la table qui sont disponibles puissent dire «bah moi je suis disponible pour ça» et donc du coup ça on l'a mis en place pour essayer d'encadrer un peu ça. Par contre, ça veut pas dire que ça suffit. [...] Ca reste quelque chose d'assez collaboratif et y'a des moments où je pense qu'on le dit assez fort qu'on a besoin d'aide et y'a pas d'aide qui nous est apportée et y'a des moments où on le dit pas assez fort qu'on a besoin d'aide alors qu'il y en a alors qu'il pourrait y en avoir donc on est jamais sur un truc parfait. En tout cas, il y a une tentative d'organiser les choses pour l'éviter au maximum et je pense que ça aide quand même. Ça ne règle pas tout mais ça aide quand même, c'est perfectible.» (2_4)

Elle ajoute que cette méthode est fondée sur les déclarations des collaborateurs de l'agence à qui on demande d'estimer leur charge de travail et leur capacité à l'effectuer dans les temps. Ainsi, il est nécessaire que chacun soit juste dans des approximations et sa gestion du temps pour que la méthode puisse fonctionner. Elle explique que lors d'une précédente expérience professionnelle, elle était dans une agence où une personne était missionnée pour gérer le planning. Cette centralisation permettait une meilleure estimation et une équilibrage plus adapté de la charge de travail :

« La première il y avait quelqu'un était, c'était une agence où on était entre 10 et 15 voire 20 à la fin au moment où je suis partie, il y avait quelqu'un qui, en dehors des associés et autres, qui gérait le planning. C'est quelqu'un qui, toutes les semaines ou toutes les deux semaines, allait voir à peu près tout le monde pour voir comment ça allait, savoir quand étaient les rendus, si tout allait et

se déroulait bien ou s' il y avait un souci par rapport à un truc, et autres. Et du coup était en mesure de dire, si à un moment il y a un coup de bourre, "il y a telle ou telle personne qui est un petit peu moins chargée et qui peut aider" pour que le coup de bourre passe mieux quoi. » (2_4)

Lorsqu'il n'est pas possible d'adapter les moyens humains ou de répartir la charge de travail entre les salariés, certaines agences font le choix de « *repousser les délais* » (2_2). Cette architecte affirme avoir travaillé dans une agence qui avait une réelle volonté de lutter contre la charrette. Ainsi, lorsque les ressources humaines n'était pas suffisantes pour assumer une grosse charge de travail, la solution était de reporter à plus tard :

« Et je pense que si j'en ai jamais fait chez [...] c'est parce qu'il y avait une politique de dire que si on se rend compte qu'on aura une charge de travail un peu plus importante à un moment donné et qu'on est pas en capacité au sein de l'équipe de répondre à cette charge de travail, on décale. » (2_3)

Cette politique nécessite néanmoins de ne pas travailler sur un concours car les délais sont incompressibles et ne peuvent pas être négociés dans de telles situations.

Nos enquêtés s'estiment heureux car ils travaillent dans des agences où la charrette n'est pas une méthode de travail privilégiée. Néanmoins, ils considèrent que ce n'est pas toujours le cas car « *il y a des agences qui existent où c'est une culture d'agence de vouloir garder les gens sous pression* » (2_4) ou encore des endroits où « *la charrette c'est pratiquement bien vu parce que c'est quelqu'un qui est investi dans son travail* » (2_3). Nous resterons prudente face à ces déclarations car ce ne sont pas des situations que nos enquêtés ont vécu mais « *entendu de la part d'amis* ». Ainsi, nous ne savons pas si les agences avec une politique en faveur de la charrette sont une réalité ou une représentation qu'ils se font à

partir de discours de leurs connaissances.

Pour lutter contre la charrette dans le monde du travail, les directeurs d'agences donnent le ton car ce sont eux qui définissent la politique de leur structure. Selon nos enquêtés, les collaborateurs ont eux aussi un rôle à jouer en faisant valoir leurs droits. C'est en osant « *[faire] partie du petit nombre de salariés qui dit non à ses patrons* » (2_2) qu'ils peuvent garder un cadre de travail sain. Ainsi une architecte pense que si il n'y avait pas de charrettes dans son ancienne agence c'est parce que les différents collaborateurs « *ont été [choisis] avec des caractères extrêmement variés qui osent parler, qui osent dire les choses, qui ont confiance entre le supérieur et les salariés qu'ils ont réussi à mettre ça en place* » (2_3). Une autre professionnelle explique qu'elle lutte au sein de son agence pour que les heures supplémentaires soient intégralement récupérées puisqu'elles ne sont pas rémunérées :

« Et pour récupérer les heures que t'as travaillées en plus c'est un petit peu compliqué, c'est un peu combat que je mène dans l'agence là d'ailleurs. Actuellement, on récupère pas toutes nos heures. C'est pas en tout cas une heure travaillée égale une heure récupérée. » (2_2)

Ainsi, il existe des agences d'architecture dans lesquelles il y a des outils mis en œuvre pour limiter les heures supplémentaires. La méthode la plus courante consiste à adapter les moyens humains à la charge de travail, soit par un équilibrage de la charge de travail entre les salariés soit par un recrutement ponctuel pour faire face aux hausses temporaires d'activité. Des agences choisissent également de s'accorder du temps supplémentaire en décalant les délais. Néanmoins, nous ne sommes pas en mesure de savoir s'il s'agit d'une véritable politique de lutte contre la charrette ou d'une méthode pour augmenter leur rentabilité. De plus, nous pensons que notre étude mériterait d'être approfondie pour déterminer la part d'agences entretenant une «

culture de la charrette » et le pourcentage de structures qui luttent contre. Il serait également intéressant de regarder si les outils et méthodes cités ci-dessus sont un phénomène récent qui prend de l'ampleur ou s'ils ont toujours existé. Ainsi, nous pourrions nous positionner sur l'éventuelle émergence de politiques anticharrettes dans les agences d'architecture.

Un plan national pour préserver la santé et le bien-être des étudiants en architecture

Si nous ne pouvons pas mesurer l'importance des politiques de lutte contre la charrette dans les agences d'architecture, nous disposons de plus d'éléments pour parler de la situation au sein des écoles. Longtemps invisibilisée, la charrette est désormais une pratique dont les tutelles des ENSA ont pris la mesure et constaté les effets dévastateurs sur la santé des étudiants. « Depuis quelques années, on constate une prise de conscience récente du phénomène dont les nouvelles générations d'étudiants ont signalé les conséquences regrettables sur le plan de leur santé. » (IGAC et IGÉSR, 2021, p.60)¹⁵.

¹⁵ Pour plus de détails sur les actions menées par l'UNEAP et le Ministère de la Culture, se référer aux documents cités ainsi qu'au rapport de l'IGAC et de l'IGÉSR et plus particulièrement aux pages 59 à 61.

La mise en lumière de la culture de la charrette au sein des écoles d'architecture est due à l'UNEAP et à son enquête sur la santé des étudiants datant de 2018. L'association a adressé en 2017 un questionnaire national aux étudiants qui a reçu plus de 2000 réponses et dont la synthèse dresse un constat alarmant sur la surcharge de travail et la charrette dans les écoles d'architecture. A partir de ce constat, elle a proposé en 2020 des recommandations pour une stratégie nationale sur le bien-être et la santé dans les écoles d'architecture 2020-2025. Cette stratégie pluriannuelle est découpée en quatre axes dont les deux premiers proposent des actions à mener afin de réduire le recours à la charrette dans les ENSA. Les travaux de l'UNEAP

ont été relayés par l'Ordre des architectes et dans des médias tout public. Le Ministère de la Culture s'est lui aussi emparé du sujet. En collaboration avec l'UNEAP et le CNESERAC, il a établi un « plan d'action 2022-2027 pour améliorer le bien-être et la santé des étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture et de paysage » qu'il a publié en mars 2022. Ce document regroupe un ensemble de recommandations destinées aux ENSA. Elles sont organisées en 10 volets et 30 actions dont « les premières orientations préconisées sont en lien direct avec la pratique de la « charrette » ou la surcharge de travail mettant en cause la santé des étudiants, signe de la reconnaissance d'un problème majeur » (IGAC et IGÉSR, 2021, p.61).

Il apparaît donc que la charrette est une pratique dont les dérives au sein des écoles ont récemment été dénoncées. Le Ministère de tutelle des ENSA s'est emparé de ce problème auquel il tente d'apporter des solutions à travers un plan d'action pluriannuel. Une véritable politique de lutte contre la charrette semble donc être engagée depuis quelques mois. Néanmoins, il est encore trop tôt pour mesurer les effets qu'elle aura au sein des écoles et dans la profession.

La charrette, une pratique qui semble néanmoins vouée à se perpétuer

On observe depuis quelques années une visibilisation de la culture de la charrette qui est de plus en plus dénoncée par les étudiants et les jeunes diplômés pour ses dérives et ses conséquences néfastes sur la santé. Il semblerait que les actions pour tenter de faire reculer cette pratique se multiplient au sein des agences d'architectures et dans les écoles. Néanmoins, cette prise de conscience est récente et il est pour le moment impossible d'en évaluer la portée. Nous avons donc sondé nos enquêtés, à titre prospectif, sur ce sujet en leur demandant comment ils s'imaginent le futur de la charrette.

Un article publié par l'Etudiant en novembre 2022 affirme que « ce n'est donc pas en claquement de doigts ou plutôt en un plan d'action sur le bien-être et la santé des étudiants en architecture que tout va s'arranger. Le chemin est long pour faire reculer la culture de la charrette, cette surcharge de travail jusqu'à l'épuisement vue comme une sorte d'institution banalisée dans les ENSAP. »

La majorité de nos enquêtés semble partager ce point de vue. S'ils ont salué la récente prise de conscience sur les méfaits de la charrette, ils ne sont pas particulièrement optimistes quant à son avenir. Ils ne sont « *pas [persuadés] que ça s'efface si rapidement, si facilement* » (1C_1), que ce soit dans les écoles ou dans le monde professionnel. Selon eux, la visibilisation de la charrette et les premiers dispositifs mis en œuvre ne sont qu'une étape et une mobilisation massive de tous les acteurs concernés sur le long terme est nécessaire pour réussir à faire reculer la charrette. Cette étudiante explique comment ce sujet est venue peu à peu sur la table dans les instances de l'école d'architecture de Nantes mais que le chemin à parcourir est encore long :

« Moi je pense qu'il va régresser parce qu'il y a une prise de conscience qui est de plus en plus forte. Et comme on en parle bah le fait d'en parler ça va permettre de travailler dessus quoi. Je pense qu'avant c'est des choses qui se disaient pas forcément genre ça se savait mais ça se décriait pas quoi. [...] Donc là je pense que ça va se faire petit à petit mais il faut aussi qu'il y ait des changements pédagogiques je pense parce que bah je le vois rien qu'avec des réunions que j'ai eues avec le CVE et tout ça bah c'est vachement genre t'es censé gagner tant d'ECTS donc t'es supposé travailler tant de temps mais on sait très bien qu'on travaille pas autant donc du coup bah si la forme pédagogique change en même temps bah peut être que ça va nous permettre de travailler différemment. Mais je pense qu'il faut qu'il y ait un changement pédagogique donc administratif aussi. Donc les enseignants, mais aussi il faut que les étudiants aussi s'engagent à dire stop quoi. Genre il faut que chacun fasse un effort quoi. J'espère en

tout cas que ça ira mieux. Déjà on en parle donc c'est un bon début je pense. » (1B_2)

Une de ses camarades a un avis mitigé sur l'avenir de la charrette. Il aurait envie d'être optimiste mais doute que chacun se mobilise contre la charrette. Or c'est selon lui le seul moyen d'y mettre un terme définitif :

« Ça dépend de nous. Mon cerveau de jeune étudiant engagé et cetera me dit que ça va bouger parce qu'on va tous étudiants et enseignants se bouger pour mettre fin à ce système et on va repenser le système tous ensemble pour que ça n'existe plus. Mon esprit rationnel mais dit que ça va pas changer si on se bouge pas tous. [...] Y aura pas de changement si chaque acteur de la charrette étudiant, enseignant, directeur, personnel, fais pas des actions concrètes pour interdire ça, la punir ou je ne sais quoi mais faire en sorte qu'elle soit éradiquée. [...] Si y'a pas un bloc uni qui va contre la charrette y'a pas de raison que ça change. C'est malheureusement le même mécanisme politique que le reste de notre monde : écologie, droit du travail, droits sociaux, droits des femmes... C'est des trucs qui sont ancrés depuis tellement longtemps. » (1B_4)

Ces deux citations font état de ce que les étudiants s'imaginent être le futur de la charrette au sein des écoles. Une architecte dresse le même tableau en ce qui concerne l'indispensable action collective pour que la charrette disparaisse des agences d'architecture. Elle considère que si chacun n'œuvre pas contre la charrette alors elle va se perpétuer. Elle pense qu'il y a peut-être un espoir avec le renouvellement de génération et s' imagine que le mouvement partira peut-être des écoles et d'une réforme de l'enseignement :

« Mon intuition c'est qu'elle va rester stable en fait. J'ai l'impression qu'on en a toujours parlé dans nos études comme quelque chose de mal et cetera mais qu'en fait on en a toujours fait. Je sais pas, c'est mon côté un peu pessimiste qui pense que ça va pas changer. Je pense pas que ça va s'empirer parce que le fait que les gens en parlent et cetera ça tend quand même à équilibrer les choses mais je suis pas sûre que ça évolue si vite quoi. Peut-être la génération prochaine quand nous on sera

patrons et encore si ça se trouve on sera devenus des vieux cons, on sait pas. [...] Y'aurait que des personnes comme moi ça changerait mais si il y a que des personnes comme mes copain du collectif [nom du collectif] bah ça changera jamais parce que eux ils adorent ça la charrette donc ils voient pas le problème. Il y a vraiment des gens qui se confortent là-dedans. [...] Là où il peut y avoir des évolutions c'est par l'enseignement j'imagine. » (2_2)

D'autres enquêtés pensent que si la charrette existe encore c'est parce que c'est une culture qui est transmise aux futurs professionnels au sein des écoles. Elle est une marque d'identité pour les architectes héritée d'une longue tradition. C'est pourquoi, d'après cette étudiante, il serait naïf de penser que la charrette puisse disparaître aisément :

« Je pense que c'est un truc qui se maintient, enfin je pense que ça peut se maintenir où diminuer mais je vois pas pourquoi ça s'amplifierait. Mais je pense que ça aurait plutôt tendance à se maintenir parce que ça crée une appartenance à l'école d'architecture et ça fait une différence, c'est la particularité de l'école d'architecture et en général dans une filière quand on a quelque chose qui nous différencie du reste on le garde et c'est une espèce de fierté que de maintenir ça au sein de l'école. Par exemple, on maths sup on avait, bon c'est pas du tout des charrettes mais c'est, c'est des espèces de traditions un peu qu'on aime garder et maintenir parce que c'est ça qui fait, s'il y a plus de tradition moi je trouve ça moins sympa. Donc des traditions je pense que ça se garde même si elles sont plus ou moins sympathiques au final. » (1A_4)

Un architecte complète son propos en affirmant que la charrette est un passage presque obligatoire pour les étudiants en architecture. Ils incorporent ce modèle qu'ils retrouveront dans leur vie professionnelle et la formation ne ferait alors que les préparer à la réalité du monde du travail :

« Ouais comme je t'avais dit la charrette c'est quelque chose de culturel je pense, c'est ancré. Dès que tu rentres en école d'archi c'est presque un bizutage la charrette, je sais pas si tu vois ce que je veux dire. Tu rentres dans le

monde de l'architecture et il faut que tu fasses vraiment une charrette pour rentrer vraiment dans les études. Et quand tu as fini tes études, t'as juste envie d'en sortir parce que tu continues un peu de la première année à la cinquième année de charretter, c'est souvent les charrettes. Et non je pense que c'est pas quelque chose qui va disparaître pour moi, ça va se perpétuer. Après quelle ampleur ça va prendre ? Je pense pas que ça va augmenter. Donc ça reste une étape, pour moi ça reste une étape de la formation d'un architecte en général. Et en fait heureusement qu'on a ça cette charrette parce que cette vision de vouloir s'imposer ce travail intensif pendant un laps de temps très court parce que la plupart du temps ceux qui sortent d'école d'archi ils veulent rentrer dans des grosses pour se faire un nom. Il veulent rentrer dans les grosses agences de Paris, Nantes, Bordeaux, les grosses agences de province où t'auras ça, t'auras cette charrette. » (2_1)

Ainsi la charrette semble sans fin puisque c'est un modèle ancré dans le milieu de l'architecture qui se transmet des agences aux écoles et des écoles aux agences. La citation suivante révèle l'ampleur de la question et sous-entend qu'il faudrait mener un chantier colossal pour endiguer la charrette :

« Pour moi c'est tellement un problème qui est pas que pour les étudiants mais qui est systémique et complexe entre la réalité du métier, la logique capitaliste, la culture, la tradition, la façon de fonctionner des écoles d'archi du coup avec la question qu'on pose aux étudiants ou pas que du coup oui pour moi ça peut durer vraiment très longtemps. » (1C_3)

Les étudiants et les architectes portent un regard prospectif similaire sur l'avenir de la charrette. Ils pensent que le recours à la charrette ne devrait pas s'amplifier car une prise de conscience est en train d'émerger. Le sujet n'est plus tabou et des premières actions commencent à voir le jour pour tenter de limiter l'usage de la charrette. Toutefois, plusieurs mécanismes font que la charrette n'est pas en cours de disparition pour autant. La charrette fait partie de l'identité des

architectes et de leur *habitus*. C'est un problème systémique hérité d'une tradition qui se transmet au sein des écoles et se retrouve dans le monde professionnel. Pour endiguer la charrette, il faudrait mener un travail de fond sur le long terme en mobilisant massivement tous les acteurs concernés par la formation et la profession. Selon Horsch, cela reviendrait à « tenter de faire cesser un élément fondateur de la culture professionnelle » (2021, p. 386). Ainsi, « la pratique de la « charrette », supposée inhérente au processus itératif de la création architecturale, encouragée par certains enseignants et pratiquée dans certaines agences, est tellement enracinée que l'institution semble désemparée devant une éventuelle transformation de cette pratique de formation culturelle » (Ibid., p. 539).

Pour conclure

A l'instar des étudiants, les architectes considèrent que la charrette est une pratique plus néfaste que bénéfique. Elle nuit à leur santé physique et mentale sur le court et le long termes. De plus, c'est une pratique préjudiciable pour le profession car elle véhicule l'idée que les tâches effectuées par les architectes ne demandent pas beaucoup de temps. Ainsi, en faisant des charrettes, les architectes donnent involontairement une image dégradée de leur travail.

Il existe dans certaines agences d'architecture des outils et dispositifs pour améliorer l'efficacité. Les plus courants sont l'adaptation des ressources humaines à la charge de travail. Cette méthode de travail consiste à adapter ponctuellement le nombre de collaborateurs sur un projet en fonction de l'ampleur des tâches à effectuer. Cela peut se faire par un réajustement des équipes ou par un recrutement temporaire. D'autres agences préfèrent repousser les échéances quand elles se rendent compte que le travail à effectuer est trop

conséquent. Ces méthodes de travail ne semblent pas systématisées et nous ne savons pas si elles sont mises en place dans un objectif de rentabilité ou d'encadrement de la charrette et de ses dérives. Ainsi, nous ne sommes pas en mesure de conclure quant à l'émergence ou non de politiques d'encadrement de la charrette dans les agences d'architecture.

Depuis quelques années, les travaux de l'UNEAP sur la santé des étudiants en architecture sont à l'origine d'une prise de conscience et d'une visibilisation de la culture de la charrette et de ses dérives au sein des écoles. Le sujet a eu un certain retentissement et le Ministère de la Culture s'en est emparé. Il a publié en mars 2022 un plan d'action pluriannuel parmi lequel figurent des actions pour limiter la charge de travail excessive des étudiants.

Malgré cette prise de conscience et les actions récentes qu'ils saluent, les étudiants et les professionnels craignent que la charrette reste une réalité pour encore longtemps. La charrette est un élément constitutif de la culture et de l'identité des architectes hérité d'une longue tradition. Ainsi, c'est un problème systémique et généralisé. C'est pourquoi seule une mobilisation massive de tous les acteurs concernés et un travail de fond sur le long terme pourraient mener à une disparition progressive de cette pratique néfaste.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSION

A travers ce mémoire, nous avons cherché à déterminer la place que la charrette occupe dans le processus de socialisation à l'architecture et dans la culture professionnelle des architectes nantais.

Si la première partie n'avait pas vocation à répondre à cette question, elle nous a permis d'apporter des clés de lecture pour la suite du mémoire. Nous y avons montré que l'enseignement de l'architecture en France commence à s'institutionnaliser en 1671. Par la suite, la formation des architectes est dispensée pendant un siècle et demi dans la section architecture des Beaux-Arts avant que cette dernière ne soit dissoute à la suite du mouvement étudiant de mai 1968. Si cet événement marque une rupture, les multiples réformes qui s'en suivent témoignent de la difficulté à trouver un modèle pour l'enseignement de l'architecture et de se défaire de l'héritage des Beaux-Arts.

L'héritage le plus ancré semble être la structuration de la formation autour de l'exercice du projet bien que la pédagogie ait quelque peu changé depuis. Le projet semble aller de paire avec la charrette. Cette pratique consistait, à l'époque des Beaux-Arts, à transporter les volumineux travaux des étudiants entre leur lieu de réalisation et la cour du mûrier où ils devaient être rendus le vendredi à 12h à l'aide de charrettes à bras. Si elle avait alors une tonalité folklorique, elle a évolué dans le temps pour devenir « une modalité quasiment généralisée et permanente dans le fonctionnement des études d'architecture » (IGAC et IGÉSR, 2021, p. 59), modalité sur laquelle nous nous sommes attardée dans la seconde partie du mémoire.

Dans le chapitre 3 nous avons dressé un bref portrait du groupe professionnel des architectes. Nous avons

montré que sa lente structuration s'est accompagnée d'un long combat mené entre le milieu du XIX^{ème} siècle et 1977 par les associations d'architectes pour faire réglementer l'exercice de la profession et le port du titre ainsi que pour rendre le recours à un architecte obligatoire. Nous nous sommes également intéressée aux profondes mutations qui traversent la profession depuis plusieurs dizaines d'années. Elle est marquée par une division du travail de plus en plus importante faisant évoluer la structure des agences d'architecture. La profession est également marquée par une relative démocratisation des études et une féminisation. Enfin, les positions et pratiques des architectes se sont diversifiées ce qui rend impossible toute définition d'une identité professionnelle commune.

Dans une seconde partie nous avons étudié le temps de l'école c'est-à-dire la charrette telle qu'elle est pratiquée, vécue et représentée par les étudiants en architecture nantais.

Nous avons construit une définition de la charrette qui pourrait être partagée par tous les étudiants : période de travail intense de production matérielle d'éléments de représentation d'un projet d'architecture dans un court délai contraint impliquant une privation de sommeil allant de quelques heures à plusieurs jours et un fort engagement physique et émotionnel de la part des personnes qui y ont recours. D'après les étudiants, cette pratique serait relativement courante dans d'autres filières d'enseignement supérieur mais le terme associé est une spécificité du milieu de l'architecture. Nous avons également vu que la charrette a un caractère légendaire puisque son origine est méconnue des étudiants. Ces derniers expliquent y avoir recours pour trois raisons principales : un manque d'organisation, une surcharge de travail inhérente aux études d'architecture et une quête de perfection.

Nous avons constaté par la suite que la charrette est plus moins choisie et consciente de la part des étudiants. Les étudiants de première année l'ont rapidement identifiée, au cours de leur socialisation anticipatrice où durant leurs premiers jours à l'école au contact d'élèves plus avancés dans le cursus, comme un élément structurant de leur identité d'architecte. C'est pourquoi ils la perçoivent comme un rite de passage qui leur permet de devenir de légitimes étudiants en architecture et effectuent, pour la majorité d'entre eux, leur première charrette au cours de la licence 1. Avec les premières expériences de charrettes et au cours de leur socialisation professionnelle, les étudiants vivent un *passage à travers le miroir*. La vision idéalisée qu'ils ont de la charrette s'estompe. S'ils accordent à la charrette l'avantage de leur faire expérimenter un dépassement de soi leur procurant un sentiment de fierté et d'être la source de forts liens d'amitié, ils dénoncent ses méfaits sur leur santé physique et mentale. En en prenant conscience, les étudiants tentent de s'éloigner de la charrette en expérimentant de nouvelles méthodes de travail qui ne s'avèrent pas toujours fructueuses. Certains étudiants aimeraient faire cesser définitivement cette pratique mais comme c'est hors de leur pouvoir ils décident de s'éloigner du milieu de l'architecture.

Nous nous sommes ensuite penchée sur la question de la charrette et de sa place dans le monde professionnel.

Nous avons constaté qu'elle prend une forme légèrement différente que dans la vie étudiante. Elle ne consiste pas en une privation ponctuelle de sommeil mais en un allongement et une densification des journées de travail sur une période pouvant atteindre plusieurs semaines. La définition de la charrette selon les professionnels pourrait alors être : période d'allongement du temps de travail pendant plusieurs jours voire semaines consécutifs afin de produire des éléments matériels de présentation d'un projet d'architecture dans un temps

contraint impliquant ainsi un engagement physique et mental des personnes ayant recours à cette pratique. Les professionnels nous ont également expliqué que la charrette se fait plus marginale dans le monde du travail qu'en école, la structure d'une agence permettant d'adapter les ressources humaines au travail à fournir ou de négocier les délais. Nous constatons néanmoins une continuité entre l'école et la vie professionnelle dans la nature des tâches effectuées lors des charrettes. Nous nous sommes également interrogée sur l'existence de facteurs amplifiant le risque de charrettes. Les étudiants pensent que la pratique du concours est la cause première de charrette dans le monde professionnel. Si cette hypothèse a été confirmée par un architecte, ses confrères ne semblaient de cet avis. Selon elles, la charrette est avant tout une question d'environnement et de culture d'agence.

Tout comme les étudiants, les professionnels considèrent que la charrette peut permettre un certain dépassement de soi et créer ou renforcer des relations fortes entre collègues. Ils dénoncent eux aussi les conséquences sur la santé et également son caractère préjudiciable pour la profession. Ils nous ont fait part de l'existence de politiques d'encadrement de la charrette dans certaines agences d'architecture mais nous n'avons pas pu déterminer s'il s'agit d'une pratique émergente ou non. En ce qui concerne le monde scolaire nous pouvons dire avec certitude que la charrette fait l'objet d'une récente visibilité et que le Ministère de la Culture s'est emparé du sujet pour tenter d'y remédier. Reste à voir quelle portée aura son plan d'action pluriannuel pour préserver la santé des étudiants en architecture.

A partir de leurs expériences personnelles, nous avons demandé à nos enquêtés ce qu'ils imaginent comme futur pour la charrette. Ils saluent la récente prise en compte de cette pratique mais restent prudents quant à son éventuelle disparition. En effet, ils pensent que

sans mobilisation massive de tous les acteurs elle se perpétuera car c'est un héritage très ancré qui constitue un problème systémique.

L'ensemble de notre travail et ce constat nous poussent à conclure ce mémoire en posant une nouvelle question prospective à laquelle nous n'avons pas vocation à répondre. Si la charrette est une pratique commune aux architectes qui participe à forger un esprit de corps à travers un sentiment d'appartenance, si elle est une identité partagée à travers un rite de légitimation, sa remise en cause qui semble émaner des jeunes générations ne mènerait-elle pas à une crise de la charrette et par extension à un renforcement de la fragilisation de l'identité du groupe professionnel des architectes ?

Nous aimerions achever ce mémoire en précisant les limites que nous identifions à notre travail et les autres pistes qui pourraient être explorées.

Nous avons indiqué dans le chapitre 3 que les pratiques de l'architecture tendent à se diversifier. Or, les professionnels que nous avons interrogés sont tous salariés dans des agences d'architecture et ont entre 25 et 35 ans. Nous pensons qu'il pourrait être intéressant d'interroger également des directeurs d'agences et des personnes exerçant dans d'autres structures (collectif, collectivités publiques,...) ou s'étant tournées vers d'autres pratiques ainsi que de varier l'âge des enquêtés. En effet, notre objectif dans ce mémoire était avant tout de mettre à l'épreuve les représentations que les étudiants se font du monde professionnel mais il nous paraît opportun de porter un regard plus large sur le monde professionnel que celui que nous avons eu en s'intéressant à d'autres pratiques d'architecture et en

regardant si il y a une effet de génération dans le regard porté sur la charrette.

Une autre piste qui pourrait être explorée est celle d'une comparaison entre secteurs géographiques. En choisissant de nous concentrer sur le périmètre nantais, nous avons fait l'hypothèse que nous aurions eu des résultats semblables quel que soit le périmètre géographique choisi. Néanmoins, il serait intéressant de mettre cette hypothèse à l'épreuve en menant une étude similaire dans d'autres villes. Nous pourrions alors voir s'il existe des spécificités propres à certaines régions ou si notre analyse pourrait être transposée à l'échelle nationale.

Enfin, nous avons fait le choix d'une enquête reposant sur des entretiens semi-directifs car nous nous sommes intéressée aux représentations de la charrette que se font les étudiants et les professionnels. Nous nous sommes alors appuyée sur leurs récits mais pensons qu'il pourrait être pertinent de comparer leurs discours avec leurs pratiques réelles. Il faudrait alors conduire une enquête avec une approche basée sur l'observation de situations de charettes.

Ce travail nous aura finalement poussée à nous réinterroger sur notre propre pratique de la charrette. Plus particulièrement, nous pensons qu'il nous serait bénéfique de tirer des leçons ce mémoire que nous avons achevé en charrette, car nous n'avons gardé que peu de temps pour sa rédaction intégrale, les retranscriptions des entretiens s'étant avérées très chronophages.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et articles de revues

Beudin (René), *Charrette au cul les nouvôs! Le parler des architectes: petit glossaire des termes usités par les anciens élèves architectes de l'Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts et les vieux et très vieux architectes*, Paris, Horay, 2006, 104 p.

Bourdieu (Pierre), "Les rites comme actes d'institution", *Actes de la recherche en sciences sociales*, Paris, 1982, n° 43, p. 58-63

Chadoin (Olivier), *Sociologie de l'architecture et des architectes*, Marseille, Parenthèses, 2021, 209 p.

Champy (Florent), *Sociologie de l'architecture*, Paris, La Découverte, 2001, 128 p.

Denès (Michel), *Le fantôme des Beaux-Arts : l'enseignement de l'architecture depuis 1968*, Paris, les Éditions de La Villette, 1999, 252 p.

Dubar (Claude), *La socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles*, Paris, Armand Colin, 2022, 256 p.

Moulin (Raymonde) et al., *Les architectes : métamorphose d'une profession libérale*, Paris, Calmann-Lévy, 1973, 312 p.

Webster (Helena), "The architectural review, a study of ritual acculturation and reproduction in architectural education", *Arts and Humanities in higher education*, Lancaster, 2005, vol. 41, n°1, p. 265-282

Mémoires et thèses

Belmostefa (Walae), Le rêve des étudiants de devenir architecte : nourri par l'enthousiasme et le plaisir de devenir architecte, reste-t-il éveillé tout au long de la formation ?, mémoire d'architecture sous la direction de Marenne (Christian) et de Meunier (Virginie), Nantes, 2022, 249 p.

Collin (Sydney), Sociabilités en atelier de projet, Lyon, mémoire d'architecture sous la direction de Roudil (Nadine), 2019, 96 p.

Dayot (Youri), La culture des « charrettes » dans les ENSA : Pourquoi les étudiants en architecture ne dorment pas ?, Grenoble, mémoire de sciences politiques sous la direction de Magni-Berton (Raul) et Roux (Guillaume), 2015, 260 p.

Etienne (Valentine), Apprentissage tacite. Quelles influences singulières façonnent le parcours d'un(e) étudiant(e) dans sa conception du métier d'architecte ?, mémoire d'architecture sous la direction de Halgand (Marie-Paule), Nantes, 2021, 142 p.

Gombert (Laure), De 1806 à 1940, profession : architecte ? Regards croisés de l'histoire des architectes et de la sociologie des professions, mémoire d'architecture sous la direction de Halgand (Marie-Paule), Nantes, 2020, 212 p.

Horsch (Bettina), Architecture d'un métier : les étudiants architectes entre orientation, socialisation et insertion professionnelles. Le cas de l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes, Nantes, Thèse de doctorat sous la direction de Devisme (Laurent) et Charles (Frédéric), 2021, 639 p.

Rapports et plans d'action

Gicquel (Rémy), Hurard (François), Paumier (Benoît) et Perron (Yann), Les conditions de l'enseignement et le déroulement de la formation dans les écoles nationales supérieures d'architecture, Paris, rapport IGAC-IGÉSR n°2021-27, 2021, 158 p.

Ministère de la Culture, Améliorer le bien-être et la santé des étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture et de paysage, Paris, plan d'action 2022-2027, 2022, 44 p.

UNEAP, Enquête sur la santé et le bien-être des étudiants en architecture, Paris, 2018, 3 p.

UNEAP, Stratégie nationale pour le bien-être et la santé dans les écoles d'architecture : 2020-2025, Paris, 2019, 24 p.

Articles de presse

Bulteau (Pauline), Vers la fin de la culture de la charrette dans les écoles d'architecture ?, l'Étudiant, 2022, disponible sur https://www.letudiant.fr/etudes/ecole-art/vers-la-fin-de-la-culture-de-la-charrette-dans-les-ecoles-d-architecture.html?M_BT=1207827103465 [consulté le 30 novembre 2022]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	5
Table des sigles et acronymes	7
Préambule. La charrette et moi	11
Introduction	15
Origine et contexte de naissance du sujet et présentation de la problématique ...	15
Note méthodologique	18
Partie I : L'enseignement de l'architecture, la charrette et le groupe professionnel des architectes : quelques éléments de mise en contexte historico-culturelle	21
Chapitre 1 - La complexe histoire de l'enseignement de l'architecture en France	25
Les prémices de l'enseignement de l'architecture au sein de l'Académie Royale	27
La section architecture de l'École de Beaux-Arts et le modèle des ateliers	28
Depuis 1968, de multiples réformes pour une formation qui cherche son modèle ...	31
Pour conclure	33
Chapitre 2 - La charrette, une pratique et une expression héritées de la section architecture des Beaux-Arts	35
La genèse de la charrette : une pratique et une expression qui remontent aux Beaux-Arts	37
La charrette aujourd'hui, entre héritage des Beaux-Arts et « facteurs structurels liés à l'organisation des études »	38
Pour conclure	40
Chapitre 3 - Le groupe professionnel des architectes : d'une structuration progressive à une fragilisation ?	43
Des premières sociétés d'architectes à la création de l'Ordre et à la régulation de l'accès au titre	45
L'architecture, une profession fragilisée par ses mutations ?	47
Pour conclure	50

Partie II : Le temps de l'école. La charrette pour les étudiants en architecture nantais : d'un rite de passage à une prise de position critique53

Chapitre 4 - La charrette vue à travers les yeux des étudiants en architecture nantais .57

La définition de la charrette selon les étudiants en architecture nantais59
 Dimensions caractéristiques de la charrette60
 Vers une classification des charrettes en plusieurs types selon leur temporalité67
Une méconnaissance de l'origine de la charrette à différents degrés71
Les causes de la charrette75
 Le caractère presque hégémonique de l'enseignement de projet75
 Entre manque d'organisation, surcharge de travail et quête de perfection77
La charrette : une expression propre aux architectes pour une pratique qui ne leur est pourtant pas exclusive82
Pour conclure84

Chapitre 5 - La charrette : d'une incorporation stéréotypée de l'*habitus* de l'architecte...87

D'une confrontation immédiate à la culture de la charrette à une socialisation anticipatrice précoce favorisée par les réseaux sociaux89
 A peine arrivés à l'école, des étudiants confrontés à la culture de la charrette89
 Les réseaux sociaux, un vecteur récent de socialisation anticipatrice95
La charrette comme rite de passage légitimant98
 Une première charrette qui arrive tôt dans les études98
 Un passage obligé pour être « homologué étudiant en architecture » ?103
En début de cursus, une vision idéalisée de la pratique de la charrette au service d'un « métier passion »105
Pour conclure109

Chapitre 6 - ... à une prise de recul critique et désenchantée111

La charrette, une pratique plus néfaste que bénéfique qui compromet l'équilibre de vie113
 « Tisser des liens d'amitiés » forts et « le dépassement de soi », les deux seuls points positifs de la charrette114
 Une pratique néfaste aux nombreuses répercussions sur la santé121
Face à ce constat, des étudiants à la recherche de nouvelles méthodes de travail .126
 Un désenchantement et une prise de recul progressifs par rapport à la charrette ...126
 Décaler les horaires de travail et planifier la charrette, un premier pas vers une nouvelle organisation128
 Accepter l'imperfection pour diminuer la fréquence des charrettes130
 Vers un arrêt définitif de la charrette grâce à divers mécanismes132
Aller au delà et oeuvrer contre la charrette ou s'éloigner du milieu de l'architecture135
Pour conclure138

Partie III : Le temps de la vie professionnelle. Confrontation entre les représentations des étudiants et celles d'architectes nantais sur la charrette telle qu'elle est pratiquée dans le monde professionnel et sur son avenir141

Chapitre 7 - La charrette, une même pratique en école que dans le monde du travail ? .145

La charrette dans la vie professionnelle, une définition qui reprend en partie les dimensions caractéristiques de la charrette en école147

La charrette : une expression propre aux milieux artistiques pour une pratique qui ne leur est pourtant pas exclusive151

De la charrette d'école à la charrette dans la vie professionnelle, une relative continuité dans la pratique153

Pour les salariés d'agences d'architecture, une pratique moins courante qu'en école bien qu'elle échappe à leur contrôle154

La charrette, une pratique prédominante dans « les grosses agences à concours » ? .164

Pour conclure170

Chapitre 8 - Une pratique de plus en plus cadrée qui n'est pourtant pas sur le point de disparaître173

Une pratique tout aussi néfaste pour la santé que dans les études et préjudiciable pour la profession175

Vers un encadrement systématique de la charrette ?178

Une émergence de politiques luttant contre la charrette dans les agences d'architecture ?178

Un plan national pour préserver la santé et le bien-être des étudiants en architecture184

La charrette, une pratique qui semble néanmoins vouée à se perpétuer185

Pour conclure190

Conclusion193

Bibliographie200

Table des matières203

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

QUI N'EST PAS CHARRETTE... N'EST PAS ARCHITECTE ?

Partant de l'intuition que la charrette est un élément constitutif de l'identité professionnelle des architectes, ce mémoire interroge la place que cette pratique occupe dans le processus de socialisation à l'architecture et dans la culture professionnelle des architectes nantais. Après une brève mise en contexte historico-culturelle consacrée à l'enseignement de l'architecture et à ses multiples réformes, à la genèse de la charrette et à l'héritage que nous en avons ainsi qu'à la lente structuration et aux mutations du groupe professionnel des architectes, il s'articule en deux temps : celui de l'école et celui de la vie professionnelle. Nous y questionnons alors les représentations et les pratiques de la charrette des étudiants en architecture et des architectes nantais ainsi que la manière dont celles-ci se transforment au cours du processus de socialisation professionnelle.