



COLLOQUE

INVENTAIRE GENERAL DU
PATRIMOINE CULTUREL

LE PERIURBAIN,

Territoires, réseaux et temporalités

AMIENS les 30 septembre et 1^{er} octobre 2010

Nombreuses sont les études du bâti et des formes urbaines, en particulier les opérations d'inventaire, qui doivent traiter d'un vaste territoire périurbain gravitant autour d'un centre. Ces espaces ne se laissent pas caractériser aussi facilement que des parties de ville plus compactes et circonscrites.

L'intérêt à réfléchir aujourd'hui sur le périurbain est lié aussi à une demande du politique qui, avec la loi SRU de 2000, les lois de décentralisation de 2003-2004 et aujourd'hui les Grenelle Environnement, a construit ou conforté de nouvelles échelles administratives et de projet : communautés urbaines, communautés de communes ou d'agglomération, régions. Ce sont souvent à ces échelles nouvelles que se concentre l'action des élus ; ce sont ces échelles qui doivent être, en amont, bien documentées et théorisées par les chercheurs.

Objectifs :

- Inscrire la démarche scientifique dans les actuelles politiques urbaines et culturelles portant sur le périurbain ;
- Mieux construire le concept de périurbain en histoire de l'architecture, en rapport avec les autres sciences de l'homme et de la société ;
- Réfléchir aux approches et aux méthodes d'analyse des inventaires en situations périurbaines ;
- Mieux penser les rapports théoriques et pratiques entre les processus d'urbanisation, les projets de valorisation, les projets d'urbanisme, les politiques urbaines et culturelles, la création artistique, l'histoire de l'architecture et les inventaires du bâti et de l'espace périurbains.

Jean-Baptiste Minnaert

*Université de Tours François-Rabelais - InTRu (JE 2527)
Conseil national de l'Inventaire général du patrimoine culturel*

Jeudi matin

9h30 Accueil

10h Ouverture

10h Philippe Vergain : *Présentation du colloque.*

10h15 Nicolas Dumont, Vie-président du Conseil régional de Picardie.

10h40 Jean-Baptiste Minnaert : *Introduction* (voir programme du colloque en annexe).

11h Session *Notions et définitions*. Présidence : Jean-Baptiste Minnaert.

11h15 Laurent Cailly : *Peut-on découper le périurbain ?*

Le périurbain s'est imposé tardivement, mais durablement, comme un « tiers espace » (Vanier, 2001). Situé entre villes et campagnes, celui-ci se distingue par une forte attractivité résidentielle et par une morphologie spatiale hybride : urbaine par sa sociologie, son type d'habitat et sa fonctionnalité ; rurale par sa faible densité et la prépondérance des espaces naturels. Cet espace résulte d'un desserrement urbain sans précédent, lié pour partie à la métropolisation et aux tensions immobilières induites, comme aux désirs de confort, d'espace ou de nature manifestés par un grand nombre de citoyens. Il est porté, en outre, par une nouvelle manière d'habiter, fondée sur l'accession en pavillon, une mobilité intense et essentiellement automobile. L'ampleur du phénomène n'est plus à démontrer : en 1999, 16 % des français résident dans les « couronnes » périurbaines, lesquelles représentent près d'1/3 des communes. C'est dire si le périurbain occupe aujourd'hui une belle place ! Mais les chiffres ne révèlent qu'imparfaitement l'ampleur du séisme. En 40 ans, la périurbanisation a conduit à une reconfiguration radicale des villes françaises et a sérieusement ébranlé notre modèle urbain hérité en favorisant l'étalement, le polycentrisme, les flux et les réseaux, mais aussi une segmentation sociale et fonctionnelle accrue des espaces urbanisés. En tant que « symptôme » d'une nouvelle urbanité, le périurbain pose problème et suscite de vives controverses, dans le champ scientifique comme dans la sphère politique. Dans un contexte marqué par la montée en force des préoccupations environnementales, les représentations généreuses du périurbain se sont progressivement effacées derrière l'image d'un espace « pathogène ». A ce titre, la lutte contre l'étalement, sans être nouvelle, est devenue depuis peu une cause nationale et se situe au cœur des agendas politiques. Le périurbain semble dès lors s'imposer comme une nouvelle figure, elle aussi stigmatisée, de la question urbaine. Les critiques dont le périurbain est l'objet l'ont pourtant enfermé dans des représentations simplistes, et souvent, discutables. Et l'on doit s'interroger : considérer celui-ci d'un seul bloc est-il encore tenable ? Les recherches récentes menées en géographie et en urbanisme sur la question révèlent la complexité et la différenciation croissante des territoires périurbains, comme de leurs habitants (Jaillet, Berger, 2007), au point de remettre parfois en question une « périurbanité » désormais bien définie et que l'on croyait acquise.

Dans notre communication, en réalisant un bref état de l'art, nous allons montrer combien les recherches actuelles sont travaillées par la mise en exergue de la diversité périurbaine, que celle-ci soit appréhendée par l'analyse des dynamiques sociodémographiques, des paysages, des fonctions et des activités, des modes d'habiter ou encore par le prisme des politiques territoriales mises en œuvre dans ces espaces. Cette variété, et la complexité qui en découle, permet de formuler, au plan théorique, un problème plus global sur la compréhension des organisations urbaines, de leur fonctionnement et de leurs dynamiques : la difficulté croissante à découper l'espace urbain et à stabiliser des « géotypes » (définis comme des catégories d'espaces urbains), tant les logiques de circulation et de différenciation sont devenues prégnantes.

11h45 Annie Fourcaut : *Les historiens et le périurbain*

On partira d'une réflexion sur l'absence du terme périurbain chez les historiens : pas d'utilisation de la notion, ignorance du phénomène, absence du mot dans la littérature scientifique. Faubourgs et banlieues, réalités nées sous l'ancien régime et aux XIX^e siècles, ont longtemps été les seules réalités périphériques envisagées par l'historiographie française. A partir de l'enquête *Les mots de la ville* (CNRS/EHESS), on pourra réfléchir à l'évolution du vocabulaire des sciences humaines, et spécifiquement de l'histoire, s'agissant de la désignation des périphéries.

La production anglo-saxonne (USA, GB, Canada) révèle, elle, une précoce prise en compte du phénomène des suburbs : Dyos dès 1961 *Victorian suburbs* avec l'étude de Camberwell, l'étude de l'utopie banlieusarde par les chercheurs américains, et de la « tragédie » du désordre urbain de la périphérie de Toronto (Richard Harris *Unplanned suburbs Toronto's american tragedy 1910-1950*).

L'état de l'historiographie urbaine française renvoie à des préoccupations différentes : ont été privilégiées les villes d'ancien régime, les conséquences de l'haussmannisation, puis les banlieues rouges et ouvrières, sans oublier l'étude des faubourgs et des marges.

La question de l'accès aux archives, la répartition des domaines entre disciplines, la méfiance vis à vis du très contemporain, l'intérêt pour l'État - bâtisseur au détriment des opérateurs privés explique l'absence de travaux historiques sur le développement périurbain qui suit le V^e plan.

Depuis peu, la situation se modifie, avec le développement d'une histoire urbaine du contemporain qui souhaite prendre en compte l'ensemble des formes du développement urbain issu des Trente Glorieuses.

12h15

Marie Muselle : *Le périurbain étudié par la sociologie, plus particulièrement la sociologie urbaine.*

La sociologie s'est construite en lien étroit avec la ville et l'urbain. À la fin du XIX^{ème}, des auteurs comme Durkheim, Weber ou Simmel vont s'interroger sur les effets en termes de vie sociale du développement concomitant des villes modernes et du capitalisme industriel (Graffmeyer, 1994). La ville est considérée par la sociologie classique comme l'épicentre de la modernité et de la démocratie (Charmes, 2005). Depuis, la ville demeure un objet et un terrain essentiels pour la sociologie, et l'opposition urbain / rural est une opposition structurante pour nombre de sociologues. Or, aujourd'hui, cette opposition est remise en question par la périurbanisation. D'abord parce que la périurbanisation est parfois vue comme une dilution de l'urbain dans le rural. Ensuite parce que l'espace périurbain lui-même est parfois considéré comme une nouvelle manière de faire la ville, un « tiers espace » (Vanier, 2001), « une ville émergente » (Dubois-Taine et Chalas, 1997).

La naissance d'espaces périurbains ébranle ainsi les fondations de la sociologie. C'est peut-être pour cette raison que cet espace a été si peu et si mal traité par les sociologues. L'espace périurbain est en effet rarement l'objet d'études ou le terrain de recherche de sociologie urbaine. Les sociologues s'y sont intéressés tardivement et il n'a pas fait l'objet de recherches comme espace à part entière, au même titre que la ville. Les recherches sociologiques le concernant ont davantage porté sur la périurbanisation, comme mouvement démographique et donc social, ou sur les habitants du périurbain, leur profil et mode de vie. La question de sa spécificité comme territoire, comme rencontre d'une structure spatiale (cadre matériel) et d'une structure sociale (unité organisée de vie collective) a été peu abordée. Par ailleurs, l'espace périurbain fut l'objet de nombreuses critiques de la part des sociologues: il serait étalement, individualisme extrême, égoïsme et repli, là où la ville est rencontre, frottement et densité. Le périurbain apparaît ainsi comme le reflet, voire la cause d'une polarisation spatiale qui créerait une ville à trois vitesses, menaçant la solidarité et la cohésion spatiale (Donzelot, 2004). Méprisé car il n'est pas urbain, défini par ce qu'il n'est pas et non par ce qu'il est, le périurbain reste ainsi largement méconnu par les sociologues ; abondamment discuté et critiqué, mais peu étudié.

Quelques travaux sociologiques cherchent aujourd'hui, par des études empiriques, à questionner ces a priori. Cette démarche semble d'autant plus nécessaire que quelle que soit l'évolution du mouvement de périurbanisation, les espaces périurbains ne disparaîtront pas. Les recherches visent donc à voir ce qui se passe dans ces espaces, en les considérant comme un produit social, comme milieu, et comme enjeu dans des systèmes de relation sociale, politique et institutionnelle, bref en les étudiant comme Weber a étudié la ville et en se questionnant non sur une définition en exhaustivité, en vue de tracer des frontières, mais en intensité et compréhension.

À la lumière de ces travaux (Charmes, Estèbe, Dessage, Jaillet), le périurbain apparaît comme un espace non pas unique et homogène mais au contraire relativement diversifié. Il n'est pas l'espace de ghettoïsation craint mais est un territoire qui se cherche. Si on constate un certain repli, un certain conservatisme, voire un certain malthusianisme, cette politique est à mettre en lien avec la difficulté à se définir, à se projeter dans l'avenir. Ces espaces sont coincés entre deux types de critiques : s'ils se développent, ils sont montrés du doigt parce qu'ils vident les villes et proposent un développement loin du modèle urbain et dense, et s'ils ne se développent pas, on leur reproche leur fermeture voire leur ghettoïsation. Le conservatisme pourrait être une réponse à cette impasse.

Mais certains espaces périurbains sont aussi des espaces d'innovation où se développe une action publique qui se saisit de ces tensions pour inventer à la fois une nouvelle façon de gérer l'espace et un nouvel avenir pour les territoires périurbains. On y voit naître des projets de développement local basés sur des groupes qui débordent largement de la sphère classique des politiques publiques et qui deviennent des lieux de réflexivité pour la population périurbaine. Le processus de rédaction du projet devient alors aussi important, voire plus

important, que le résultat final : c'est le groupe de projet lui-même, sa constitution et sa réflexivité qui deviennent primordiaux. S'y développent aussi des actions collectives qui suggèrent une nouvelle vision de ce qu'est ou de ce que peuvent être les espaces périurbains. Ainsi, par exemple, il n'est pas (ou plus) la cité dortoir mais au contraire un monde grouillant d'associations de citoyens actifs, responsables et solidaires, qui participent à la gestion d'un espace à la fois local et intégré dans le monde (grand développement de projets d'aide au tiers-monde en parallèle de l'action locale). Un espace pensé pour cumuler l'interconnaissance (avec le renouveau des sentiers ou des places de villages par exemple) et une ouverture sur le monde (avec le développement de lieux culturels ou touristiques). Il n'est plus le lieu du développement anti-écologique d'un habitat mangeur d'espace, mais le lieu d'une agriculture renouvelée, souvent biologique, en tout cas locale, qui relie producteurs et consommateurs (exemple : le panier paysan), véritable lien entre les ruraux et les urbains. Ou encore d'un nouveau mode de construction durable et écologique basée, non sur l'imposition de règles, mais sur une sensibilisation des citoyens et une responsabilisation. Il devient dans ces projets le lieu où pourra s'incarner le développement durable (agriculture locale, production d'énergie verte, maison passive ou écologique, citoyenneté et démocratie locale, sociabilité locale et intergénérationnelle etc.).

Le périurbain, ou plutôt les périurbains, semble(nt) donc un objet d'étude prometteur pour la sociologie urbaine. Tout d'abord parce que le retard à rattraper en termes de connaissance est important. Ensuite parce que ce qui se passe dans le périurbain ouvre la voie à de nouvelles questions pour toute la sociologie urbaine. Et enfin parce que la compréhension approfondie du périurbain et le questionnement sur les catégories spatiales sont essentiels pour interroger le couple urbain / rural, sa validité conceptuelle au vu des transformations de la société actuelle.

Bibliographie

- CHARMES Éric, 2005, *La Vie périurbaine face à la menace des gated communities*, Paris, L'Harmattan, coll. « Villes et Entreprises ».
- DESAGE Fabien, 2005, « Une commune résidentielle suburbaine en pleine campagne. Contraintes de notoriété, clôture des enjeux et disqualification sociale de l'adversaire », dans Lagroye (J.), Lehingue (P.), Sawicki (F.), (dir.), *Mobilisations électorales*, PUF/CURAPP, p.59-87.
- DONZELOT Jacques (dir), 2004, « La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation ». *Esprit*, Mars.
- DUBOIS-TAINE Geneviève et CHALAS Yves (dir.), 1997, *La ville émergente*, Paris, éd. De l'Aube, coll. « Monde en cours ».
- DURKHEIM Emile, 1960, *De la division du travail social*, Paris, PUF.
- ESTEBE Philippe, 2008, *Gouverner la ville mobile*, Paris, PUF, collection « ville en débat »
- GRAFMEYER Yves, 1994, *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan, coll. « 128 ».
- JAILLET Marie-Christine, 1999, « Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? », *Esprit*, "Quand la ville se défait", pp.62-85.
- JAILLET Marie-Christine, DONZELOT Jacques (dir), 2001, *La nouvelle question urbaine*, éditions du PUCA, collection « Recherches »
- SIMMEL Georg (traduction J.-L. Vieillard-Baron), 1989, *Philosophie de la modernité*, Paris, Edition Payot, collection « critique de la politique »
- VANIER Martin, 2001, « Le tiers espace, acte II de la périurbanisation ». *Pouvoirs locaux*, n°48, pp.59-63.
- WEBER Max, (traduction par Ph. Fritsch), 1982, *La ville* (extrait du tome 2 d'Economie et société), Paris, Aubier.

13h-14h15 Déjeuner

Jeudi après-midi

14h30 Session *Diagnosics & Territoires*. Présidence : Bernard Toulhier

14h45 Anne Diraison : Territoires et Directives régionales d'aménagement.

Lors de l'élaboration de son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire, le Conseil régional de Picardie a souhaité rendre sa démarche opérationnelle notamment par la rédaction de trois directives régionales d'aménagement. Il s'agit de documents cadre que le Conseil régional souhaite co-élaborer avec ses partenaires. Ces documents ont pour ambition d'apporter une réponse commune et concertée à des enjeux d'aménagement spécifiques à la Picardie qui touchent plusieurs échelles d'aménagement et une pluralité de thématiques croisées.

Les thèmes choisis sont :

- les 3 grandes vallées, espaces soumis à de forts enjeux (économie, habitat, transport, biodiversité, etc.) et menacés par des bouleversements à venir (pression foncière, canal Seine Nord Europe, évolution des activités traditionnelles, etc.) ;
- les quartiers de gare qui sont des sites à fort potentiel (portes d'entrée des villes, possibilité de densification et de développement de projets mixtes, .) pour l'instant encore peu valorisés ;
- les « nouvelles campagnes », lieux qui connaissent de multiples transformations (arrivée de nouvelles populations, nouveaux usages...) et qu'il convient d'organiser afin d'en éviter les effets néfastes (consommation foncière non maîtrisée, étalement urbain, mitage...).

Plus que des planifications stratégiques traditionnelles, les Directives régionales d'aménagement (DRA) portent l'ambition de réunir les acteurs concernés par un même enjeu d'aménagement afin qu'ils réfléchissent ensemble à des solutions concertées, en prenant en compte les multiples échelles et les multiples thématiques.

Ces indications ne seront pas prescriptives. Elles n'auront de valeur que par les contacts et les échanges d'information qui auront contribué à leur élaboration. A terme, elles pourraient être incluses dans les documents d'urbanisme, selon la volonté de leurs rédacteurs.

Dans cette réflexion multiscalaire et multithématique, les ressources d'informations, les regards portés sur le territoire, sont indispensables à la réflexion. En effet, bien souvent les décideurs locaux ne disposent que de peu d'informations pour construire leur projet et manquent surtout d'alternatives crédibles à des projets portés par des acteurs établis sur un domaine précis, projets économiques ou immobiliers notamment. Les DRA ambitionnent d'initier une nouvelle forme de réflexion concertée dans le but d'une meilleure prise en compte des caractéristiques des territoires et de fait d'une cohérence accrue des actions d'aménagement.

15h15 Isabelle Barbedor : *Méthode de diagnostic territorial préalable aux opérations d'inventaire général du patrimoine culturel.*

Partant de l'hypothèse que l'ensemble du territoire régional est désormais un référentiel obligé pour les services chargés de l'Inventaire général en Régions, il devient nécessaire de construire des outils d'analyse et de représentation qui permettent :

- de cerner les enjeux scientifiques et patrimoniaux de tout ou partie du territoire régional à partir des connaissances disponibles ;
- de définir les problématiques des opérations d'Inventaire général pour enrichir la connaissance de la formation du territoire.

Les représentations du territoire régional produites par des spécialités voisines (thématiques géographiques, démographie, économie, histoire, archéologie, voire aménagement) et les modèles conceptuels dont elles sont issues, nous informent indirectement, en amont des opérations, sur le rôle qu'ont pu jouer nos objets d'étude propres : discerner des objets signifiants et leurs interactions privilégiées, ainsi que leur contribution à la stratification et à la structuration du territoire.

L'exploitation de ces représentations et leurs restitutions doivent être utilisables à plusieurs échelles opérationnelles (infra-territoires historiques, géographiques ou administratifs), mais doivent rester liées à l'échelle régionale de référence. Elles doivent aussi permettre de mieux articuler les politiques régionales dans le cadre de projets interrégionaux en nombre croissant.

Pour les services régionaux de l'Inventaire, l'intérêt de cette démarche et de l'outil à construire est d'être en capacité de disposer d'un cadre dans lequel inscrire des synthèses territoriales et thématiques sur le patrimoine culturel, dans des délais pertinents, en cohérence avec la méthodologie et les normes de l'Inventaire général qui en garantissent la pérennité et l'interopérabilité.

15h45-16h Pause

16h Session *Le périurbain à l'épreuve de la photographie.* Présidence : Benoît de Geyer.

16h15 Édith Roux : *Quelles représentations photographiques pour le périurbain ? Propositions à partir d'une démarche artistique et d'un travail de commande.*

La question du périurbain sera posée à travers la représentation photographique :

D'une part dans ma pratique photographique d'artiste et d'autre part à partir d'une commande réalisée pour le Parc Naturel Transfrontalier du Hainaut (PNTH).

Quelles visions du périurbain nous apporte la série *Euroland*, constituée d'un ensemble de 34 images de paysages photographiés à la périphérie de grandes villes européennes ? A travers une analyse des images, je tenterai de rendre compte de la forme visuelle adoptée au service de motivations personnelles qui m'ont conduites à la réalisation de ce projet.

Avec le travail de *walled out* et de *zoning*, la question des enclaves résidentielles sécurisées (*gated communities*) sera abordée. Le concept de périurbain englobe-t-il ces nouvelles formes d'entités résidentielles ?

Le travail de commande réalisée au sein du PNTH sera l'occasion d'interroger la question du temps dans l'observation photographique du paysage. Cet observatoire a pour visée de reconduire sur plusieurs années 60 points de vue photographiques réalisés dans le territoire du PNTH. La teneur du cahier des charges de la commande ainsi que les modalités de son déroulement seront évoqués.

A partir d'exemples choisis parmi les prises de vue, une réflexion sur le périurbain sera engagée.

16h45 Philippe Ayrault : *Inventaire, photographie et nouveaux champs de recherche.*

Du patrimoine architectural à l'architecture dans la ville, du paysage étendu à la notion de territoire, de l'urbain au péri-urbain, ou comment l'extension de nouveaux champs de la recherche influent sur la photographie à l'inventaire. Il s'agira lors de cette intervention de s'interroger sur le vocabulaire que peut en proposer ce médium, et voir comment ces approches à l'intérieur d'un service peuvent croiser différents champs de la photographie contemporaine, plasticienne ou documentaire.

17h30-18h Pause

18h Projection du documentaire de Sidney Jézéquel sur Goussainville : *Naissance d'une banlieue, mort d'un village, trois histoires d'urbanisation* (66').

19 h Discussion avec Sidney Jézéquel, en présence d'Annie Fourcaut. Modérateur : Benoît de Geyer.

19h30 Fin des débats

19h45 Dîner

Vendredi matin

9h30 Session *Paysages périurbains, notions et projet.* Présidence : Arlette Auduc.

9h45 Frédéric Pousin : *Le périurbain une notion à interroger à la croisée des disciplines et des pratiques.*

A travers la notion de périurbain, quels phénomènes de l'urbanisation cherche-t-on à appréhender ? Le paysage est-il concerné ? Si la notion a été forgée dans le domaine de la démographie, comment a-t-elle été appropriée par d'autres champs ? Quel est l'effet des éventuels décalages temporels ?

Pour envisager des éléments de réponse à ces questions, notamment du point de vue méthodologique, nous présenterons l'étude de la circulation d'une notion connexe, le paysage urbain, qui s'est construite elle aussi en relation avec les phénomènes de l'expansion urbaine. Celle-ci s'est construite aux frontières, de plusieurs pratiques – architecture, urbanisme, paysagisme – et de plusieurs disciplines – géographie, histoire de l'art et esthétique. La circulation d'une discipline à l'autre s'est avérée constitutive de la notion de paysage urbain : c'est en effet la particularité du *paysage urbain*, que de ne pas être un objet « légitime » pour chacune des disciplines prises séparément, mais de le devenir dès lors que se met en place une logique interdisciplinaire. En outre, à travers la circulation internationale de la notion se révèle également son épaisseur sémantique (du *townscape* britannique, au *cityscape* ou *urban landscape* américain enfin aux manifestations de la notion en France, en Italie, et en Allemagne). Il s'agit alors d'étudier les équivalents de la notion dans d'autres contextes culturels, d'identifier les décalages temporels avec lesquels elle se diffuse et leur signification, ses altérations sémantiques lorsqu'elle vient s'inscrire dans un autre contexte culturel et professionnel. D'un point de vue méthodologique se posent les problèmes de la traductibilité des termes. D'une telle analyse comparée, on peut attendre des résultats quant à la définition et la clarification de la notion elle-même. A la lumière de ces travaux sur le paysage urbain, on interrogera la co-présence d'une autre notion : celle de périurbain.

Face au phénomène d'étalement urbain, je vous propose d'interroger la forme des relations établies ou à établir entre deux mondes, deux figures de l'espace longtemps opposées et complémentaires à la fois : la « ville » et la « nature ». C'est une question de paysage, car la démarche paysagère interroge la relation entre les espaces plus encore que les espaces eux-mêmes. Mais c'est aussi une question cruciale en matière d'aménagement du territoire : **à quelle échelle et sur quel modèle doit-on organiser le développement urbain, la protection des espaces et la relation entre les deux ?**

Diverses expériences, vécues depuis 20 ans au sein de l'agence Folléa-Gautier paysagistes-urbanistes, m'ont conduit à conceptualiser la forme urbaine contemporaine susceptible d'opérer cette rencontre ville-nature de façon maîtrisée, et que j'appelle **la ville-archipel**. Ce concept, me semble-t-il, bouleverse la représentation du territoire, modifie les échelles traditionnelles de la planification, réintroduit le rôle urbain de l'agriculture, et met en doute le sens même de la notion de périurbanité.

En première partie, je vous propose de l'exposer de façon théorique. En deuxième partie, je vous propose de l'illustrer par des concepts opératoires que nous avons pu occasionnellement étudier ou mettre en oeuvre, notamment ce que j'appelle la « lisière urbaine ».

I. Introduction à « la ville archipel »

Le modèle culturel du rempart

Depuis 100 ans ou 60 ans selon les secteurs, la surconsommation de l'espace pour urbaniser (alors même que l'on manque de logements) est révélatrice de la crise qui affecte la relation ville/nature ; « ville » recouvrant ici l'ensemble des espaces bâtis (habitat individuel, habitat collectif et activités) et « nature » l'ensemble des espaces non bâtis (naturels, agricoles et forestiers). En termes d'urbanisme et de paysage, cette crise est d'abord celle des limites et des échelles ; c'est la crise de ce que j'appelle **le modèle culturel du rempart** ; un modèle directement hérité du Moyen-Âge, qui a dessiné de façon extraordinaire l'essentiel de nos paysages. Le modèle culturel du rempart a façonné nos paysages de façon lisible et économe, car il dissocie physiquement de façon nette la ville et la nature, dans une complémentarité et une proximité immédiatement perceptibles. C'est un modèle de la ville concentrée, clairement dissociée et individualisée par l'espace ouvert qui la circonscrit, qui rend le paysage lisible, compréhensible, intelligible. Il a aussi façonné notre regard sur le cadre de vie, et c'est en cela qu'il est un modèle culturel. J'ai le souvenir d'une petite bastide du sud-ouest dont les limites d'urbanisation, matérialisées par des remparts, ont été respectées et tenues pendant 800 ans ! Durant 8 siècles, la ville a évolué et s'est agrandie à l'intérieur d'une limite prédéfinie et construite, sans jamais la franchir. En matière d'urbanisme, n'est-ce pas une forme de développement ... durable ?

L'atomisation du modèle du rempart

En quelques décennies, ce modèle a été battu en brèche ; la révolution des transports et des déplacements a rendu apparemment facultative et obsolète la nécessité économique de proximité entre densité de ville et densité de nature : puisque mes tomates jusqu'alors marmandaises peuvent désormais venir d'Espagne ou du Maroc, à quoi bon garder à portée de main mon champ de tomates ? Puisque je peux substituer à mes prunes d'Agen des bananes de Martinique et des ananas du Kenya, pourquoi garder près de moi mon verger de pruniers ? Et puisque ma voiture me permet de me déplacer facilement, pourquoi ne pas habiter cette campagne devenue moins vitale et souvent moins chère que le centre-ville ? A quoi bon économiser un espace devenu apparemment moins indispensable ? Le rempart est abattu, la ligne rouge est franchie, aucune nouvelle limite ne vient matérialiser la rencontre du

bâti et du non bâti pour construire le paysage, sinon un trait abstrait et fragile porté sur un document d'urbanisme très révisable. De proche en proche, tout devient constructible à terme. Dès lors pourquoi faire dense? Pourquoi me coller à mon voisin et renvoyer hors de ma clôture un espace de nature que je peux m'offrir pour moi-même, dans mon jardin tout autour de ma villa? Le modèle culturel du rempart n'est pas mort : il a radicalement changé d'échelle, il s'est atomisé, passant du village collectif dans son ensemble à la parcelle individuelle : chaque maison est une bastide, et son rempart est fait de clôtures Lapeyre et de thuya Truffaut. Le grand espace non bâti, naturel, agricole et forestier, moins nécessaire économiquement, devient également moins nécessaire socialement : le pré devient pelouse, la forêt se mue en bosquet décoratif, la zone humide en bassin à poissons rouges, la rivière ou la mer en piscine, et l'homme ... en nain de jardin de jardin peut-être, ou à tout le moins en forçat de la tonte.

L'étalement urbain, c'est le triomphe du modèle culturel du rempart, passé de l'échelle collective à l'échelle individuelle. Mais en individualisant l'espace de nature à la parcelle, le processus consomme tant de surface que la limite globale du bâti au non bâti se brouille dans un horizon de maisons sans bornes. C'est d'autant plus vrai que l'étalement, fondé sur la liberté (ou l'asservissement) du déplacement individuel par la voiture, étire l'urbanisation autour des routes, dans un allongement sans fin qui tend à raboutter les villages ou les villes les uns aux autres. L'étalement urbain, c'est le triomphe du paysage individuel et la mort du paysage comme bien commun.

La planification du modèle culturel du rempart et son paradoxe

Par réaction, et pour endiguer ce processus d'étalement urbain et de surconsommation d'espace, on a tenté maladroitement de réappliquer le modèle culturel du rempart à l'échelle des villes et des agglomérations dans leur ensemble, de façon globale et théorique. On a instauré alors autour des agglomérations de vastes ceintures vertes, agricoles, forestières et naturelles. Le malheur est que cette transposition à l'échelle globale de la planification du territoire apparaît inopérante, voire contreproductive en provoquant ce que l'on souhaite éviter : la déstructuration du paysage. Il faut en effet « boucher » les petits vides qui font paysage à l'échelle locale sensible pour mieux protéger le grand vide périphérique qui ceinture l'agglomération tout entière et, sur le plan, le faire exister par opposition à un grand plein central bien dense.

L'échelle du paysage pour dessiner la ville

Ainsi, la croissance d'une agglomération est à reconsidérer non pas par opposition vide/plein à l'échelle globale de la planification du territoire, mais par complémentarité et dialogue entre ce vide et ce plein à l'échelle locale de la perception du paysage. Plutôt que de dissocier le plein du vide à l'échelle territoriale en couronnes distinctes, il s'agit de les rapprocher en les faisant coexister à l'échelle du cadre de vie. Des relations sont à établir entre les pleins et les vides pour faire de l'ensemble un paysage urbain, avec ses densités, ses aérations, et ses pratiques sociales de proximité.

Au final, le modèle culturel du rempart n'est pas à remettre en cause, mais à maintenir à l'échelle à laquelle il est pertinent et adapté aux nécessités de croissance : ni celle atomisée de la parcelle individuelle, ni celle globalisée de l'agglomération dans son ensemble, mais celle intermédiaire du paysage, c'est-à-dire celle de la portion de territoire que le regard peut embrasser. Le paysage urbain de demain inclut finalement les paysages ouverts naturels, agricoles et forestiers qui ont vocation, en le structurant, à le faire exister.

Une révolution de la pensée sur la campagne : de l'agriculture périurbaine à l'agriculture urbaine

La conception du développement urbain à l'échelle du paysage bouleverse les rapports spatiaux traditionnels de la ville et de la campagne. Elle conduit logiquement à glisser du concept d'agriculture péri-urbaine à celui d'agriculture urbaine, ce que j'évoquais en 1995 dans un article paru dans la revue Paysage et Aménagement : « L'espace ouvert rural n'est plus opposé à l'espace plein de la ville. Il est inclus dedans pour sa capacité à organiser l'espace de vie, à le hiérarchiser, à le qualifier. La relation ne fonctionne plus à sens unique ; il ne s'agit plus seulement de mettre en scène la ville dans la campagne, mais aussi de mettre en scène la campagne dans la ville. L'agriculture n'est plus péri-urbaine, mais rentre dans la ville pour devenir urbaine. Ce n'est plus la ville qui se situe dans un paysage rural, mais la campagne et la ville qui, imbriquées l'une dans l'autre, fondent ensemble un nouveau paysage urbain. Un nouveau paysage urbain qui n'est plus pensé à partir de l'organisation de l'espace construit, mais à partir de l'organisation réciproque du construit et du non construit. Champs, prairies, prés, pâtures, vergers, vignes, potagers, friches, bosquets, bois, constituent alors le vocabulaire potentiel structurant, à décliner avec celui déjà connu des rues, avenues, boulevards, places, jardins et squares, afin d'organiser les paysages urbains des agglomérations de demain ».

Une révolution de la pensée sur la ville : la ville-archipel, forme urbaine d'une agglomération où se marient ville et nature?

L'approche paysagère du développement urbain conduit naturellement à préciser la forme urbaine apte à marier ville et nature, que j'appelle **la ville-archipel**.

En termes d'aménagement qualitatif du territoire, le défi pour la plupart des agglomérations consiste à inverser le regard : à enfin considérer l'espace dans son ensemble comme une centralité et non comme une somme de périphéries. Non pas une centralité « urbaine » au sens historique du mot ; mais une centralité intercommunale, faite d'espaces bâtis et d'espaces non bâtis agencés et articulés les uns aux autres ; une centralité adaptée à la réalité du fonctionnement dilaté du territoire (facilité des déplacements, communication à distance) et aux aspirations des habitants (proximité aux espaces de nature).

Dans cette logique, le village devient en quelque sorte un quartier : **le village est à l'agglomération intercommunale ce que le quartier est à la ville.**

Toujours dans cette logique, l'espace agricole ou « naturel » n'est pas un vide périphérique mais devient une composante intrinsèque de l'agglomération : un espace qui organise et qui structure l'agglomération intercommunale. A sa fonction économique agricole, ou écologique (fonctionnement hydraulique, biodiversité, ...) s'ajoute sa fonction urbaine et sociale (appropriations visuelles, appropriations physiques : accès, circulations douces, ...).

Autrement dit, **le champ est à l'agglomération ce que la place est au village ou à la ville** : l'espace agricole et de nature sépare et relie à la fois l'espace intercommunal : il structure l'agglomération, le réseau des villes et des villages, et devient central dans sa composition.

On mesure ainsi à quel point le terme d'« agglomération » est imparfait : l'aggloméré sous-entend une coalescence, un collage généralisé de l'urbanisation à l'échelle planifiée du territoire : tout à l'inverse nous défendons un territoire composé d'espaces bâtis et d'espaces non bâtis à l'échelle de la perception sensible du territoire. Voilà pourquoi je préfère parler de **ville-archipel** : îles bâties bien denses, d'habitat et d'activités, reliées entre elles par un réseau d'espaces agricoles et de nature bien préservé, assurant les fonctions économiques agricoles, hydrauliques, écologiques, sociales et paysagères indispensables à la constitution d'un cadre de vie agréable et durable.

On le voit, le concept de ville-archipel n'a rien à voir avec ceux, prônés ou dénoncés par de nombreux penseurs de l'aménagement, et qui ont nom : ville-campagne, ville émergente, ville-territoire, ville-pays, périurbain, edge city, citta diffusa, ... **La ville-archipel ne prône pas en**

effet une dilution du bâti dans le non bâti (ou l'inverse), mais une claire organisation entre densité bâtie et densité de nature, à l'échelle de la perception sensible.

Densifier et protéger : la décantation nécessaire du territoire

On peut expliciter les processus à mettre en oeuvre pour composer la ville-archipel en empruntant un vocabulaire imagé propre à la chimie : la perspective d'organisation du territoire à l'échelle intercommunale sous forme d'archipel revient à **décanner** la situation actuelle : c'est-à-dire à passer d'une situation trouble et informe d'**émulsion généralisée** (l'urbanisation diffuse, le mitage, la juxtaposition) à un **précipité** mieux contrasté et clarifié entre les particules agglomérées (l'urbanisation) et la solution (l'espace agricole et de nature). C'est un **double processus complémentaire de densification et de protection d'espace** que nous devons mettre en oeuvre pour constituer la ville-archipel. Et ceci à la bonne échelle : c'est-à-dire non pas à l'échelle planificatrice, globale et théorique, qui conduirait à la concentration d'une vaste agglomération dans un vaste territoire périphérique vide et lointain (la mégapole, mégalopole, conurbation), mais à l'échelle fine de la perception sensible du territoire, qui relie en réseau les centralités multiples, qui articule de façon perceptible l'espace bâti et l'espace de nature, et qui garantit des usages réciproques de proximité entre l'un et l'autre : gage d'un cadre de vie agréable et durable.

II/ Déclinaison et illustration de « la ville-archipel »

Je propose en deuxième partie de décliner la ville-archipel en deux concepts opératoires que nous avons pu çà et là concrétiser en France la « Trame paysagère » et la « Lisière urbaine ». Cette concrétisation me servira de matériau d'illustration.

La Trame paysagère

Ce que j'appelle la Trame paysagère de la ville-archipel est l'addition et la mise en réseau des espaces non bâtis qui font la ville intercommunale, qui l'organisent et la structurent : espaces agricoles, bois, rivières, espaces inondables, espaces de respiration (souvent maladroitement appelés « coupures d'urbanisation »), espaces patrimoniaux, corridors écologiques, ... La Trame paysagère doit intégrer les circulations douces, les points de franchissements des infrastructures qui forment des coupures, afin de garantir **la mise en réseau** de ces espaces au bénéfice des habitants, ainsi que des plantes et des animaux. C'est pourquoi je préfère cette notion à celle de « trame verte bleue » prônée par le Grenelle de l'environnement qui, me semble-t-il, apparaît quelque peu étriquée, réduite à un fonctionnalisme écologique déshumanisé.

A l'échelle intercommunale de « l'agglomération », le concept de Trame paysagère prend finalement le relais de celui de ceinture verte, qui reste mieux adapté à l'échelle locale d'un site. Les SCOT sont les instruments privilégiés de définition de la Trame paysagère intercommunale.

Pour le SCOT de l'agglomération Bordelaise, par exemple, nous avons constitué une Trame paysagère autour de six types d'espaces : le fil des eaux, le fil des coteaux, les espaces naturels urbains, les points d'ancrage du grand paysage dans l'agglomération, les grandes perspectives paysagères et les circulations douces.

Pour la politique de paysage du Département des Hauts-de-Seine, nous avons dessiné sur l'ensemble du territoire départemental, très urbanisé, une trame particulière que nous avons appelée « **les Parcours Buissonniers** ». Son principe est d'offrir à chacun des habitants du département un accès à un site de nature à moins d'1/4 d'heure à pied (800m) de chez lui. Approuvé en 2006, le Schéma des Parcours Buissonniers est aujourd'hui en cours de mise en oeuvre par le Conseil Général.

La Lisière urbaine

La ville-archipel suppose une gestion économe de l'espace non bâti, une densification nécessaire de l'espace habité, une maîtrise dans l'espace mais aussi dans le temps de la croissance urbaine, une reconnaissance de l'espace de nature comme structurant et valorisant pour l'espace construit : tous ces principes supposent de **qualifier l'espace d'articulation entre le bâti et le non bâti**. Une simple délimitation de zonage sur un document d'urbanisme est insuffisante. Le contact même doit se matérialiser par un espace et non rester une simple ligne sur un plan : c'est ce que j'appelle depuis 1997 **la lisière urbaine, ou lisière agro-urbaine**.

En écologie, la lisière au plein sens du terme constitue un véritable espace d'interface, qui garantit la transition douce entre deux milieux. C'est un écotone : espace de transition écologique entre deux écosystèmes, avec ses conditions de milieu propres, avec des espèces végétales et animales également propres. La lisière joue un triple rôle de filtre, de corridor écologique et de zone-tampon. Elle prend naturellement la forme d'un ourlet forestier (le terme d'ourlet en couture évoquant d'ailleurs la couture spécifique d'un bord de vêtement, de tissu, pour éviter qu'il ne s'effile).

Ces lisières font de plus en plus l'objet d'une gestion, pour mieux protéger leurs fonctions écotoniales, pour favoriser les échanges entre milieux, facteurs de biodiversité.

En urbanisme, la lisière urbaine est l'espace d'interface entre « ville » et « nature », en charge de gérer la relation entre les deux, relation fondatrice de paysage. Elle constitue la transition entre l'espace urbanisé ou à urbaniser et l'espace agricole ou naturel. Elle concrétise la limite d'urbanisation par son épaisseur. Elle est aménagée spécifiquement pour cela, participant ainsi de l'organisation du territoire. C'est en général un espace planté, accessible et appropriable pour les habitants : manière pour la ville, le village ou le quartier de se tourner vers l'espace agricole ou de nature, de reconnaître tout simplement son existence et sa valeur. Cela se fait pour les bords de l'eau par la création de quais ou de promenades ; mais cela ne se fait pas encore pour les bords de champs.

La lisière urbaine peut se matérialiser de multiples façons : production agricole ou horticole spécifique (vergers, jardins maraîchers, ...), promenade plantée, voie de desserte et piste cyclable, bassin-parc de rétention des eaux, ... Elle doit être portée à toutes les échelles, celle des SCOT et celle des PLU ; elle peut se constituer progressivement en étant programmée dans les opérations d'urbanisme en limite de zone urbanisée ou urbanisable et/ou dans les opérations d'aménagement agricole ; elle a enfin vocation à s'inscrire dans les politiques foncières.

C'est cette lisière de la ville, du village, du quartier, qui doit, aujourd'hui, faire l'objet de réflexions et de projets d'urbanisme et de paysage spécifiques pour dessiner la ville-archipel. Nous avons développé ce concept au milieu des années 1990 à partir de deux situations géographiques éloignées : l'Ile-de-France et l'île de La Réunion.

En Ile-de-France, nous l'avons proposé en 1997 à l'AEV (Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France), désireuse de boucler la « ceinture verte » en est-ouest dans le secteur sud de Roissy (**« Plan-guide pour la valorisation agricole et paysagère de la Plaine de France, secteur sud », AEV, Folléa-Gautier, 1997-98**). Dans ce secteur de la Plaine de France, nous nous sommes aperçus que les transitions entre villes et champs étaient totalement nulles, réduites à rien : immenses lotissements directement posés sur d'immenses champs ; aucun espace d'appropriation pour les habitants, ignorant tout d'espaces agricoles devenus inaccessibles et invisibles. La violence de cette juxtaposition était telle que nous avons surpris des gens qui, pour pique-niquer, étaient obligés de s'asseoir sur le talus enherbé d'un pont routier, juste de l'autre côté de la glissière métallique : « devant » un paysage agricole, mais surtout pas « dedans ». Sur tous ces linéaires construits, - de lotissements, de zones d'activités ou d'infrastructures autoroutières et ferroviaires -, il manquait un espace d'interface pour établir le dialogue avec l'espace non construit agricole.

C'est cet espace d'interface que nous avons appelé « lisière urbaine » et que nous avons dessiné ; c'était lui dont il fallait maîtriser le foncier par des « PRIF – périmètres régionaux d'intervention foncière » - pour pouvoir les faire exister et les aménager. (*développement par images*)

A La Réunion, nous avons proposé la création de lisières urbaines pour organiser la puissante transformation des paysages de l'ouest :

- très forte urbanisation diffuse,
- création de la Route des Tamarins desservant tout le secteur
- et création d'espaces agricoles par un ambitieux projet d'irrigation sur 7 000 ha de pentes sèches.

(« **Etude pour un plan de paysage de l'ouest** » (DDE/DIREN – Folléa-Gautier1996-97). Nous avons défendu l'idée en permanence dans nos travaux ultérieurs : **le contrat d'agglomération du TCO** en 2003 – TCO : Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest -, **la charte paysagère du TCO** en 2007. Cette réflexion a fini par se concrétiser en 2008-2009 par la réalisation du « **Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines** » sur le territoire du TCO (53 000 ha). Il s'agit sans doute du premier projet de ce type en France. (*développement par images*)

Comme dernier exemple, j'évoquerai brièvement une expérience en cours qui me semble éminemment symbolique des débats actuellement à l'oeuvre sur la ville-archipel, l'agriculture urbaine, la lisière urbaine.

Nous sommes actuellement en consultation pour l'EPA ORSA (Établissement public d'aménagement Orly Seine amont) sur le **devenir de la plaine de Montjean** : il s'agit d'espaces agricoles miraculés, coincés entre Orly, l'autoroute A6 et la rocade A86. Ces champs sont les plus proches de Paris intramuros, à quelques kilomètres seulement du Boulevard périphérique parisien. A cheval sur trois communes (Rungis, Wissous, Fresnes), sur deux départements (Val-de-Marne et Essonne) et en marge du périmètre de l'EPA ORSA, ce confins résiduel de 250 ha fait l'objet de vives pressions pour être urbanisé : il est attractif pour les activités (proximité immédiate de l'aéroport international d'Orly) et pour le logement (déficit fort de logements/nombre d'emplois sur le pôle d'Orly). Au sein de cet espace agricole existe un ancien parc commandé par un château en ruine et classé « espace naturel sensible » par le Conseil Général de l'Essonne. Le SDRIF 1994 réservait l'ensemble de l'espace en agricole, inconstructible. Le SDRIF 2010 rend possible une urbanisation partielle, conditionnée à du maintien d'espace agricole et à la création d'un écoquartier autour d'un parc. (*développement par images*).

Au final, je saisis chaque occasion pour décliner depuis 15 ans la lisière urbaine à différentes échelles, dans différents contextes. Je m'aperçois qu'elle intéresse le monde des urbains, mais aussi celui des agriculteurs. La lisière urbaine apparaît ainsi également comme **un espace de dialogue, de projet partagé**. Elle permet en effet de gérer les conflits d'usages qui ne manquent pas d'éclater en situation de ville-archipel où s'imbriquent de façon parfois étroite les quartiers et les champs. Dans ce type de contexte, la lisière urbaine joue en effet son rôle bénéfique d'espace-tampon :

- elle accueille les usages de loisirs des urbains tout en protégeant les cultures contre les fréquentations non maîtrisées, destructrices des cultures ;
- inversement elle permet les traitements des cultures tout en protégeant les riverains des nuisances et des risques sanitaires qui y sont liés.

Avec son rôle social (espace de proximité pour la promenade, les loisirs ...), économique (productions spécifiques ...) et environnemental (gestion des eaux de ruissellement, protection des riverains contre les traitements de cultures, corridor de biodiversité ...), l'établissement de la lisière urbaine est finalement la condition d'une coexistence durable entre ville et nature sous la forme d'archipel.

10h45-11h Pause

11h Session *Inventer une culture métropolitaine en Île-de-France*. Présidence : Benoît Melon.

11h15 Francis Rol-Tanguy : *Grand Paris : le nouveau pôle de développement Paris-Le Bourget ; Le Bourget, Drancy, Blanc-Mesnil Dugny, Bonneuil-en-France*

A moins de dix kilomètres de la porte de la Villette, juste après La Courneuve, les communes qui jouxtent l'aéroport du Bourget possèdent toutes les caractéristiques du tissu urbain de banlieue tel qu'on le présente souvent.

Ce territoire est marqué par la présence de grandes infrastructures routières et ferroviaires qui le découpent et le morcellent. Une urbanisation par plaque constituée des grands lotissements de pavillonnaire de l'entre deux guerres, des grands ensembles des années 60 et des zones d'activités liées au chemin de fer et aux autoroutes, renforce le sentiment d'éparpillement et de déqualification. Il y manque un solide réseau de voies publiques lisible ; seule la très ancienne route nationale 2 qui le traverse constitue sa colonne vertébrale depuis toujours. Les liaisons Est ouest y sont très difficiles en raison des autoroutes, des voies ferrées, des zones d'activités et de la présence des deux grandes enclaves que sont le Parc de la Courneuve et l'aéroport du Bourget.

Mais c'est aussi un territoire encore marqué par l'agriculture qui jouxte l'aéroport au nord et à l'ouest, aéroport qui est lui-même un grand pré auprès duquel les ruisseaux sont bordés de jardins ouvriers et de terrains vagues où courent les lapins. Et Bonneuil-en-France est encore aujourd'hui un village qui donne sur les champs à l'arrière des pistes d'atterrissage.

Durant le premier semestre 2010, trois équipes d'architectes - De Portzamparc, Castro et AREP - qui avaient par ailleurs participé à la consultation du Grand Paris, ont « planché » sur ce territoire pour faire apparaître ses cartes maîtresses et ses développements possibles.

Cette étude du « plan stratégique de développement territorial et d'aménagement pour le pôle métropolitain du Bourget » a été commanditée par le groupement des communes riveraines de l'aéroport du Bourget - Le Bourget, Drancy, Blanc-Mesnil Dugny, Bonneuil - et co-pilotée par ces communes dans le cadre d'un large partenariat qui inclut tous les acteurs de ce territoire, institutionnels, publics et privés.

A travers les cartes, plans et documents graphiques produits par les équipes d'architectes, il s'agira de montrer comment ce territoire a été appréhendé, décrit, analysé et donné à voir, comment les scénarios de projet renvoient à cette lecture des lieux et des enjeux qui s'y attachent et comment les propositions esquissent une manière de penser le développement et l'identité métropolitaine.

11h45 Arlette Auduc : *Le périurbain au cœur des problématiques territoriales. Répondre à la demande des partenaires locaux : l'exemple du centre Essonne.*

Le contexte : - Le département de l'Essonne réfléchit à l'aménagement de son territoire et fait le bilan du dysfonctionnement urbain du nord du département (grands ensembles en crise, marée pavillonnaire).

- Une longue tradition de partenariat avec le SRI et un bilan de ce partenariat à l'occasion de la décentralisation

- Une demande faite au service régional de l'aider à mener, non une étude d'inventaire qui ne correspond pas à ses besoins mais une étude plus large et donc moins approfondie d'un territoire à enjeux pour un « bilan de l'état patrimonial » et des conseils.

Le territoire d'étude :

Le Centre-Essonne est situé en zone périurbaine (cantons de Brétigny-sur-Orge, Etréchy et Mennecey). Soumis à l'influence directe de l'agglomération parisienne, ce territoire est susceptible d'être significativement touché par les processus enclenchés par cette proximité.

L'urbanisation constatée dans la partie septentrionale du département s'étend ainsi aux communes rurales, situées plus au sud, dans lesquelles on assiste à une transformation importante du « patrimoine ordinaire » et à une extension considérable du bâti par le lotissement d'anciens domaines et de terres agricoles.

La méthode :

Construire un diagnostic qui constitue un nouvel outil méthodologique, avec pour objectif de mettre en place des stratégies de gestion et d'aménagement territorial par le biais d'une meilleure prise en compte du patrimoine culturel dans les documents d'urbanisme. L'étude concerne 29 communes.

Enfin, ce diagnostic doit permettre de fonder le choix d'une aire géographique plus précise pour la conduite d'un inventaire topographique du patrimoine culturel.

Le travail a été divisé en plusieurs phases

Phase préparatoire au travail de terrain (1 journée par commune)

Travail de terrain (1 journée par commune)

Rendu de terrain (2 jours par commune)

La restitution au département :

Traitement des fiches de repérage sur la base de données CINDOC, ce qui permettra par la suite de réaliser des statistiques sur les typologies architecturales au sein de chaque commune

Réalisation d'un SIG (logiciel Carto Exploreur 3) à partir de la carte IGN actuelle avec localisation de l'ensemble des édifices recensés. Les points localisant les édifices portent le numéro défini sur la fiche de repérage.

Observatoire des Paysages avec mise en parallèle des cartes postales anciennes et des points de vue contemporains correspondant

Superposition, à l'aide du logiciel Photoshop, de la carte IGN 1970 (dossier de pré-inventaire) sur la carte IGN actuelle afin de se rendre compte de l'extension du bâti, en particulier des lotissements

Dépouillement des archives des services de l'urbanisme communaux afin d'avoir une chronologie précise de la mise en chantier des lotissements et des constructions postérieures à la chronologie de l'étude sur le patrimoine bâti. Chronologie qui sera ensuite reportée sur la carte IGN actuelle (Photoshop).

Rédaction d'une synthèse communale dans laquelle sont repris l'ensemble des données réalisées au cours des phases précédentes.

Rédaction d'une synthèse générale qui répond aux demandes de la collectivité, notamment en matière de caractérisation patrimoniale, d'analyse des grandes évolutions urbaines, des dénaturations architecturales et urbaines, voire de conseils.

Durée totale de l'opération : 9 mois pour les 29 communes.

La version papier (29 synthèses et une synthèse générale) et le SIG ont été rendus au service. Un compte rendu aura lieu en octobre auprès des élus et notamment les 29 élus communaux à la demande du CG.

Ce dernier demande une extension de l'étude à deux autres cantons. Une nouvelle convention est signée en ce sens.

Une réflexion commune est entamée pour déterminer, en s'appuyant sur ce diagnostic, un terrain d'étude d'inventaire qui devra également faire évoluer la méthodologie de façon à tenir compte de cette problématique territoriale nouvelle.

Cette même démarche (en tout cas ses principes) est proposée à nos partenaires du CG 78, du CAUE 78 et de la DRAC (service de l'architecture) pour mener une étude du territoire de l'OIN de Seine-Aval.

13h45 Session *Périurbain et projet polistique (1)*. Présidence : Isabelle Barbedor.

14h **Thierry Lochard : Gardanne et le Bassin minier de Provence : les incertitudes du territoire.**

Situé entre Marseille et Aix-en-Provence, le Bassin minier de Provence s'étend sur 17 communes. Le CNRS a mis en place sur ce territoire un « Observatoire Hommes-Milieus » dont l'objet est « d'étudier et de suivre l'évolution des interactions hommes-milieus dans le cadre de l'après-mine et dans le contexte de la métropolisation en Provence »¹. L'une des propositions de recherche entérinées par l'OHM en 2010 porte sur la structuration historique du territoire du Bassin minier, et de la commune de Gardanne dans une première phase.

Trois questionnements principaux orientent la recherche. Les Houillères de Provence et l'entreprise Péchiney sont à l'origine de nombreuses constructions industrielles, mais aussi de logements et d'équipements ; l'impact de ces aménagements mérite d'être relevé. Il en va de même des politiques publiques : choix des communes dans les orientations réglementaires (POS, PLU), achats fonciers, etc. Enfin, la fermeture de la mine décidée en 1999 et réalisée en 2005 ouvre une nouvelle phase dans l'histoire du Bassin minier.

Cependant, ces orientations laissent ouverte la question du territoire dont on sait qu'« il ne suffit pas de [l'] épeler pour savoir le lire »², et *a fortiori* pour rendre compte de sa construction. Comment éclairer la trace, le fait urbain ou architectural identifié, sinon en intégrant l'« horizon d'attente » du chercheur dans une perspective élargie³, en puisant sans doute aussi dans le présent la connaissance nécessaire à la compréhension du passé⁴, et en mettant enfin à l'épreuve la capacité du chercheur à dépasser le cadre de « la ville » et à reconstruire son objet, entre urbain et périurbain, zonages et réseaux, limites et continuités, petites et grandes échelles.

Gardanne et le Bassin minier apparaissent comme des terrains particulièrement propices à cette tentative de renouvellement, indispensable et complexe.

¹ <http://www.ohm-provence.org/problematique.html>

² CORBOZ, André. « Le dessous des cartes ». Atlas du territoire genevois : permanences et modifications cadastrales aux XIXe et XXe siècles. Département des travaux publics du canton de Genève, Service des monuments et des sites. Chêne-Bourg Genève (Suisse) : Georg Editeur SA, 1993, p. 6.

³ Selon l'expression d'André Corboz, *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Les Editions de l'Imprimeur, 2001, p. 253.

⁴ Marc Bloch, cité par Annie Fourcaut, « L'histoire urbaine de la France contemporaine : Etat des lieux », *Histoire urbaine*, n° 8, décembre 2003, p. 174.

14h30

Johan Lagae, Sofie Boonen : *Décoloniser l'espace périurbain en RDC. Le quartier Ruashi à Lubumbashi.*

Comme dans d'autres colonies, les centres urbains du Congo belge ont connu une forte croissance démographique après-guerre, poussant le gouvernement à lancer un planning plus structuré afin de répondre aux pressions sur l'espace urbain. Ainsi, l'Office des Cités Africaines (OCA) est fondé en 1952, afin de contrer l'émergence des bidonvilles dans les principales villes du Congo belge et Ruanda-Urundi. Développant une action qui repose sur l'importation de modèles urbains occidentaux comme le 'neighbourhood unit', l'OCA planifie plusieurs villes satellites prévues pour environ 30.000 habitants dans la périphérie des centres comme Kinshasa, Lubumbashi ou Kisangani. Pourvus de logements -type bien étudiés au niveau de l'architecture –qui vaudrait à l'OCA une reconnaissance internationale– et de fonctions publiques, ces quartiers constitueront des zones urbaines bien équipées qui resteront néanmoins inscrites dans la logique spatiale de ségrégation raciale caractéristique de la politique urbaine dans la colonie belge.

En prenant le cas du quartier OCA à Lubumbashi, nommé jusqu'aujourd'hui Ruashi, cette présentation cherche à dévoiler la logique du plan initial d'une telle ville satellite conçue au milieu des années 1950 en Afrique Centrale et à montrer comment cette zone périurbaine s'est développée au cours de l'époque postcoloniale. En analysant en détail son tissu actuel, aussi bien au niveau du quartier qu'au niveau de la parcelle et de la maison individuelle, nous souhaitons évoquer les continuités et ruptures dans son fonctionnement. En particulier, nous visons à illustrer l'appropriation et la transformation des espaces et constructions dont le modèle occidental ne correspondait le plus souvent pas aux modes et pratiques de vie des habitants africains. En présentant une typologie de ces phénomènes, nous essayons de nuancer la lecture de ce genre de processus, habituellement interprété comme un « urbanisme informel ».

15h-15h15 Pause

15h15 Session *Périurbain et projet polistique (2)*. Présidence : Philippe Vergain.

15h30 **Jean-Marc Zuretti : *Le périurbain, un patrimoine à négocier ?***

Le développement des villes, puis l'urbanisation effrénée de territoires toujours plus vastes depuis la première moitié du XIX^{ème} siècle, ont généré des éléments dignes d'intérêt les plus divers, d'autant plus variés que leur production a souvent privilégié l'expression individuelle, la création de prototypes, la singularité des situations, par delà même la pluralité des programmes.

Depuis quelques décennies, ces territoires connaissent des mutations importantes, inhérentes à l'évolution de l'économie (déindustrialisation et tertiairisation), au développement social (étalement urbain, logements sociaux ou individuels, universités, recherche), aux restructurations (hôpitaux, transports, prisons, casernes, palais de justice) et aux remédiations (quartiers en deshérence, économies d'énergie, densification).

En raison de ces bouleversements, plusieurs démarches contradictoires s'affrontent : patrimonialisation, transformation, destruction, adaptations... La société protège désormais des créations très récentes mais laisse disparaître des réalisations insignes de l'histoire de l'industrie, du logement social, des Etats, parfois même... La mise en œuvre des politiques publiques appelle par conséquent des éclairages certains et assurés, à même d'aider la décision politique.

Les missions de l'Inventaire semblent donc obliger à se positionner de manière dynamique dans le jeu collectif des acteurs. L'évocation de quelques situations et démarches permettra d'envisager d'autres positionnements de l'Inventaire, au risque de devoir s'impliquer dans des temporalités autres et des méthodes nouvelles pour intervenir, par exemple, dans l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme, des Plans de sauvegarde et de mise en valeur, les futures Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (ZPPAUP) ou dans les projets de rénovation urbaine. Dans ces circonstances, le patrimoine périurbain, le patrimoine en général, devient sans aucun doute objet de négociation, matière en attente de définition collective.

15h50 **Pascale Poupinot : *(titre d'intervention à préciser)***.

16h10 Débat

16h55 **Vincent Négri : *Conclusions***.

17h15 Fin des débats



ANNEXE

LE PÉRIURBAIN. TERRITOIRES, RÉSEAUX ET TEMPORALITÉS.

Nombreuses sont les études du bâti et de formes urbaines, en particulier les opérations d'inventaire qui doivent traiter d'un vaste territoire périurbain gravitant autour d'un centre. Ces espaces ne se laissent pas caractériser aussi facilement que des parties de ville plus compactes et circonscrites¹. Où s'arrête la ville dense ? Où commencent ses périphéries ? Où commencent les espaces dits ruraux ? La recherche de seuils est-elle la meilleure manière de circonscrire ces questionnements ?

L'intérêt à réfléchir aujourd'hui sur le périurbain est en partie lié à une demande du politique qui, avec la loi SRU de 2000, les lois de décentralisation de 2003-2004 et aujourd'hui les Grenelle Environnement (qui visent à lutter contre l'étalement urbain), a construit ou conforté de nouvelles échelles administratives et projectuelles. À la commune, au canton, au département et à l'État national, se superposent aujourd'hui les communautés de communes, les communautés d'agglomération ou les communautés urbaines, les pays, les régions et le territoire de l'Union européenne. Ce sont souvent à ces échelles nouvelles que résident, pour les élus, les enjeux d'une action sur le périurbain qui soit en amont bien informée par les chercheurs.

Le périurbain ne peut être abordé que dans une logique pluridisciplinaire. Sur ce thème se côtoient l'histoire de l'architecture et des formes urbaines et l'histoire de l'urbanisme, l'histoire du patrimoine, l'archéologie, l'histoire de la photographie et plus généralement l'histoire de l'art, l'histoire culturelle, l'histoire urbaine, l'histoire des représentations, ainsi que la littérature, et bien sûr la démographie, la géographie, la sociologie, l'ethnologie, l'anthropologie. Ces disciplines et champs disciplinaires fournissent des éclairages et des appareils théoriques souvent imbriqués, qui sont partiellement transposables et parfois concrètement utilisables, sous réserve d'en éclairer les positions et l'historiographie.

Deux grands axes de réflexion peuvent être esquissés : l'un porte sur les manières d'appréhender la notion ; l'autre porte sur la question de ses rapports au temps : temps de l'objet d'une part, temps de son analyse d'autre part. Chacun de ces deux axes mérite d'être abordé par le croisement des regards d'élus, de chercheurs de Services régionaux d'Inventaire, d'universitaires, d'architectes-urbanistes et d'architectes du patrimoine, d'écrivains, d'artistes, de documentaristes et de photographes.

1.1 – Notion composite pour espace flou ?

Phénomène décrit dès les années 1940, le périurbain est morphologiquement distinct de la banlieue, et a été confondu avec la rurbanisation. Espace hétérogène et discontinu, il est constitué d'espaces ruraux devenus interstitiels, voisinant avec des objets architecturaux et urbains récents, et en englobe d'autres plus anciens.

L'Insee définit le périurbain comme le fait de communes qui n'appartiennent pas à une agglomération au sens de la continuité du bâti, et qui envoient au moins 40 % de leurs actifs travailler dans une aire urbaine. Le périurbain concernerait le quart du territoire français et plus de 10 millions de ses habitants. Afin de qualifier le périurbain, les démographes ont créé un territoire statistique aux composantes volontairement restreintes (habiter, travailler) et par conséquent instables, dans lesquels les historiens d'architecture puisent de précieuses clés de lecture, notamment réticulaires, sans pour autant s'y reconnaître totalement.

¹ La bibliographie touchant à ces questions est extrêmement abondante. Pour disposer d'un aperçu rapide de l'état de la recherche concernant les rapports de la ville à ses au-delà, on peut se reporter à un numéro de la revue *Histoire urbaine*, « La ville, entre urbanité et ruralité », n° 8, décembre 2003, réalisé sous la direction de François Loyer et Dominique Hervier. Voir la définition qui est donnée du terme dans Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

Le périurbain rencontre depuis quelques années les préoccupations des historiens d'architecture, d'où la nécessité de le définir dans ce champ précis.

1.2 – Angles morts et conjectures

Parce que le périurbain est un concept encore peu visité en histoire de l'architecture, toute recherche qui lui est consacrée recèle plus que d'autres des implicites et des angles morts qu'il est intéressant d'identifier. D'emblée, il semble important de détacher les analyses du périurbain de cette téléologie, solidement ancrée dans l'historiographie, et certes confirmée par bien des évidences, qui le promettrait à n'être qu'une étape vers l'urbanisation dense. S'il paraît réducteur de voir une « sous-ville » dans le périurbain, il n'est pas plus fécond d'y voir une « pré-ville ».

1.3 – Zones et périmètres

L'appréhension du périurbain par le moyen des zones et périmètres est parfois ardue, aussi se pose la question de la pertinence de ces outils descriptifs, juridiques et opérationnels, consacrés de longue date, dont cependant les historiens, sinon les urbanistes et les élus, constatent en certains cas le caractère univoque et simplificateur.

L'historien se lie peut-être moins facilement aux représentations zonées des territoires, ne serait-ce que parce que ses sources documentaires renseignent des faits qui ne coïncident jamais tout à fait avec la topographie et la temporalité de ses objets de recherche.

1.4 – Échelles et réseaux

À quelles échelles l'historien a-t-il le meilleur bénéfice à appréhender le périurbain ? Le périurbain est-il un espace à circonscrire et analyser par ses caractères morphologiques et typologiques, ou plutôt à appréhender comme une agrégation instable et dérivante de réseaux fonctionnels et sociaux, hérités de l'histoire ? Les définitions de la notion de réseau seront ici à explorer.

La métaphore de l'archipel serait-elle finalement la moins limitative des représentations réticulaires du phénomène, en ce qu'elle permettrait d'appréhender cette double échelle : celle de communautés d'espaces agglomérées et fortement connectées entre elles par les transports publics d'une part, celle d'archipels suburbains évoluant entre villes-centres et pays d'autre part ?

1.5 – Tourisme-patrimoine et valorisation

À l'échelle des régions qui conduisent les inventaires du patrimoine culturel, la recherche a aussi à s'intéresser aux stratégies d'aménagement du territoire, qui intègrent notamment le tourisme et le développement culturel. Il importe de repenser ce qu'on appelle *valorisation*, en termes de valeur ajoutée et non pas seulement de visibilité, que ce soit pour les opérations d'inventaire, ou par exemple pour mesurer l'impact des points de repère sur l'attractivité des territoires.

La question de la valorisation des territoires rencontre l'histoire du couple tourisme-patrimoine. Le périurbain, en effet, est un espace où patrimoine et tourisme s'épanouissent conjointement de manière parfois paradoxale, parce qu'il englobe et remet en proximité des objets anciens ou visuellement remarquables, autrefois isolés ou sous-évalués.

2. 1 – Temps et rythmes du périurbain

« La ville, c'est du temps solidifié », résumait Bernard Lepetit, qui écrivait par ailleurs que la ville « n'est jamais synchrone avec elle-même : le tissu urbain, le comportement des citadins, les politiques d'aménagement [...] se déploient selon des chronologies différentes. Mais en même temps la ville est tout entière au présent. Ou plutôt, elle est tout entière mise au présent par les acteurs sociaux sur qui repose toute la charge temporelle »².

² Bernard Lepetit, « Une herméneutique urbaine est-elle possible ? », dans Bernard Lepetit, Denise Pumain (dir.), *Temporalités urbaines*, Paris, Anthropos, 1993 (rééd. 1999), p. 293.

Parce que les temps des usages, de l'urbanisation, du projet architectural et urbain, de la patrimonialisation et de l'écriture de l'histoire s'écoulent à des vitesses différentes dans les villes-centres historiques et dans les espaces périurbains, des écarts peuvent être appréhendés entre les unes et les autres et abonder une réflexion différentielle novatrice.

2.2 – Les temps des images et des récits

Qu'on songe à Walter Benjamin, à Jorge Luis Borges, à Julien Gracq, à Italo Calvino ou à Georges Perec, les écrivains pensent souvent les villes comme formes littéraires, voire comme scénarios, notamment au sens d'un récit qui puiserait sa structure dans celle du bâti, ou l'une de ses échelles dans le déroulement du pas du promeneur. D'une autre manière qu'avec la ville-spectacle née à l'âge baroque, la ville n'est-elle pas le lieu de scénarios imaginaires, politiques et scientifiques ? Par sa polymorphie et sa discontinuité, le périurbain se prête particulièrement bien à ce genre d'approche.

Les photographes en particulier, qu'ils soient en création personnelle, dans le cadre de commandes d'inventaire, ou dans celui de programmes d'observatoires urbains, postures qui ne s'excluent pas les unes les autres, restituent les articulations des temps du périurbain, leurs approches pouvant constituer des enseignements pour l'historien. L'apport des documentaristes mérite d'être pleinement évalué dans cette même perspective.

2.3 – Rythmes et délais de la recherche

En matières de qualification et de valorisation patrimoniale, et particulièrement dans le cas délicat du périurbain et des marges de villes, de nombreux problèmes organisationnels et culturels sont liés à ce que les parties prenantes ne pensent pas suffisamment l'imbrication de leurs compétences ni surtout les disparités de leurs rythmes de réflexion et d'action.

Les chartes de recherche en général, les cahiers de clauses scientifiques et techniques en particulier, permettent de séquencer les opérations d'inventaire, en particulier en situation périurbaine où la gestion de la grande quantité pose souvent des problèmes de méthode et de délais. Dans le cas de conventions avec des villes ou d'autres collectivités, les opérations d'inventaire peuvent s'insérer dans le temps très court de l'instruction de documents d'urbanisme ou de l'avancement de politiques urbaines ou de territoires. C'est alors la formalisation des méthodes et des objets qui peut être bouleversée, la recherche fondamentale y trouvant en retour un efficace levier de renouveau.

Objectifs :

- Inscrire la démarche scientifique dans les actuelles politiques urbaines et culturelles portant sur le périurbain ;
- Mieux construire le concept de périurbain en histoire de l'architecture, en rapport avec les autres sciences de l'homme et de la société ;
- Réfléchir aux approches et aux méthodes d'analyse des inventaires en situations périurbaines ;
- Mieux penser les rapports théoriques et pratiques entre les processus d'urbanisation, les projets de valorisation, les projets d'urbanisme, les politiques urbaines et culturelles, la création artistique, l'histoire de l'architecture et les inventaires du bâti et de l'espace périurbains.

Jean-Baptiste Minnaert
Université de Tours François-Rabelais,
InTRu (Interactions, transferts, ruptures artistiques et culturels, JE 2527)