

Le gouvernement de la plaine
Les plaines urbaines de Likoto comme (méta)projet de paysage

Plain's government
Likoto's urban plains as a landscape (meta)project

Janvier 2018

Auteur : Denis Delbaere, paysagiste, professeur « Ville et Territoire » / LaCTH / ENSAP de Lille / 2 rue Verte, 59 650 Villeneuve d'Ascq / d-delbaere@lille.archi.fr

Paysagiste DPLG, professeur (HDR) en Ville et Territoire à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille, dirige l'axe de recherche « Territoires en mutation et Situations métropolitaines » au sein du Laboratoire Conception Territoire Histoire (LaCTH), auteur de « La fabrique de l'espace public / Ville, Paysage et Démocratie » (Ellipses 2010) et « Table rase et Paysage / Une exploration des paysages de la modernité pour un renouveau critique du planisme » (Pétra, 2016).

Résumé :

Cet article défend l'hypothèse selon laquelle le paysage est la figure de la recomposition d'une forme nouvelle de gouvernance, différant radicalement des modes d'exercice et d'organisation du pouvoir que caractérisait leur logique proactive, volontariste et prescriptive, dès lors qu'il suit une logique intégrative, critique, fondatrice d'un « métaprojet » plutôt que d'un projet de territoire. Le propos s'appuie sur une recherche portant sur la manière dont les grandes infrastructures de l'eurométropole Likoto ont progressivement généré autour d'elles des espaces induits et devenus des supports de vie non planifiés, que j'appelle les plaines urbaines. Je montrerai comment ces plaines acquièrent une visibilité croissante jusqu'à devenir peut-être aujourd'hui un paysage revendiqué, défendu et aimé de celles et ceux qui l'habitent.

This paper introduces the hypothesis that landscape is the principle of a new kind of governance, radically different from the prescriptive, voluntaristic and active way of usual ways of ruling and managing territories. More than a territorial project, Landscape governance should arouse critical and integrative (meta)projects. The paper deals with a research about the way great transport infrastructures of Likoto Eurometropolis have little by little generate around them non planned living spaces, that I call « urban plains ». I will show how those plains are more and more visible, and perhaps become today a considered landscape, defended and appreciated by those who live in.

Mots-clefs : eurométropole / infrastructures / accotements / trame verte / appropriation sociale / plaine / paysage / gouvernance / conflit / forme

Eurometropolis / infrastructures / verges / green network / social appropriation / plain / landscape / governance / conflict / pattern

Le gouvernement de la plaine
Les plaines urbaines de Likoto comme (méta)projet de paysage

« L'acropole est oligarchique et monarchique, la plaine est démocratique. »
Aristote, *Politique*, livre VII, 10

La recherche dont cet article médite certains aspects questionne initialement les méthodes de construction des trames vertes et bleues, et à travers elles les moyens d'une gouvernance territoriale susceptible de les mettre en œuvre. Ce questionnement m'a amené à observer une forme émergente d'espace collectif, potentiellement alternative aux formes planifiées de trames vertes, les plaines urbaines. L'hypothèse que je défendrai est que l'émergence de ces plaines en tant que figures structurantes d'une nouvelle géographie métropolitaine s'appuie sur leur dimension paysagère, mais selon des modalités jusqu'ici peu appréhendées.

Mes activités de critique m'avaient amené à mettre en doute la capacité de nos sociétés démocratiques à produire de telles infrastructures vertes, susceptibles de répondre efficacement à la grande échelle du territoire régional et métropolitain aux défis de la modification climatique, de la raréfaction des énergies fossiles et de l'effondrement de la biodiversité. Il me semblait qu'une telle ambition nécessitait une concentration du pouvoir décisionnel entre les mains de collectivités territoriales dont, cependant, la légitimité se trouve de plus en plus souvent remise en question par certaines fractions actives et influentes de la société civile, tandis que leur capacité d'action se trouve réduite par un mode de structuration interne d'une complexité croissante. Cette crise de l'aménagement public du territoire s'insère dans un processus interne aux sociétés dites démocratiques, dont tout indique qu'il poursuivra son développement, et qui les conduit à délégitimer leurs propres instances décisionnelles (Gauchet, 2002). L'époque du planisme et de la « géographie volontaire » prônée par Jean Labasse est bien révolue, et les stratégies de contournement du problème tentées par certaines collectivités montrent rapidement leur limite¹.

Dans ces conditions, la dimension paysagère du territoire peut apparaître comme un cadre de relégitimation de la planification, dès lors qu'en la fondant sur un « déjà-là » identifié et apprécié de tous, elle favorise son « acceptabilité sociale » (Amphoux, 2001). En suivant cette logique, l'hypothèse qui sous-tendait la recherche « En marge » (Delbaere et alii, 2015) était que puisque les trames vertes ne peuvent plus être instituées et construites, il serait peut-être possible, du moins, de tirer parti de celles qui, sous une forme plus ou moins embryonnaire, existeraient dorénavant et déjà, en sorte que plutôt que de les produire, il s'agirait de conforter, d'épaissir, de faire monter en qualité paysagère, urbaine et environnementale ces trames vertes potentielles. Le réseau des grandes infrastructures de transport, avec leur suite de talus boisés, d'accotements enherbés, de fossés et de bassins de retenue, de buttes acoustiques plantées et de cœurs d'échangeurs déserts, me semblait constituer un cas d'étude idéal, et je choisis de me concentrer sur le territoire de l'eurométropole Likoto (Lille Kortrijk Tournai) précisément parce qu'elle se développe à l'intérieur et autour d'un vaste carrefour européen d'infrastructures autoroutières, ferroviaires et fluviales. « En marge » a associé pendant cinq ans des chercheurs en sciences humaines et en sciences de la nature² autour

¹ Voir sur ce point l'analyse du projet de forêt régionale de la région Nord-Pas de Calais et des stratégies communicationnelles qui le structurent en profondeur, que j'ai publiée dans les Cahiers Thématiques en 2009.

² Equipe composée de Denis Delbaere, paysagiste, directeur scientifique (LaCTH / Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille), Sabine Ehrmann, photographe (LaCTH / Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille), Bruno Noteboom et Sam Lanckriet, urbanistes (LABO S / Université de

d'une démarche d'analyse typologique, de cartographie et d'inventaire de cette trame verte potentielle.

La recherche a cependant opéré un important glissement scalaire au cours de son développement. Dans la mesure où l'objectif était d'identifier une trame verte potentielle à l'échelle eurométropolitaine, c'est d'abord à cette échelle que les questions ont été formulées. Nous nous sommes demandés par exemple quelle perception il est possible d'avoir de cette trame des talus et des accotements à l'échelle de la métropole et des principaux déplacements que chacun est amené à y faire. Nous avons interrogé la relation entre ces plantations linéaires et les principales entités paysagères relevées quelques années plus tôt par l'atlas des paysages du Nord-Pas de Calais. Nous avons ambitionné d'établir dans quelle mesure talus et accotements jouent un rôle dans la connectivité des espaces dits naturels du territoire eurométropolitain, ou quelle proportion de la flore régionale y est implantée, et parmi elle, quelle est la part des espèces patrimoniales. Très vite, nous avons été submergés par la multiplicité et la diversité des situations réelles. Les pédologues relevèrent la discontinuité des « anthroposols » sur lesquels nous travaillions, et qui empêchait de définir des profils pédologiques types à partir desquels une description générale de la trame serait possible. Les botanistes montrèrent au moyen d'une cinquantaine de relevés opérés sur des tronçons types de la trame la grande diversité spécifique de la flore, mais aussi la variabilité considérable de cette diversité d'un lieu à un autre, sans que des critères physiques explicatifs très précis puissent être dégagés. L'analyse des pratiques sociales liées aux talus et à leurs abords immédiats a fait apparaître la même abondance et la même disparité des résultats, en sorte qu'il nous est apparu bientôt que si la trame de Likoto existe, il est impossible de la penser comme un maillage de structures homogènes, aux caractéristiques un tant soit peu constantes, et il serait plus juste de la décrire comme un agrégat de lieux singuliers, dont l'intensité de l'appropriation sociale et biologique évolue selon la singularité de l'interface qui s'y établit entre l'infrastructure et l'environnement qu'elle traverse (Clergeau, 2007). Si cet environnement est très artificialisé, le talus joue un rôle de refuge biologique majeur et on y trouve une diversité spécifique importante. Si l'étendue d'espace que l'infrastructure circonscrit aux portes de la ville est inférieure à une certaine surface, on peut y observer une certaine densité de pratiques sociales. Il est impossible de décrire la trame des talus sans étendre l'analyse à ce chapelet de lieux successifs, de dimensions et de texture variable, et qui s'intercalent entre le clos de l'infrastructure et la lisière de la ville, ce que j'ai appelé des « plaines urbaines ». Le réseau de plaines urbaines correspond à une trame verte à la fois effective (puisque elle existe dans sa continuité physique et géographique), potentielle (puisque les services écosystémiques et paysagers qu'elle rend sont en général embryonnaires), mais aussi vécue (puisque elle se traduit à des échelles de lieux qui correspondent à des situations urbaines, sociales et biologiques précises, engageant des individus et des communautés). (Figure 1 : détail de la carte inventaire des plaines urbaines de Likoto).

Pour appréhender le rôle que joue la dimension paysagère dans l'émergence de ces plaines, je relèverai sa présence à l'intérieur d'un certain nombre de projets d'aménagement qui les concernent, puis je la contextualiserai à l'intérieur d'un processus de formation physique global des plaines. Je montrerai ensuite comment les conflits sociaux qui accompagnent cette formation historique sont résolus par l'argumentation paysagère et je tâcherai pour finir de

Gand), Benoît Toussaint, botaniste (Conservatoire Botanique National de Bailleul), Cédric Vanappelghem, biologiste (Conservatoire d'Espaces Naturels du Nord-Pas de Calais), Vincent Damoy, sigiste (Conservatoire d'Espaces Naturels du Nord-Pas de Calais), Francis Douay et Sébastien Détriché, pédologues (LGCgE, Equipe « Sol et Environnement » / Institut Supérieur d'Agriculture de Lille) et Alain Leprêtre, écologue (LGCgE / Université de Lille 1, Sciences et Technologie)

dégager à partir de cette analyse quelques caractères d'une gouvernance paysagère des plaines, en la mettant en rapport avec les grands débats anthropologiques contemporains.

1. un paysage émergent ?

Il doit sembler à ce stade au lecteur que les plaines urbaines de Likoto sont un objet de recherche qui entretient avec les questions de gouvernance par le paysage une relation très incertaine, puisque ce qui m'a amené à identifier ces objets est une série d'hypothèses sans rapport explicite avec la dimension paysagère de ces espaces, au sens où peut la définir la convention européenne du paysage, pour qui ce dernier est « *une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* » (Convention Européenne du Paysage, 2000). Il ne suffit pas qu'un chercheur ait identifié un type de lieu qui lui semble présenter, effectivement ou potentiellement, les caractères d'un paysage, pour que ce lieu puisse être considéré comme tel. Le paysage est une qualité qu'une population donnée accorde à tout ou partie de son environnement. Or, nulle part en me promenant dans les plaines urbaines je n'ai rencontré de personnes m'en parlant comme de paysages. Certains de leurs constituants, parfois, sont décrits comme formant un paysage, par exemple les bords d'un canal ou un petit bois abandonné au bord d'une voie ferrée, mais la plaine urbaine en tant qu'unité spatiale n'est pas un paysage.

(Figure 2 : carte de localisation du terrain d'étude avec indication de la matrice cadastrale et des grandes infrastructures. Source : Géoportail)

Il existe certes des indices d'une mise en paysage progressive, à l'instigation des collectivités territoriales, de certaines de ces plaines.

Au Sud de Lille, depuis le milieu des années 1990, les communes de Vendeville, Templemars, Faches-Thumesnil et Wattignies s'opposent à l'urbanisation de la grande plaine agricole qui les sépare, et peu à peu la Communauté urbaine a fini par inscrire dans son document d'urbanisme le maintien de ces centaines d'hectares de champs, puis leur aménagement léger en « espace naturel des Périsieux » (Brand et alii, 2012). La dimension infrastructurelle de l'espace joue cependant ici un rôle très réduit.

Au Nord de Lille, entre Pérenchies et Bondues, c'est aujourd'hui l'« arc nord » qui fait l'objet d'une étude d'organisation paysagère, afin de préserver les étendues de champs qui séparent la première et la deuxième couronne périurbaine de l'agglomération lilloise. Ici, une grande infrastructure de transport, la rocade nord-Ouest, joue un rôle évident dans la structuration de cet ensemble de plaines. Néanmoins, identifié au schéma directeur depuis les années 1990, l'arc nord a bien du mal à voir le jour et semble peu inscrit dans la conscience des populations locales.

Le projet du parc du Ferrain, entre Neuville-en-Ferrain en France et Menin en Belgique, initialement porté par la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière (COPIT), a sans doute lui aussi joué un rôle important dans la mise en paysage des plaines urbaines, puisque ce projet repose initialement sur une réflexion portée sur l'autoroute A22, entre Lille et Gand, et sur la manière dont les espaces ouverts qui la longent pourraient être mis en valeur et former le motif d'un vaste parc eurométropolitain et transfrontalier (Louguet et Tiry, 2010). Mais ce projet de parc a fait long feu, et même si la communauté urbaine parle aujourd'hui d'en relancer la planification, nombre des terrains qui le constituaient ont été abandonnés à une urbanisation particulièrement peu qualitative.

La pièce maîtresse de cette amorce de mise en paysage des plaines est constituée par le Parc de la Deûle, projet issu des planifications régaliennes de la Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR) dans les années 1960, et qui est finalement parvenu à voir le jour au prix d'un renversement complet de ses méthodes (Delbaere, 2010). Le parc de la Deûle a été pensé par ses concepteurs et son maître d'ouvrage comme une stratégie d'amélioration progressive et partenariale de fragments de paysage disséminés dans la plaine de la Haute Deûle. L'infrastructure du canal y joue le rôle de colonne vertébrale, doublée par le tracé plus pointilliste de la rigole de la Tortue, fossé d'assèchement agricole qui serpente entre ses biefs. Mais malgré le succès opérationnel du projet, la fréquentation du parc reste très locale et n'a pas fondamentalement changé les pratiques initiales en matière de cadre de vie. La nature paysagère de ces ensembles de champs et de friches n'est jamais allée de soi selon les dires mêmes de son principal maître d'ouvrage et promoteur, Pierre Dhénin³.

Tout semble indiquer que l'action publique ne peut compter ici sur une préexistence forte du sentiment du paysage, grâce au support de laquelle elle trouverait une légitimité évidente. Au contraire, le caractère paysager de la plaine doit se démontrer, s'argumenter sans cesse. Cependant, que le caractère paysager d'un lieu ou d'un territoire ne s'acquiert que de façon progressive est un fait largement analysé par les théories du paysage, notamment en France. Le paysage est un construit sensible, social et culturel qui s'établit progressivement et résulte d'une historicité particulière. Les mécanismes de cette historicité ont été appréciés de manières très différentes, mais en réalité complémentaires comme de récents ouvrages de synthèse théorique le montrent bien (Besse, 2009 ; Luginbühl, 2012), depuis l'approche culturaliste défendue par la théorie de l'artialisation progressive du pays en paysage (Roger, 1997) jusqu'à la vision plus sociologique d'un processus de mise en paysage fondé sur la capacité des populations elles-mêmes à conférer cette valeur, notamment aux espaces échappant à la production (Voisenat, 1995), en passant par l'approche phénoménologique pour qui ce processus s'inscrit dans les structures mentales de notre relation à l'espace géographique (Berque, 1995). Qu'en est-il dans le cas des plaines urbaines ?

2. La formation entropique des plaines

L'analyse historique de la formation de la trame des plaines urbaines montre que les amorces de mise en paysage que j'ai évoquées précédemment pourraient être comprises, plutôt que comme une lubie décrétée par les collectivités, comme le résultat provisoire d'un processus long et progressif d'émergence paysagère dont les étapes peuvent être décrites de la manière suivante, en s'appuyant sur une lecture chronologique des cartes et missions de photographies aériennes disponibles.

2.1. Structuration initiale des plaines

La construction des grandes infrastructures de l'eurométropole a été programmée par le schéma routier de 1962, notamment à la faveur des planifications dirigées par l'urbaniste paysagiste Théodore Leveau⁴. Ce schéma d'ensemble n'a pratiquement jamais été abandonné malgré plusieurs actualisations successives, et a conduit les premières réalisations autoroutières à partir des années 1960, entre Lille et Paris d'abord, puis Dunkerque, Gand, Bruxelles et Valenciennes, tandis qu'en Belgique les autoroutes entre Tournai et Courtrai et entre Courtrai et Ypres étaient mises à l'étude et construites sur la même période, c'est-à-dire

³ entretien personnel avec Pierre Dhénin, 23 Octobre 2007

⁴ documents conservés dans le fonds Leveau de l'Institut Français d'Architecture (IFA) sous la cote IFA n°149

du début des années 1960 au milieu des années 1970⁵. Ces grandes infrastructures se sont déployées à travers des campagnes encore très présentes aux portes des villes dominées par les grandes cultures sur les terrains calcaires du Sud (Weppes, Mélantois, Carembault), et par la polyculture élevage sur les sols argileux du Nord du Ferrain et de la Plaine de la Lys. Ces plaines jusque là libres de tout obstacle physique ont été ainsi découpées en vastes entités car les autoroutes passent rarement au niveau du terrain naturel, soit que l'humidité du sol impose de les construire sur des remblais (cas des autoroutes de Gand et de Dunkerque), soit que la préexistence d'un premier réseau routier, ferroviaire et fluvial, effectivement déjà très dense ici, impose d'incessants franchissements sous la forme de viaducs ou de tunnels dont l'accès est assuré par des voies dénivelées dont les hauts talus se déploient à chaque obstacle sur des centaines de mètres de part et d'autre.

Pendant que sont conduits ces grands chantiers tout au long des années 1970, les campagnes de photographie aérienne successives enregistrent le processus de périurbanisation connexe qu'ils ont suscité. A proximité des principaux échangeurs, de vastes ensembles de lotissements sont construits les uns après les autres, voués essentiellement à l'habitat et à l'activité économique, sur la base de planifications parfois volontaristes comme à Lille Est, souvent par grappes de grandes tailles puis, au fur et à mesure que le terrain se raréfie, par plus petites unités. La plaine agricole est à nouveau fragmentée par ces opérations, et dès la fin des années 1980 la structure de la plupart des plaines urbaines telles qu'on peut encore les observer aujourd'hui est installée⁶. En l'espace d'un quart de siècle, l'organisation du territoire périurbain a basculé radicalement, la grande plaine agricole cédant le terrain à un agrégat de plaines de dimensions variables, circonscrites par le clos des infrastructures et des lotissements.

(Figure 3 : La formation historique de deux plaines urbaines. En haut, entre la ville de Courrière, le canal de la Deûle, l'autoroute Lille/Paris et la Ligne à Grande Vitesse parallèle : de 1957 à 1992, le développement des infrastructures accompagne la croissance périurbaine et la plaine agricole remembrée s'orne d'alignements d'arbres le long des voies secondaires, d'équipements sportifs, de délaissés. En bas, entre Lys-lez-Lannoy et Toufflers, la RD 700 s'enferme dans un épais cordon boisé le long duquel des jardins publics et des terrains d'évolution s'intercalent entre infrastructures et extensions pavillonnaires. Sources : Géoportail)

2.2. Aménagement spontané des plaines

Cette nouvelle donne territoriale a bouleversé les pratiques des acteurs locaux, qui ont dû inventer des manières de composer avec les contraintes propres à cette juxtaposition subite et brutale de trois domaines d'activité, l'infrastructural, l'agricole et le résidentiel.

Les agriculteurs ont souffert d'un enclavement de plus en plus contraignant de leurs champs, perturbant l'accès aux parcelles, et ont aménagé de nouveaux chemins de desserte. Peu à peu, ils ont fait valoir la contrainte que représente pour eux la construction d'une infrastructure et obtenir que les nouveaux projets intègrent plus en amont leurs besoins propres d'accessibilité. Dans les années 1990 par exemple, le projet d'élargissement de la route nationale 41 entre Lille et Béthune a introduit dès la programmation la construction de deux voies parallèles à l'infrastructure principale, appelées « itinéraires de désenclavement agricole », et permettant une desserte des champs à partir de chaque traversée maintenue de la nationale. Egalement redoublée par une piste cyclable sur l'essentiel de sa longueur, cette voie à caractère

⁵ les dossiers d'avant-projet des autoroutes pour le versant français de l'eurométropole sont conservés aux archives départementales du Nord sous les cotes ADN 583 W n° 161 à 206

⁶ « En marge » a inventorié 419 de ces plaines sur l'ensemble du territoire eurométropolitain. La carte inventaire est disponible à l'adresse suivante : <http://ittecop.fr/index.php/33-enmarge>

autoroutier et le faisceau d'axes parallèles qui la longe expriment parfaitement le fait que l'infrastructure ne peut plus se concevoir purement et simplement comme un équipement monofonctionnel, mais comme un tracé recomposant activement les équilibres territoriaux. De nombreux exploitants ont aussi tiré parti de l'aubaine que représentaient certains espaces délaissés en bordure d'infrastructure pour améliorer le fonctionnement de leur exploitation, par exemple lorsque des voies d'accès des services de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) pour l'entretien des talus ont servi d'accès aux champs, où quand certaines aires de retournement servent au dépôt des betteraves après la récolte.

Les services gestionnaires des infrastructures ont souvent établi de bons rapports avec les agriculteurs, qui leur permettent fréquemment de longer leurs champs en bord d'autoroute pour accéder aux talus et les faucher, éliminant ainsi les adventices dont nombre d'entre eux redoutent la prolifération⁷. En revanche, ils ont dû faire face aux nombreux problèmes induits par la construction des infrastructures, notamment sur le plan hydraulique. En maints endroits, la franchissement des becques qui sillonnaient jadis la plaine agricole a perturbé l'écoulement des eaux et provoqué des inondations affectant soit les champs, soit plus rarement mais de façon retentissante, les habitations riveraines⁸. Il a alors fallu canaliser ces becques, dévier leur cours, construire des stations de relevage, et tous ces ouvrages d'assainissement sont aujourd'hui l'une des figures ordinaires des plaines urbaines. Pour y accéder, de larges pistes en concassé ont été construites, soit au-dessus du tracé de la becque canalisée (quand son cours est jalonné par des regards de visite), soit le long de l'infrastructure. Ainsi, les plaques d'égout sont le balisage le plus courant des principales pistes qu'il est possible de suivre le long des infrastructures de Likoto.

Les nouveaux riverains des plaines, venus y construire leur maison depuis les années 1970, ont aussi joué un rôle actif dans leur appropriation et leur transformation. Certains fonds de lotissement donnent directement, au moyen d'un petit chemin piétonnier, sur les plaines et les chemins agricoles ou d'entretien qui les longent et les traversent. Leur présence montre que la proximité des plaines a été pour les promoteurs de ces lotissements un argument commercial, et leur maintien, la plupart du temps, après ajout de mobiliers sécuritaires tels que chicanes antimotos et portiques anticaravanes confirme que la possibilité de se promener quotidiennement dans les plaines est vécue par nombre de riverains comme un aspect positif de leur cadre de vie. Il arrive également que les plantations autoroutières soient perçues par les riverains comme relevant de leur propre cadre de vie, comme s'en sont douloureusement rendu compte les services du Conseil général du Nord lorsqu'ils ont engagé un chantier de recépage des taillis devenus trop denses de la rocade nord-ouest, et que le maire de la commune, puis le président du Conseil général, ont été interpellés dans les heures qui suivirent le démarrage des travaux par des riverains scandalisés qu'on abatte ce qu'ils considéraient comme leurs arbres⁹. Les résidents se sont aussi appropriés les chemins construits par les agriculteurs et par les services gestionnaires des infrastructures pour leur propre usage, de promenade mais aussi, de façon moins licite, de dépôts d'ordures. Les pieds de talus sont fréquemment envahis par des amoncellements de déchets de taille de haies, de tonte de pelouses, ou de détritiques non organiques qu'on a préféré abandonner là plutôt que de faire le détour vers la déchetterie.

Une autre forme d'appropriation habitante des plaines concerne davantage les adolescents qui y ont grandi et y ont trouvé un terrain d'aventure tout désigné. Les buttes acoustiques et les

⁷ entretien avec les services de la DIR Nord, 12 Juin 2014

⁸ la becque du Corbeau, sur les communes de Verlinghem, Saint-André et Lompret, déborde régulièrement depuis la construction de la ligne à grande vitesse de Londres, et des travaux de canalisation et d'enfouissement du fossé conséquent ont été entrepris, notamment à l'entrée de Pérenchies

⁹ entretien avec Rodrigue Bournonville et Franck Savaète, Conseil général du Nord, Direction de la Voirie et des Infrastructures, 21 Juin 2014

talus boisés sont ainsi jalonnés de clairières où on fait du feu, où on boit, où on fume, et dont l'accès à travers les broussailles n'est perceptible que par les regards affûtés. Il est par ailleurs difficile de distinguer parmi ces indices d'usage ceux qui relèvent de la jeunesse locale et ceux qui relèvent de populations plus mobiles, comme les Sans Domicile Fixes qui installent parfois leur camp sur les talus. Les pratiques sexuelles encadrées ou non par les réseaux de prostitution exploitent l'aubaine de ces lieux retirés, et, de façon accélérée depuis la chute du bloc de l'Est, les exilés roms. La présence de cette nouvelle catégorie d'usagers, due à l'attractivité des plaines, joue aussi un rôle majeur dans leur transformation, d'une part parce qu'ils y établissent campements et chemins d'accès, d'autre part et surtout parce que les collectivités concernées, les communes en premier lieu, multiplient pour les écarter les dispositifs dissuasifs tels que blocs de pierre, portiques et fossés, généralement sans grand succès.

Ce à quoi on assiste donc à partir des années 1980 et de façon croissante, c'est à un mouvement diffus d'appropriation et d'équipement non planifié des plaines, au moyen de chemins, de pistes, d'aires de dépôt et de stockage de matériaux, de clairières et de campements, de mobiliers de sécurité vite détournés de leurs usages primitifs (le rocher devient un banc, le fossé un dépotoir). Les collectivités ont elles-mêmes accéléré ce mouvement en construisant sur ces vastes terrains dégagés les équipements exigés par les nouveaux résidents – collèges, salles de sport, salles des fêtes, centres sociaux, parcs publics, étangs de pêche- et qui drainent aujourd'hui une population de plus en plus importante.

(Figure 4 : reportage photographique montrant divers aspects de l'aménagement spontané des plaines. En haut, l'activité agricole impose des itinéraires de désenclavement qui servent bientôt de support à toutes formes de mobilités (ici à Gruson, le long de l'autoroute de Lille/Bruxelles) et les potagers s'emparent de certains délaissés (ici à Ronchin, le long de l'autoroute Lille/Paris). En dessous, la gestion de l'assainissement perturbé par les infrastructures induit la création d'ouvrages enterrés dont l'accès est assuré par des pistes techniques, dont s'emparent les promeneurs et les campeurs (ici à Mons-en-Baroeul, le long de la Voie Rapide Urbaine). En dessous, les riverains des plaines demandent la création d'aires de jeu, d'allées de promenades, et les créent d'eux mêmes quand ils ne sont pas écoutés par leurs élus (ici à Toufflers le long de l'antenne Est de Roubaix et à Wasquehal le long de la Voie Rapide Urbaine). En bas, des indices d'appropriation par les usages marginaux : graffeurs à Wasquehal sous la Voie Rapide Urbaine et à Marcq-en-Baroeul le long de la même infrastructure. Sources : photographies personnelles)

2.3. Conflit social et mise en paysage

Au final, cette deuxième étape de formation des plaines urbaines, en les transformant en des sortes d'espaces publics émergents, n'a-t-elle pas préparé le terrain pour leur « mise en paysage » progressive, comme tend à le montrer la contestation qui ira croissante des projets susceptibles d'impacter ces éléments du cadre de vie périurbain ?

En 2000, le nouveau schéma directeur de la communauté urbaine de Lille, voté en 1997, est annulé en raison de l'opposition d'une part importante de la population à la construction du contournement Sud de la métropole. Au même moment, comme je l'ai évoqué en introduction de ce texte, un groupe de communes du Sud de Lille se fédère pour contester l'urbanisation programmée des champs qui les séparent encore. Au Nord, c'est la construction de l'autoroute A24, qui doit relier l'autoroute de Gand à celle de Dunkerque en évitant la traversée de l'agglomération, qui est contestée. Tous ces projets seront finalement abandonnés ou reformulés dans des termes qui atténuent largement leur nature infrastructurelle. Même le projet phare de cette période, la ZAC Euralille, dont la réalisation est conditionnée par la construction de trois voies à grande vitesse vers Londres, Bruxelles et Paris se croisant entre

Lesquin et Fretin au Sud-Est de la Lille, devra respecter un cahier des charges exigeant. La voie rapide entre Lille, Roubaix et Tourcoing aura été la dernière voie urbaine à caractère autoroutier qu'il aura été possible de réaliser, après des décennies de lentes expropriations, et malgré des oppositions suffisamment vives contre « la pénétrante de Fives » pour que, au début des années 1970, l'Etat ait préféré contourner le problème et transformer en autoroute de décharge le boulevard urbain qui devait assurer la structuration urbaine de Villeneuve d'Ascq, condamnant ainsi la ville nouvelle à se développer autour d'une artère autoroutière¹⁰. L'émergence de ces contestations montre que la périurbanisation suit une logique entropique : si la construction des grandes infrastructures permet la périurbanisation, celle-ci induit progressivement une valorisation des espaces qui, finalement, compromet la poursuite des programmes de construction des infrastructures. Une sorte de point d'équilibre s'établit progressivement entre construction d'infrastructures, périurbanisation et valorisation des plaines, car c'est bien en grande partie sur la revendication de la valeur de ces plaines que la contestation a été menée. Cette valeur, certes, n'est que très rarement de nature paysagère. Dans le cas du contournement Sud, le débat a porté sur la fonction hydraulique des territoires concernés par le projet, et dont les champs captant assurent une part essentielle de l'approvisionnement en eau potable de la métropole lilloise. Dans le cas des Périsseaux, c'est davantage la fonction agronomique des terrains qui a été au cœur de la contestation, même si la dimension environnementale et paysagère n'en ont pas été absentes.

En revanche, c'est bien dans des termes paysagers que la résolution de ces conflits a été recherchée par les pouvoirs publics. Le redimensionnement des projets d'infrastructure contestés a largement joué la carte d'une redéfinition dans des termes plus urbains. La voie rapide urbaine entre Lille Roubaix et Tourcoing a été, dans ses parties les plus sensibles, redessinée comme un ouvrage supposément urbain, dont l'architecture des murs de soutènement, des ouvrages s'art, des ponts habités, des contre-allées paysagères, devait assurer une bonne greffe avec le milieu urbain ambiant, réduire les nuisances induites par des traitements acoustiques importants, et anticiper la résolution de toutes les gênes occasionnées, notamment en terme de déplacements urbains (Depoorter, 2013). A Lille, le passage sous tunnel de la ligne à grande vitesse de Londres a induit la transformation des terrains excavés en une plaine de loisirs sportifs et de promenade, bientôt devenue également le support de gestions environnementales en pleine agglomération (Delbaere, 2013). La construction même de la gare Lille Europe sous le niveau du sol urbain a dû s'adjoindre d'un terrassement complet des abords pour y inventer de toutes pièces une nouvelle place urbaine, la place François Mitterrand (Estienne et Escudie, 2008). Le projet de contournement Sud prend désormais la forme d'un boulevard urbain réalisé par tranches successives à la faveur des projets urbains qui le bordent, planté d'alignements continus, et reliant un chapelet d'espaces publics adressés aux tissus urbains traversés. Tous ces projets, réalisés à partir du milieu des années 1990 et dont certains se poursuivent aujourd'hui, ont pour effet d'urbaniser les plaines urbaines mais au prix d'un renforcement de la fonction d'espace public de la portion d'espace ouvert plus ou moins importante qu'ils en préservent, et incidemment au crédit de leur valeur paysagère. Ils concernent les plaines les plus urbaines, où le conflit entre acteurs est le plus tendu et donc le plus porteur de projet. Mais c'est aussi dans ce contexte d'entropie urbanistique que les projets dont j'ai parlé en introduction, et qui amorcent une mise en paysage des grandes plaines de la périphérie urbaine, ont vu le jour et prennent à mon avis leur sens propre.

Si les plaines urbaines ne sont pas un paysage socialement admis, le paysage est donc pourtant celui de leur caractère qui, peu à peu, sur la base des situations générées par les politiques d'aménagement routier, puis à travers les formes concrètes de leur appropriation

¹⁰ entretien avec Serge Aubépart, paysagiste ONF chargé de l'aménagement de la chaîne des étangs de Lille Est, 14 Novembre 2011

socio-spatiale, et finalement à travers la rhétorique des conflits socio-politiques qui agitent la périurbanité de Likoto, régit leur planification et leur mise en forme. Il reste à comprendre ce qu'une telle logique d'émergence nous dit d'une gouvernance des plaines par le paysage.

3. le paysage comme (méta)projet

Que peut-on dire sur une telle base de la manière dont le paysage organise le gouvernement des plaines urbaines ? Qu'est-ce que ce cas d'étude, plus largement, peut nous apprendre sur une gouvernance des territoires par le paysage ?

3.1. Paysage inclusif

Premièrement, que dans le processus décrit, le caractère paysager de l'espace émerge lentement comme un argument de projet parce qu'il est susceptible d'équilibrer des tensions entre groupes d'intérêts en conflit plus ou moins ouvert. On est loin ici d'une conception figée du paysage, fréquente dans la plupart des démarches de type patrimonial. Lorsque, par exemple, la charte paysagère d'un Parc naturel régional ou le règlement d'un secteur sauvegardé, d'une Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) prescrit les formes que doit respecter tel ou tel aménagement, ils le font au nom d'une image prédéterminée et clairement arrêtée de ce qu'est le paysage : les prairies permanentes bordées de saules têtard de la plaine de la Scarpe et de l'Escaut, le gabarit architectural et les matériaux de construction du vieux Lille, ou plus récemment la typologie des maisons de ville de certains quartiers populaires de Roubaix sont autant de figures de paysage clairement identifiées, décrites avec précision dans les parties analytiques des études qui les prescrivent. La critique d'un tel formalisme a largement été faite par l'ethnologie du paysage (Voisenat, 1995) et par la géographie radicale (Ginrac et Giroud, 2014). De telles figures de paysage peuvent être construites de façon plus ou moins inclusive, comme ce fut le cas par exemple pour les figures de collines qui ont structuré le plan de paysage du bassin carrier de Marquise, que le paysagiste Jacques Sgard a négocié habilement en tenant compte des intérêts conjugués de groupes d'acteurs variés, parmi lesquels les industriels, les chasseurs, les associations de défense de la nature, le secteur du tourisme et celui de la promotion immobilière¹¹. Mais malgré tout, dès lors qu'elle s'appuie sur une vision du paysage prédéfinie, la gouvernance paysagère peut parfois relever d'une forme d'imposition culturelle excluante pour une part plus ou moins importante de la population et, ce faisant, elle ne constitue nullement une proposition innovante pour penser la gouvernance territoriale (Ferrari, 2016).

3.2. Plasticité et radicalité formelle du paysage négocié

On pourrait cependant objecter à cette manière de poser le paysage comme une figure qui s'invente au gré des négociations socio-spatiales que son inconsistance fondamentale, en lui ôtant tout caractère contraignant, cesse d'en faire un cadre de pensée pour l'action. Si le paysage est ce qui se fabrique sous nos yeux sans qu'on ne sache rien de lui par avance, ne devient-il pas un argument facile pour n'importe quel projet, y compris les plus déqualifiants ?

Mais cette objection essentielle doit être relativisée par la considération des formes spatiales que cette lente mécanique entropique produit concrètement. Il faut alors constater que les plaines urbaines, bien que ne faisant l'objet d'aucune planification, présentent une physionomie relativement constante, à tel point qu'il est aisé d'en établir un portrait type (Figure 5 : vue aérienne d'une plaine urbaine type). Toutes présentent de grands espaces

¹¹ entretien avec Jean-Pierre Geib, Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, 28 Septembre 2005

libres, constitués par des ensembles de champs, de prairies de fauche, de pelouses. Elles sont bordées par le talus des infrastructures, dont la physionomie évolue vers quelques formes élémentaires, celle de la bande boisée, du cordon de fourrés ou de la prairie de fauche. L'analyse des archives des projets de plantation qui ont concerné ces espaces a montré comment leurs concepteurs, paysagistes ou entrepreneurs en espaces verts, après une première approche jardiniste et composée de ces espaces linéaires, ont rapidement évolué vers des solutions plus simples et faciles à entretenir, élémentaires et argumentées par un raisonnement séquentialiste sur l'alternance de linéaires boisés et de linéaires ouverts (Delbaere et alii, 2015). Autre trait constant : les plaines sont souvent bordées par de grands équipements commerciaux, de loisir, sportifs ou scolaires, dont les vastes parcs de stationnement constituent les parvis ouverts, fréquemment introduits par des portiques antinomades et entourés de dispositifs de sécurité tels que blocs rocheux et fossés. Les pistes qui les traversent et les longent sont soit très larges et sommairement aménagées, soit se réduisent à des sillons terreux qu'on contourne lorsque la pluie y accumule les flaques. Il est fréquent que de petits bois y accueillent robinsonnades et parcours de VTT improvisés. Les culées et les piles des ouvrages d'art qui les franchissent sont presque systématiquement ornées de graffitis plus ou moins virtuoses.

Ces récurrences formelles très fortes ne sont nullement l'effet d'un projet énoncé, mais la résultante logique d'une forme d'action essentiellement guidée par le sens de l'économie. Il s'agit de faire beaucoup avec peu, ce qui est le fondement opératif du projet de paysage tel que défendu par la plupart des maîtres d'œuvre (Chemetoff, 2009). Lorsque l'acte d'aménagement est peu argenté, il tire parti au maximum des prises que le terrain lui donne dans sa matérialité immédiate. Les plantations font vite place à des friches broussailleuses où s'invitent les espèces spontanées. Le nivellement des chemins, en faisant l'économie des bordures et en s'interdisant tout terrassement onéreux, épouse la topographie naturelle de la plaine. Le tracé des chemins spontanés compose avec la moindre bosse, le moindre creux pour contourner les flaques potentielles. Bref, il est souvent aisé d'observer ici, en l'absence de toute concertation, une intelligence de l'action, qui n'échappe sans doute pas à certains échecs, mais que pourtant bien des projets d'aménagement peinent à égaler ! La cohérence du paysage tel qu'il s'invente au gré de l'action entropique des acteurs de la plaine urbaine provient de ce que, n'étant pas planifiée, elle compose avec l'existant et ne peut qu'en actualiser les traits les plus saillants, c'est-à-dire les plus contraignants.

3.3. Le part induite de l'aménagement et l'impensé paysager

Ce qui donne corps à ces formes et à ces figures du paysage de la plaine résulte donc moins d'une logique de production de l'espace que d'induction du paysage. Ni le fossé antinomade, ni le bloc de pierre, ni la butte acoustique, ni le talus autoroutier, ni la friche autour de la station de relevage des eaux, ni la piste qui y donne accès ne résultent d'une intention *positive* de les produire puisqu'ils ont une valeur essentiellement corrective qui se surajoute à l'économie du projet infrastructurel mais ne sert pas son efficacité technique. Il est d'ailleurs très difficile d'en trouver une trace dans le discours des concepteurs, qu'il soit oral, écrit ou visuel. Un dossier de projet autoroutier, par exemple, comporte une masse impressionnante de plans de géomètres, de coupes très précises de l'ouvrage, d'indications quant à son revêtement, sa signalétique. En revanche, les talus qui bordent cette autoroute ne sont, la plupart du temps, pas même décrits. Ils se réduisent à un tracé géométrique déduit par le calcul d'un ordinateur, et parfois un plan de plantation vient compléter leur description. Pourtant, d'un point de vue strictement quantitatif, l'emprise des talus et la masse de la végétation naturelle qui s'y installe occupent une emprise bien plus importante, et depuis la plaine la plupart des infrastructures sont tout bonnement invisibles et se réduisent à l'horizon à un cordon broussailleux que personne n'avait dessiné. Il en va de même pour les parkings

de la supérette construite en bordure de la plaine, réalisés sur la base de prestations types, listées dans un bordereau et vaguement dimensionnés sur un plan d'exécution. Ce parking est pourtant ce qui qualifie le plus l'espace et la supérette semble bien isolée au fond de cette grande plateforme d'enrobé noir. Le cas des fossés antinomades est encore plus édifiant puisque leur installation se fait au jugé, directement sur le site, sur les recommandations d'un entrepreneur ou d'un technicien de la Ville guidé par des considérations purement normatives d'éloignement maximal entre les blocs. Ces blocs, pourtant, n'ont rien d'anecdotique. Ce sont eux qui commandent l'accessibilité de la plaine et nous guident vers son entrée. Ils deviennent fréquemment le support de pratiques sociales ordinaires comme l'installation de points d'alimentation pour les chats ou la pause cigarette des employés de l'équipement voisin. Le paysagiste Gilles Clément, pour décrire cet impensé de l'aménagement, a habilement forgé le terme de « tiers paysage ». Il le définit comme un « *fragment indécidé du jardin planétaire, [...] constitué de l'ensemble des lieux délaissés par l'homme* » (Clément, 2004). Si la première partie de cette définition correspond parfaitement à ce qu'il est possible d'observer sur les plaines urbaines, il conviendrait cependant de préciser que l'impensé du paysage, comme on le voit ici, n'est la plupart du temps nullement délaissé par l'homme, mais constitue au contraire un environnement dans lequel humains, plantes et animaux trouvent un refuge et un cadre de coexistence bien plus libre que dans les espaces policés de la ville.

Conclusion : une géographie au-delà de l'urbain

A bien des égards, la façon dont le projet de territoire est reconsidéré par l'exemple des plaines urbaines de Likoto questionne la nature même de notre relation à l'espace. La chronologie y est en quelque sorte inversée, le devenir du paysage ne pouvant se découvrir que par un regard porté sur ce qui se construit déjà, un regard donc plus rétrospectif que prospectif. La production du projet spatial y relève moins de ce qui est planifié – simple prétexte au fond à l'activation impensée du paysage émergent- que de ce que ses décisions induisent sans l'avoir voulu, en sorte que le lieu de la décision n'est plus à chercher dans la rationalité des processus opératifs, mais dans l'impensé de l'aménagement. Et la forme physique que revêt le paysage apparaît comme déjà contenue dans chaque action qui l'impacte, plutôt que comme un construit à implanter sur le territoire. La géographie qui se dessine ici échappe point par point aux modes de production habituels de l'espace urbain. Le mode d'action de la gouvernance paysagère relève de ce point de vue moins d'une logique de projet que de « métaprojet » : ce qui y advient échappe à la rationalité des aménagements qui, sans le vouloir, par touches successives, composent pourtant un lieu lisible, accessible et collectif, mais pourtant rien de tout ceci n'advierait sans l'action transformatrice des aménageurs et des usagers de ces plaines. C'est peut-être pour cette raison qu'il est possible de voir dans la logique métaprojectuelle une forme d'action adaptée à la complexité des cadres opératifs de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire démocratiques.

Bibliographie

- Amphoux P., 2001, « Le projet urbain, la pensée paysagère et l'hybridation des savoirs », in Toussaint JY. Et Zimmermann M. (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Presses polytechniques et Universitaires Romandes
- Berque A., (1995), *Les raisons du paysage : de la Chine antique aux environnements de synthèse*, Paris, F. Hazan, 192 p.
- Besse JM., 2009, *Le goût du monde, exercices de paysage*, Paris, Actes Sud
- Brand E., Heinze H. et Michel G., 2012, *La rencontre entre une ruralité historique et une urbanité croissante*, Lille, ENSAPL (Laboratoire de Lecture de Projets), 33 p.
- Chemetoff A., 2009, *Visites*, Paris, Archibooks et Sautereau, 465 p.
- Chouquer, G., 2000 *L'étude des paysages, essais sur leurs formes et leur histoire*, Editions Errance
- Clément G. (2004), *Le manifeste du tiers paysage*, arlibre
- Clergeau P., 2007, *Une écologie du paysage urbain*, Apogée
- Delbaere D., 2009, « La forêt urbaine. Du mythe à la réalité territoriale : l'invention d'un nouveau modèle forestier ? », *Les Cahiers Thématiques*, n°9, pp. 173-185
- Delbaere D., 2010, « Le projet de paysage est-il soluble dans le territoire ? Le cas du parc de la Deûle », *Les Carnets du Paysage*, n°19, pp. 163-179
- Delbaere D. et alii, 2015, *En marge. Paysage et biodiversité des accotements infrastructurels de l'eurométropole Lille Kortrijk Tournai (Likoto)*, Lille, Programme Interdisciplinaire de Recherche Ville et Environnement (PIRVE), 429 p.
- Delbaere D., 2013, « La plaine Winston Churchill à Lille. Un autoprojet de paysage ? », *banC publiC*, n°5
- Depoorter G., 2013, *La contre-allée de la Voie Rapide Urbaine de Lille*, mémoire de master 2 architecture, Université de Gand
- Estienne I. et Escudié E., 2008, *Euralille*, Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines, LaCTH et TVES
- Ferrari F., 2016, *Paysages réactionnaires. Nostalgie de la nature et projet néolibéral*, Eterotopia
- Gauchet M., 2002, *La démocratie contre elle-même*, Paris, Gallimard
- Gintrac C. & Giroud M. (dir.), 2014 *Villes contestées. Pour une géographie critique de l'urbain*, Les prairies ordinaires

Kohn, E. (2013), trad. fr. 2017, *Comment pensent les forêts. Vers une anthropologie au-delà de l'humain*, Zones Sensibles

Louguet P. et Tiry C. *Lille transfrontalière*, Gollion, In folio, 2010

Luginbühl Y., 2012, *La mise en scène du monde. Construction du paysage européen*, Paris, CNRS Editions

Roger, A., 1997, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, collection « Bibliothèque des Sciences Humaines », 205 p.

Voisenat C.(dir.), 1995, *Paysage au pluriel. Pour une approche ethnologique des paysages*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 268 p.