

Intégration de la Trame bleue dans les projets de requalification urbaine de métropoles fluviales (Lyon et Nantes)

Integration of Blue Corridors in the urban requalification projects of riverside conurbations (Lyon, Nantes, France)

Sylvie SERVAIN¹, Dominique ANDRIEU², Gilles ARMANI³, Hervé PARMENTIER⁴, Anne RIVIÈRE-HONEGGER⁵

¹Professeur, LTSER- Zone Atelier Loire, UMR 7324 Cites, Territoires, Environnement et Sociétés (CITERES)- INSA Centre-Val de Loire ; sylvie.servain@insa-cvl.fr

²Ingénieur cartographe, MSH Val de Loire, dominique.andrieu@univ-tours.fr

³Anthropologue, consultant, gilles.armani@gmail.com

⁴Assistant-ingénieur cartographe, ENS Lyon, hervé-parmentier@ens-lyon.fr

⁵Directrice de recherche CNRS, UMR 5600 EVS- ENS-Lyon, anne.honegger@ens-lyon.fr

RÉSUMÉ

La mise en œuvre, en France, de la Trame Verte et Bleue (Loi Grenelle n° 2010-288, 12 juillet 2010) en ce qu'elle renouvelle l'approche de l'aménagement urbain et le réinscrit dans son environnement naturel, offre l'occasion de réinterroger les liens entre les cours d'eau et les villes. Les travaux présentés portent sur l'analyse, pour les métropoles fluviales de Lyon et de Nantes, de la prise en compte de la trame bleue et de la place qu'y occupent le paysage et la biodiversité, dans les projets urbains, et plus spécifiquement dans des opérations de requalification. Pour cela une méthode associant une analyse de terrain en regards croisés pluridisciplinaires, la consultation des documents de planification et une analyse en géomatique, complétée par des entretiens, a été construite à l'échelle des centres urbains. Les résultats, montrent que les projets s'inscrivent largement dans l'amélioration du cadre de vie d'anciens quartiers industriels et le développement des activités de loisirs en lien avec l'eau ou utilisant les aménités paysagères du fleuve. A l'échelle des quartiers, l'analyse cartographique permet d'identifier des évolutions profondes dans le paysage urbain mais également une modification de la population dans son évolution (augmentation) et sa composition.

ABSTRACT

The implementation of green and blue corridors in France ("Grenelle" Law n° 2010-288, dated 12 July 2010), inasmuch as it provides a new approach to urban planning and focuses once again on the natural environment, provides the opportunity to look afresh at the links between watercourses and cities. The work presented here involves the analysis, in the riverside conurbations of Lyon and Nantes, of how the blue corridor concept is applied and the importance given to landscape and biodiversity in urban projects, and more specifically in requalification operations. A method combining a multidisciplinary field analysis comparing the viewpoints of different stakeholders, consultation of planning documents and geomatic analysis, completed with interviews, was developed at the scale of urban centres. The results show that the projects are generally concerned with improving the environment of former industrial districts and the development of water-related leisure activities or using the landscape amenities of the river. At the neighbourhood level, the cartographic analysis identifies profound changes in the urban landscape but also a change in both the number (increase) and composition of the population.

MOTS CLES

Approche multiscalaire, géomatique, paysages urbains, regards croisés gestionnaires- praticiens-chercheurs, Trame Bleue

La mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue (Loi Grenelle n° 2010-288, 12 juillet 2010) offre l'occasion de réinterroger les liens entre les cours d'eau et les villes. Les travaux de recherche présentés portent sur la trame bleue (TB) et ses liens avec les paysages urbains et sont issus d'une action de recherche menée dans le cadre du réseau des Zones Ateliers du CNRS et soutenue par AllEnvi (Alliance Nationale de recherche pour l'Environnement, en 2015-2017).

1 INTERROGER L'INTEGRATION DE LA TRAME BLEUE DANS LES PROJETS URBAINS

La Trame Verte et Bleue est un référentiel récent de l'action publique et a pour vocation de réinscrire l'aménagement urbain dans son environnement naturel. Il s'agit d'allier la préservation de la biodiversité, en s'appuyant sur des réservoirs faunistiques et floristiques existant et en reconstituant leurs continuités spatiales par des corridors, et l'aménagement du territoire. Un de ses objectifs est également d'« améliorer la qualité et la diversité des paysages » (Art. L331-1). Les travaux présentés portent sur l'analyse, pour les métropoles fluviales de Lyon et de Nantes, de la prise en compte de la trame bleue dans les projets urbains. Le travail est focalisé sur les projets de requalification menés dans ces métropoles, mais également sur la place qu'y occupent le paysage¹ et la biodiversité.

Une première analyse, à partir des documents associés aux projets urbains et de données collectées sur le terrain, a montré que la trame bleue trouve encore difficilement sa place dans le territoire à l'échelle locale, que le paysage est souvent mobilisé comme cadre de vie et « décors » ou comme élément dans la mise en œuvre d'un « marketing territorial » et que les liens avec la biodiversité restent ténus. Par ailleurs, il est apparu que de nouveaux usages essentiellement récréatifs se sont déployés et que des pratiques inédites se sont développées en bord de cours d'eau montrant une appropriation grandissante de ces espaces à la fois par les habitants et par les touristes (Servain et al. 2016)². Deux approches complémentaires complètent ces résultats. La première s'appuie sur une démarche géomatique et favorise une approche multiscalaire. Il s'agit d'une part, d'analyser à l'échelle des métropoles puis des centres urbains les éléments de la trame bleue définie à l'échelle régionale³ (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) et l'occupation des sols, et d'autre part de caractériser plus finement la géographie des quartiers concernés par les projets étudiés pour comprendre les changements paysagers et sociaux qui sont à l'œuvre. La seconde repose sur des entretiens semi-directifs « auprès de ceux qui font la trame bleue » et vise à mieux comprendre les objectifs et les stratégies privilégiés dans la mise en œuvre de cet outil mais aussi les difficultés rencontrées.

En effet, étudier des objets dynamiques suppose une réflexivité continue sur la méthode. La démarche adoptée s'appuie sur l'observation empirique du déroulé de la mise en place des projets et du dispositif de la Trame Bleue, au travers d'études de cas, les métropoles de Lyon et Nantes. Elles ont été choisies car répondant à plusieurs critères pertinents au regard de la problématique. Tout d'abord leur situation dans une confluence entre fleuve et cours d'eau secondaires qui entraîne une complexité hydrologique ; puis la présence de projets urbains récents et ambitieux, signe de dynamisme, pour partie en lien avec les cours d'eau et comprenant des processus de reconversion des activités portuaires ; enfin, le développement de nouveaux aménagements et usages liés aux cours d'eau. Après avoir réalisé des synthèses bibliographiques ainsi qu'une étude exploratoire à l'échelle de chaque agglomération, incluant l'analyse des documents de planification urbaine (SCoT, PLU, PADD) et des visites de terrain en regards croisés gestionnaires-chercheurs, des projets urbains, sélectionnés pour chaque site, ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie (Servain et al., 2016). Afin de saisir les approches institutionnelles et politiques données à la TB, et faisant suite à une série de séminaires associant chercheurs et gestionnaires, une enquête qualitative par entretiens a été conduite auprès d'acteurs locaux investis (collectivités locales, associations, etc.). Elle a également pour objectifs d'identifier les éléments constitutifs de la TB ; et de mieux comprendre et intégrer les liens entre le paysage et la restauration écologique (ou prise en compte de la biodiversité dans les projets). Enfin, en parallèle et de façon à appréhender les dynamiques des sites, une approche géomatique avec un emboîtement d'échelles a été menée depuis la métropole jusqu'aux quartiers concernés. A l'échelle des métropoles, il s'agit de caractériser la trame Bleue et son

¹ Le paysage est défini par la Convention Européenne du Paysage (2010) comme « 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 ».

² Servain S., Rivière-Honegger A., Andrieu D., 2016, La place de l'espace fluvial dans les projets urbains de Lyon, Nantes et Strasbourg. Analyse exploratoire» in Cahier « Reconquête touristique des espaces fluviaux dans les métropoles européennes », Revue ESPACE, n° 333, p. 90-99.

³ Andrieu D., Peytavin A.-L., Servain S., « Quelle cohérence nationale des données géographiques des Schémas régionaux de cohérence écologique ? », Colloque La Face cachée des cartes, Montpellier, 18 et 19 décembre 2017.

occupation du sol. A l'échelle des quartiers, une analyse plus fine, que nous développerons dans cette communication, inclut les évolutions socio-démographiques de la population en lien avec les changements urbains. Un jeu d'environ 24 cartes par site couvre quatre thèmes : la trame bleue, l'occupation du sol, le recensement de la population (densité et âge de la population), le niveau de vie.

2 A L'ECHELLE DES QUARTIERS, APPORTS DE LA GEOMATIQUE

Les premiers résultats, à l'échelle des centres urbains montrent que les projets s'inscrivent largement dans l'amélioration du cadre de vie d'anciens quartiers industriels par le développement des activités de loisirs en lien avec l'eau ou utilisant les aménités paysagères du fleuve. En outre, la mise en perspective du patrimoine industriel fluvial s'insère dans un jeu de continuité-discontinuité temporelles lié au processus de requalification urbaine. Dans les quartiers, l'analyse cartographique permet d'identifier plus précisément les transformations engendrées par la mise en œuvre de la requalification des anciennes zones portuaires. Les évolutions sont profondes dans le paysage urbain, avec la création de jardins, de bâtiments contemporains, et d'activités économiques ou récréatives en remplacement des activités industrialo-portuaires. Elles ont également fortement modifié la composition des quartiers où le nombre d'habitants a très fortement augmenté, du fait de la création d'immeubles d'habitation. De nouveaux lieux de vie se construisent composés d'habitants plutôt jeunes. Dans d'autres cas, le tissu social est modifié du fait de la nouvelle attractivité du lieu et des aménagements réalisés (voies de circulation douce, espaces de loisirs à proximité de l'eau...), le niveau de revenu augmentant alors sensiblement (figure 1).

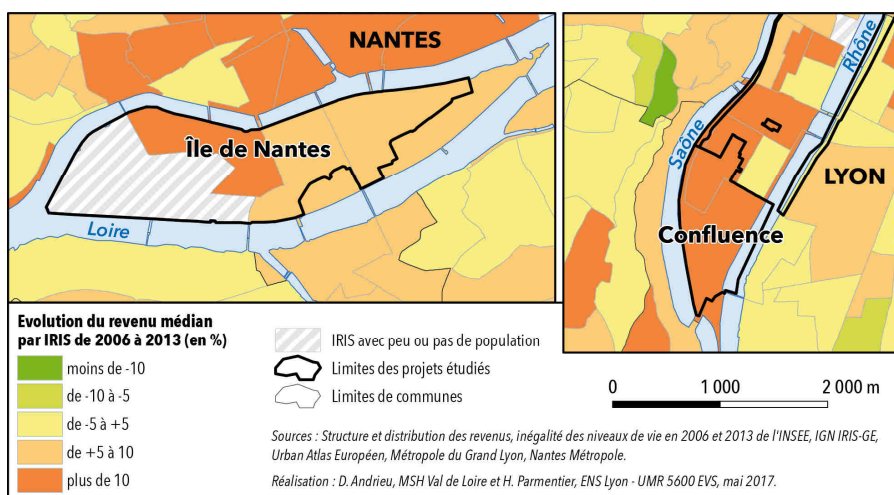


Figure 1 : Evolution du revenu dans les quartiers de l'Île de Nantes (Nantes) et Confluence (Lyon).

En conclusion, ces résultats ont permis de mieux saisir les enjeux contemporains liant ville et fleuve dans les projets urbains et la relation de ces quartiers avec les enjeux écologiques sous-jacents à la TB reste à analyser. Ils invitent à approfondir, en écho avec d'autres travaux, les dimensions écologiques en lien avec les risques d'inondation et/ou les paysages. D'un point de vue méthodologique, l'approche par regards croisés ainsi que les entretiens permettent de mieux comprendre l'intention qui gouverne l'aménagement urbain dans sa dynamique évolutive et la géomatique rend compte de ce qui en résulte à un moment précis.

BIBLIOGRAPHIE

- Alphandéry P., Fortier A., 2012, « La trame verte et bleue et ses réseaux : science, acteurs et territoires », VertigO - la revue Electronique en sciences de l'environnement, Vol. 12 n° 2, septembre 2012, mis en ligne le 12 septembre 2012.
- De Montis A., 2014. « Impacts of the European Landscape Convention on national planning systems: A comparative investigation of six case studies, Landscape and urban Planning », Volume 124, April 2014, p. 53-65.
- Adam M., 2015, L'éternel retard. Réflexion sur le moment d'observation des objets dynamiques : l'exemple des projets urbains et des représentations de la ville, in Nouvelles Perspectives en Sciences Sociales, revue internationale de systémique complexe et d'études relationnelles, 10 vol. 2, « Temporalités », p. 273-304.