

# Agence Bertrand FOLLEA - Claire GAUTIER

Paysagistes DPLG - Urbanistes

---

100, avenue Henri Ginoux 92 120 Montrouge tél : 01 47 35 71 33 fax : 01 47 35 61 16

email : [agence@follea-gautier.com](mailto:agence@follea-gautier.com)

site : [www.follea-gautier.com](http://www.follea-gautier.com)

DIREN Aquitaine/ Les espaces naturels, agricoles et forestiers  
dans les projets d'aménagement durable du territoire aquitain

Jeudi 07 février 2008 – Agen -ENAP

## A l'articulation de la ville et de la nature : le paysage comme mode d'aménagement durable du territoire

Face au phénomène d'étalement urbain, il y a bien sûr des politiques de protection des espaces au détriment desquels l'urbanisation s'opère, qu'ils soient naturels, agricoles et forestiers. Mais plutôt que d'évoquer ici les nombreux dispositifs de protection qui existent, ou de broser à grands traits l'inventaire des différents types d'espaces de nature à préserver, je vous propose d'interroger la forme des relations établies ou à établir entre l'urbanisation et les espaces de nature. C'est une question de paysage, car la démarche paysagère interroge la relation entre les espaces plus 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 ?**

### 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-Age, qui a dessiné de façon extraordinaire l'essentiel de nos paysages, en Aquitaine notamment. 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 dans l'espace, qui rend le paysage lisible, compréhensible, intelligible. Il a 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 800 ans, 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, c'est du développement que l'on peut incontestablement qualifier de 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 indispensable et souvent moins chère que le centre-ville ? A quoi bon économiser un espace devenu 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 jardinet 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.

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 rabouter les villages ou les villes les uns aux autres. L'étalement urbain, c'est le triomphe du paysagement 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 destruction 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 œuvre 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 **décanter** 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 œuvre 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.

### **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. 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, la Trame paysagère est constituée 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 œuvre par le Conseil Général.

### **La lisière urbaine**

La gestion économe de l'espace non bâti, la densification nécessaire de l'espace habité, la maîtrise dans l'espace mais aussi dans le temps de la croissance urbaine, la 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 une douzaine d'années **la lisière urbaine, ou lisière agro-urbaine**. Cet espace doit être accessible et appropriable pour les habitants, manière pour la ville, le village ou le quartier de se tourner vers l'espace 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. C'est cette lisière de la ville, du village, du quartier, qui est à constituer : elle peut se matérialiser de multiples façons : promenade plantée, voie de desserte et piste cyclable, vergers et jardins maraîchers, bassin-parc de rétention des eaux, ...

La lisière urbaine 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.

### **Une révolution de la pensée sur les infrastructures : pour un Conservatoire du littoral ... routier ?**

L'étalement urbain étant étroitement inféodé aux possibilités de déplacements individuels par la voiture, il s'opère prioritairement autour des routes. C'est d'abord l'urbanisation linéaire qui fragilise le paysage, en dissolvant la forme urbaine et en grignotant l'espace naturel, agricole et forestier.

Car le problème de l'urbanisation linéaire est beaucoup plus qu'un problème de qualité « d'entrée de ville » : c'est un problème d'existence de la ville même., comme de l'espace de nature. Laisser maisons et boîtes à chaussures se brancher indéfiniment sur le fil de la voie en place, c'est éviter de se poser la moindre question sur la ville, la nature et la relation entre les deux : le degré zéro de l'urbanisme. L'urbanisation linéaire est en contradiction totale avec le concept de ville-archipel, tel que je viens de l'évoquer :

- elle brouille l'identité des villes et des villages dans un effet de banlieue généralisée,
- elle affaiblit leur personnalité,
- elle affaiblit les centralités,
- elle fragilise la qualité des échanges et la convivialité,

- elle provoque le phagocytage progressif et inexorable des espaces agricoles et naturels qui deviennent résiduels,
- elle déqualifie les entrées de villes,
- elle provoque des nuisances pour l'habitat,
- elle provoque la surenchère stérile et vaine d'enseignes et de publicités des établissements commerciaux,
- elle rend dangereuse la voie de circulation tiraillée entre ses fonctions contradictoires de desserte locale et de transit,
- etc.

La collusion excessive entre urbanisation et infrastructures présente également des contradictions avec les principes élémentaires du développement durable : elle aggrave la dépendance aux déplacements par la route, augmente l'usage des transports et des déplacements et, partant, la quantité émise de gaz à effet de serre.

On l'aura compris : le modèle du « village-rue », abusivement transposé en « ville-route », a vécu, et il est grand temps de lui tordre le cou. Il était viable lorsque le village était un village, c'est-à-dire s'allongeait sur quelques dizaines de mètres de longueur, restant parcourable à l'échelle piétonne ; il était viable tant que la rue restait rue : espace de vie et d'échanges, parcourable à pied et traversable ; il était d'autant plus viable il y a 100 ans, avec des chars à boeufs ou à cheval roulant à faible allure. Il ne l'est plus lorsque l'urbanisation s'allonge sur des kilomètres, autour d'une route où passent des camions de 38 tonnes. Il ne l'est plus lorsque les entrées et sorties de villes n'en finissent plus de finir, bardées d'urbanisation commerciale, d'enseignes et de panneaux, attirés par l'effet de vitrine et collés à la route comme des mouches sur un serpent.

Le premier acte d'urbanisme et d'aménagement volontariste du territoire, c'est l'arrêt de l'urbanisation linéaire, autrement dit l'inconstructibilité des bords de routes principales : ceci de façon ferme et nette ; (beaucoup plus ferme que ne le suggère la Loi Barnier, qui n'instaure d'inconstructibilité que sur les voies à très grande circulation et de façon non définitive, puisqu'une démarche de « projet urbain », floue dans sa définition, suffit à faire sauter le recul de 75m ou 100m instauré, lui-même insuffisant).

Cette règle d'inconstructibilité mérite de figurer en tête des dispositions d'un SCOT. Mais ne mériterait-elle pas d'être définie à l'échelle nationale ? Faudra-t-il créer, comme nous l'avions proposé en 1999 à propos de l'autoroute A89 et du Livre Blanc sur la politique du 1% paysage et développement piloté par la DRE Aquitaine, un « Conservatoire du littoral routier » ?

Bertrand Folléa