



Les berges fluviales secondaires : des marges urbaines à résorber ?

Secondary riverbanks: urban margins to be reclaimed?

Sylvain Rode



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bagf/2139>

DOI : [10.4000/bagf.2139](https://doi.org/10.4000/bagf.2139)

ISSN : 2275-5195

Éditeur

Association AGF

Édition imprimée

Date de publication : 20 octobre 2017

Pagination : 472-488

ISSN : 0004-5322

Référence électronique

Sylvain Rode, « Les berges fluviales secondaires : des marges urbaines à résorber ? », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 94-3 | 2017, mis en ligne le 20 octobre 2018, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/2139> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.2139>

Bulletin de l'association de géographes français

Les berges fluviales secondaires : des marges urbaines à résorber ?

(SECONDARY RIVERBANKS: URBAN MARGINS TO BE RECLAIMED ?)

Sylvain RODE*

RESUME – *Alors que les fronts d'eau situés dans les centres des villes françaises ont souvent été l'objet de grands projets d'aménagement à forte visibilité, cet article s'intéresse à des berges fluviales secondaires, plus discrètes, moins visibles (les Îles Noires à La Riche dans l'agglomération de Tours et les berges de la Basse à Perpignan en amont du centre-ville), qui apparaissent comme de véritables marges urbaines. Ces espaces permettent de poser la question de la qualification de la marge urbaine, ainsi que celle de sa requalification. La marge urbaine se définit ici par des caractéristiques spatiales, fonctionnelles, sociales ainsi que par les représentations négatives dont elle fait l'objet. Ces berges fluviales dégradées et disqualifiées sont pourtant riches d'atouts potentiels, que les pouvoirs publics souhaitent mettre en valeur afin d'inverser l'image et les usages des lieux. L'aménagement de parcs urbains doit permettre d'apporter des solutions aux problèmes identifiés sur ces sites, mais constitue aussi une occasion saisie par les pouvoirs publics pour effacer ces marges en les réintégrant pleinement à la ville, conduisant ainsi à une forme de normalisation de l'espace.*

Mots-clés : *Aménagement – Berge fluviale – Bidonville – Marge urbaine – Parc urbain – Précarité sociale – Risque d'inondation.*

ABSTRACT – *While the riverbanks located in the centres of French cities have often been redeveloped thanks to large high visibility projects, this article focuses on secondary riverbanks (Les Îles Noires in Tours-La Riche and the banks of the Basse in Perpignan), that are less conspicuous and visible, and appear as true urban margins. These two secondary riverbanks allow us to ask the question of the qualification of the urban margins, as well as that of their requalification. The urban margin is defined in these cases by spatial, functional and social characteristics as well as by the negative representations it conveys. These degraded and disqualified riverbanks are nevertheless rich in potential assets that the public authorities wish to highlight in order to change and improve the image and the uses of the places. The development of urban parks should provide solutions to the problems identified in these sites, but it is also an opportunity for public authorities to erase these margins by fully reintegrating them into the city, thus leading to normalized space.*

Key words: *Planning – Riverbank – Slum – Urban margin – Urban park – Precariousness – Flood risk.*

* Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme – Université de Perpignan Via Domitia – UMR 5281 ART-Dev – Courriel : sylvain.ode@univ-perp.fr

De nombreuses villes se sont engagées, parfois depuis plusieurs décennies déjà, dans un processus de reconquête, de réaménagement et de revalorisation de leurs berges fluviales. De fait en France, « *les espaces fluviaux sont arrivés dans les réflexions des urbanistes* » [Bonin 2007] dans les années 1980, Lyon faisant figure de pionnière en la matière avec son projet de reconquête du Rhône et de la Saône initié en 1981 avec la création de la commission « *Lyon, ville fluviale* » [Gérardot 2004]. D'autres villes suivront : Bordeaux avec les quais de la Garonne en rive gauche, Nantes en lien avec le grand projet d'aménagement urbain Île de Nantes [Bonin 2007], mais aussi des villes moyennes comme Orléans avec le projet Loire-Trame verte [Rode 2010] ou Nancy avec les rives de Meurthe [Edelblutte 2006, Salles 2011]. Dans certaines villes, de semblables projets sont actuellement à l'œuvre comme à Toulouse avec le projet Grand Parc Garonne [Péré 2014] ou à Perpignan avec le projet Es Têt [Rode 2017]. Tous ces projets, au-delà de leur diversité en termes de choix d'aménagement, partagent un même objectif : refaire des fleuves et de leurs berges des éléments à part entière du paysage urbain ainsi que des espaces publics de qualité, animés, fréquentés, contribuant pleinement à la qualité de vie en ville.

Pourtant, malgré ce processus de reconquête très largement engagé dans les villes françaises, certaines berges fluviales peuvent apparaître, aujourd'hui encore, et au-delà des fronts d'eau situés en centre-ville qui ont été l'objet de toutes les attentions et de grands projets d'aménagement à forte visibilité, comme des marges urbaines.

Les deux études de cas empiriques sur lesquelles s'appuie la réflexion développée dans cet article – les berges de la Loire à La Riche dans l'agglomération de Tours, plus précisément le quartier des Îles Noires, et un tronçon des berges de la Basse à Perpignan en amont du centre-ville – incarnent ces berges fluviales qu'on pourrait qualifier de « secondaires » car moins stratégiques et moins visibles que les fronts d'eau majeurs dans la traversée de centres-villes. Pourtant, le traitement par les pouvoirs publics de ces berges discrètes, moins iconiques, revêt néanmoins des enjeux majeurs. En donnant à voir deux berges fluviales secondaires dont le processus de requalification est à des niveaux d'avancement différent, ces deux études de cas permettent de poser une double question de portée générale.

Tout d'abord celle de la qualification de la marge urbaine : de manière générale, qu'est-ce qui fait d'un espace une marge urbaine ? Et plus particulièrement en quoi les caractéristiques propres à ces berges fluviales secondaires contribuent-elles à en faire des marges au sein de l'espace urbain ? Ensuite celle de la requalification, de la résorption de la marge urbaine, via son aménagement : pourquoi et comment les pouvoirs publics s'efforcent-ils de faire disparaître ces marges urbaines ? Pourquoi cet effacement de la marge est-il un enjeu pour les pouvoirs publics ?

Afin de répondre à cette double question, nous montrerons tout d'abord que la marge urbaine est une construction socio-spatiale composite ; puis que la reconquête de ces marges urbaines manifeste une volonté des pouvoirs publics de « normaliser » ces espaces pour mieux les intégrer à la ville.

Les analyses développées dans cet article s'appuient d'une part sur des recherches menées à La Riche (entretiens semi-directifs auprès d'élus et de techniciens municipaux et communautaires, questionnaires auprès des habitants, observations de terrain, analyse d'un corpus documentaire) durant la seconde moitié des années 2000 dans le cadre d'une thèse de doctorat portant sur la question de la prise en compte du risque d'inondation dans l'aménagement [Rode 2009] et mises à jour en 2016 ; d'autre part sur des recherches menées à Perpignan entre 2014 et 2016 sur la place des rivières urbaines dans les projets d'aménagement urbain [Rode 2017], qui ont pris la forme d'entretiens semi-directifs auprès de divers acteurs de ces projets, d'observations de terrain, d'analyse d'un corpus documentaire et de participation à des réunions publiques.

1. Les berges fluviales secondaires : des caractéristiques qui en font des marges urbaines ?

La marge urbaine peut se définir comme une portion d'espace urbain (qui peut être de dimension variable) dont les caractéristiques spatiales, fonctionnelles, sociales, ainsi que les représentations dont elle fait l'objet contribuent à les mettre à l'écart de la ville et de son fonctionnement ordinaire. En quoi certaines berges fluviales secondaires répondent-elles à cette définition d'espaces qui, bien que pleinement inscrits dans le tissu urbain, y apparaissent pourtant fortement marginalisés ?

1.1. Des marges spatiales et fonctionnelles

Pour Brigitte Prost, « *la marge est excentrique à l'organisation territoriale (que cette excentricité soit spatiale ou fonctionnelle), elle est en rupture avec elle (de façon brutale ou progressive)* » [Prost 2004]. Elle insiste ainsi sur l'altérité de la marge, qui se présente comme un territoire différent à de multiples égards.

De fait, les deux berges fluviales étudiées apparaissent comme des marges urbaines au vu d'un certain nombre de leurs caractéristiques spatiales et fonctionnelles. L'exposition à un risque naturel élevé constitue une première caractéristique commune contribuant à singulariser ces espaces. Situés dans le lit du cours d'eau (lit endigué pour la Loire, non endigué pour la Basse) ils sont marqués par une forte inondabilité et l'usage des sols y est régi par des Plans de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) qui y interdisent toute urbanisation légale. Or, comme le note Valérie November [November 1994], « *Le processus de désignation du risque entraîne une différenciation des lieux. Les valeurs sur lesquelles le risque est fondé vont connoter différemment les éléments*

du territoire ». En caractérisant ces berges fluviales secondaires, l'exposition à un fort risque d'inondation contribue à les différencier de l'espace urbain environnant. Sans véritablement les connoter négativement, elle en fait des espaces urbains autres, sur lesquels l'urbanisation ne pourra pas légalement se déployer. Pourtant cette exposition, même forte, à un aléa naturel, ne saurait suffire à faire de ces espaces des marges urbaines. Ils se caractérisent également par une forme d'isolement, de coupure vis-à-vis du reste du territoire urbain. Pour les Îles Noires à La Riche, c'est une digue de plusieurs mètres de haut qui contribue à séparer cette berge fluviale du reste de la ville (Fig. 2). Les berges de la Basse se présentent comme un espace légèrement en contrebas de la ville environnante, mais la rupture topographique est moins marquée. La fermeture et l'isolement s'expriment davantage par l'enfrichement et l'omniprésence d'une végétation dense (ripisylve le long de la Basse). La friche contribue ici directement à mettre cet espace en marge de la ville [Janin & Andres 2008], en offrant des conditions propices à l'accueil des populations marginales qui vont venir s'y réfugier à l'abri des regards et y bénéficier d'une relative liberté. Un certain nombre de travaux ont montré que les friches et espaces forestiers gérés de manière extensive constituaient fréquemment un refuge pour des populations précarisées [Vallet 2011, Sajaloli & al. 2012, Grésillon & al. 2014].

Dans tous les cas, ces espaces apparaissent comme à l'écart car échappant au regard. Mais cette mise à l'écart du reste de la ville tient aussi au fonctionnement quotidien de ces espaces. Les Îles Noires, physiquement séparées du reste du territoire communal par la digue, sont assez mal intégrées à la commune et à son fonctionnement. Le raccordement lacunaire aux différents réseaux constitue un indice révélateur de cette marginalité : si le ramassage des ordures ménagères y est assuré, en revanche les habitants ne sont pas raccordés au réseau d'eau potable et s'ils ont l'électricité, ils ne sont pas raccordés au réseau urbain et sont donc limités en puissance. Enfin, l'altérité de ces espaces vis-à-vis de la ville environnante est renforcée par le caractère dégradé des lieux, qui se présentent comme des espaces partiellement en friche, très dégradés et peu entretenus. L'omniprésence de détritiques épars, parfois même de véritables décharges sauvages (Photo 1 et Fig. 2), témoigne d'un rapport particulier des acteurs urbains à ces espaces : si certaines entreprises locales viennent y déposer en toute illégalité leurs détritiques de chantiers, c'est bien parce qu'elles perçoivent les lieux comme marginaux et non contrôlés.

1.2. Des marges sociales

La marge urbaine se caractérise par une série de « marqueurs de la différence sociale » [Montagné-Vilette 2007]. De fait, ces deux berges fluviales apparaissent également comme des marges urbaines au sens social : un espace

de marginalité, de relégation. Ces berges fluviales accueillent ainsi des populations pauvres qui y vivent dans des conditions de logement très dégradées, que ce soit de manière temporaire (par des SDF sur le mode du squat à Perpignan) ou permanente à La Riche (habitat précaire illégal : entrepôts transformés en habitation, caravanes, cabanes de jardin consolidées ; Fig. 2).



Photographie 1 – Les Îles Noires : au pied de la digue, un habitat précaire et illégal permanent (Photographie : Tour(s)plus, Vincent Benard, 2003)

Les Îles Noires ont été progressivement investies par des populations précarisées qui y ont trouvé un lieu d'installation commode car peu contrôlé par les pouvoirs publics, marginal au sein de la commune et donc parfaitement adapté pour l'installation de populations elles aussi marginales socialement (personnes pauvres, nomades en voie de sédentarisation, migrants en situation clandestine). Ce quartier compte une quarantaine d'habitations permanentes (dont dix seulement ont une existence juridique reconnue) pour un total de 47 familles, certaines cohabitent dans un même logement, souvent dans des conditions précaires.

Ces berges fluviales sont donc des réceptacles de la pauvreté et apparaissent bien comme des espaces de relégation ou de refuge pour des populations précaires, marginales, situation qui se retrouve dans nombre d'autres villes

(comme par exemple sur les bords de Loire en périphérie d'Orléans à Mareau-aux-Prés [Sajaloli & al. 2012] ou à Toulouse sur l'île du Ramier avec des squats de SDF et des camps de migrants roms). Cette superposition entre exposition à un fort risque et pauvreté est bien connue : « *les territoires du risque traduisent aussi les inégalités sociales, et s'accompagnent de ségrégation spatiale, les territoires où vivent les plus pauvres étant souvent ceux où les aléas sont les plus fréquents et les plus importants* » [Veyret & al. 2005]. Mais, en tant qu'espace d'accueil, de refuge, de déploiement d'activités parallèles, la marge urbaine est aussi une ressource pour des populations fragilisées, qui peinent à trouver leur place dans le système économique et social dominant, et donc dans l'espace urbain planifié. Ces interstices urbains qui échappent – plus ou moins totalement – aux règles de la planification urbaine et au contrôle social sont ainsi l'objet de représentations extérieures négatives.

1.3. Des espaces représentés par les riverains et les pouvoirs publics comme marginaux

Ces berges fluviales apparaissent comme des espaces qui, bien qu'en situation péricentrale, ne seraient pas réellement intégrés à la ville car échappant au fonctionnement ordinaire et quotidien des quartiers voisins et aux règles de la planification urbaine [Sierra & Tadié 2008]. Cette représentation d'espaces en marge de la ville est dominante chez les riverains comme chez les pouvoirs publics.

Du côté des riverains, les discours tenus sur ces espaces et les populations qui les occupent sont symptomatiques de leurs représentations. Le terme de « bidonville », utilisé de manière récurrente par certains habitants à La Riche comme à Perpignan pour désigner ces espaces, est ainsi révélateur de la représentation qu'ils en ont : celle d'espaces pauvres, dégradés, partiellement en marge de la ville légale. Il n'est pas anodin qu'un terme associé aux villes des pays du Sud soit ici utilisé : le paysage de ces espaces et les conditions de vie de leurs habitants ne sont en effet pas sans similitudes (toutes proportions gardées) avec ceux des quartiers informels des villes du Sud, de même que l'illégalité de l'urbanisation.

Pour ce qui est des pouvoirs publics, la vision de ces espaces transmise par divers documents de communication institutionnelle contribue à conforter cette représentation de marges urbaines. Les documents diffusés par la mairie¹ de Perpignan insistent sur les problèmes de sécurité et donnent à voir la situation avant intervention de la collectivité, à travers une série de photos mettant l'accent sur le caractère dégradé des lieux (épaisses broussailles, cabanes précaires type bidonville évoquant la présence de squatteurs, multiples

¹ Notamment dans Daniel Hamelin, 2010, *Du mythe à la réalité. Tome II, Chronique du projet urbain de la gare de Perpignan*, Les Presses Littéraires, page 107 ; et présentation réunion publique du 22 septembre 2008 en mairie de quartier ouest.

détritus). De même à La Riche, les documents officiels insistent sur un certain nombre de caractéristiques du quartier des Îles Noires qui contribuent à cette représentation négative : « zone inondable classée en aléa très fort, dépôts d'ordures sauvages, habitat précaire et insalubre, constructions illégales... »². Tout comme à Perpignan, l'insécurité caractériserait cette marge urbaine : un représentant des services déconcentrés de l'État rapporte que ce quartier des Îles Noires « était présenté [par la commune] comme un véritable coupe-gorge »³. Des documents récents s'efforcent toutefois de transmettre une vision un peu plus nuancée de ce quartier, en mettant également l'accent sur ses aménités : « un site exceptionnel par sa localisation et ses qualités paysagères »⁴. L'évocation de ces aménités, de ce potentiel de valorisation, n'est pas anodine ; ce sont précisément des éléments sur lesquels les pouvoirs publics vont s'appuyer dans leur entreprise de transformation et de requalification de la marge urbaine.

Ce qui qualifie la marge urbaine, outre diverses caractéristiques spatiales, fonctionnelles et sociales, ce sont donc aussi les représentations dont ces espaces font l'objet. Ce qui fait la marge urbaine, c'est en partie le regard porté par la société sur ces espaces et les populations qui y vivent. La marge urbaine apparaît ainsi comme une véritable construction socio-spatiale composite. C'est la combinaison de différentes caractéristiques qui fait la marge urbaine. Ce qui se joue dans la construction de cette représentation sociale dominante de ces berges comme marges urbaines est important puisqu'il en découle une forme de légitimation de l'intervention publique visant à requalifier ces espaces.

2. Requalifier les berges fluviales secondaires pour mieux les intégrer à la ville

Le statut de marge urbaine tient largement à une forme de vacance par désintérêt, qui laisse place à des activités et occupations de l'espace informelles. Mais ce qui a été un temps toléré par désintérêt peut ne plus sembler acceptable dès lors que ces espaces jusque-là délaissés deviennent stratégiques en s'inscrivant dans des espaces de projets ou en devenant des terrains de mise en œuvre de politiques publiques nationales. S'ouvre alors le temps de la transformation de ces espaces, qui doit rimer avec (re)valorisation.

² Délibération du Conseil municipal du 23 mars 2016, annexe Zone d'Aménagement Différé (ZAD) des Îles Noires.

³ Entretien du 30 janvier 2008 avec un représentant de la direction régionale de l'environnement (DIREN) Centre.

⁴ Délibération du Conseil municipal du 23 mars 2016, annexe Zone d'Aménagement Différé (ZAD) des Îles Noires.

2.1. Quelle légitimation de la reconquête de la marge urbaine ?

Eu égard aux représentations négatives qui s'attachent à ces espaces, il serait légitime de requalifier ces marges urbaines en les aménageant afin de les (ré)intégrer au territoire urbain environnant. De fait la marge, qui d'une certaine manière transgresse l'ordre social et spatial dominant, ne peut qu'être une « *situation temporaire* » [Prost 2004], les pressions pour la requalifier pouvant, dans certains contextes, être fortes et convergentes. L'intervention publique sur ces berges fluviales présentées comme marginales se donne ainsi pour objectif de mettre fin à ces situations de marginalité, en réinscrivant ces espaces dans le système territorial et ses normes [Prost 2004]. L'aménagement des berges doit permettre d'effacer les stigmates de la marge et d'inverser l'image de ces espaces.

À Perpignan, le tronçon des berges de la Basse en amont du centre-ville dont il est ici question constituait jusque récemment la frange d'une friche industrielle de plusieurs hectares, sur laquelle un nouveau quartier est aujourd'hui en cours de réalisation (Fig. 1).

Les emprises foncières concernées étaient la propriété du groupe STEF TFE spécialisé dans le transport frigorifique (qui s'était installé ici en lien avec la proximité des emprises de la SNCF). Ces friches industrielles ont ensuite été acquises par un aménageur privé qui a obtenu de la mairie deux permis d'aménager afin de réaliser un nouveau quartier urbain. Comme le soulignent C. Janin et L. Andres, « *la friche urbaine est devenue la préoccupation de nombreux acteurs, et son traitement se trouve inscrit dans les politiques d'aménagement* » [Janin & Andres 2008]. Ce tronçon des berges de la Basse devient alors un espace de projet (« *La Basse doit [...] devenir le fil conducteur du projet urbain vers le centre* »⁵), objet de toutes les attentions, tant de la collectivité publique que d'acteurs privés. Dans ce contexte, la marge urbaine n'est plus tolérable, elle doit disparaître. La ripisylve embroussaillée et squattée, échappant au contrôle de la puissance publique, doit céder la place à un espace de nature socialisée ouvert aux (futurs) habitants du nouveau quartier en cours de construction et aux habitants des quartiers voisins (Fig. 1). La reconquête de cette marge urbaine doit donc se comprendre dans la logique d'un projet urbain global, celui de la gare TGV de Perpignan, qui amène à renouveler des pans entiers du tissu urbain, à redévelopper de vastes emprises de friches. De fait dans toutes les villes, métropoles comme villes moyennes, les projets urbains de quartiers de gare, utilisés par les pouvoirs publics comme de véritables leviers de développement urbain [Delage 2013], sont l'occasion de « *contribuer au renouvellement urbain des espaces et des friches ferroviaires* » [Roudier 2015].

⁵ D. Hamelin, *Du mythe à la réalité. Tome II, Chronique du projet urbain de la gare de Perpignan*, 2010

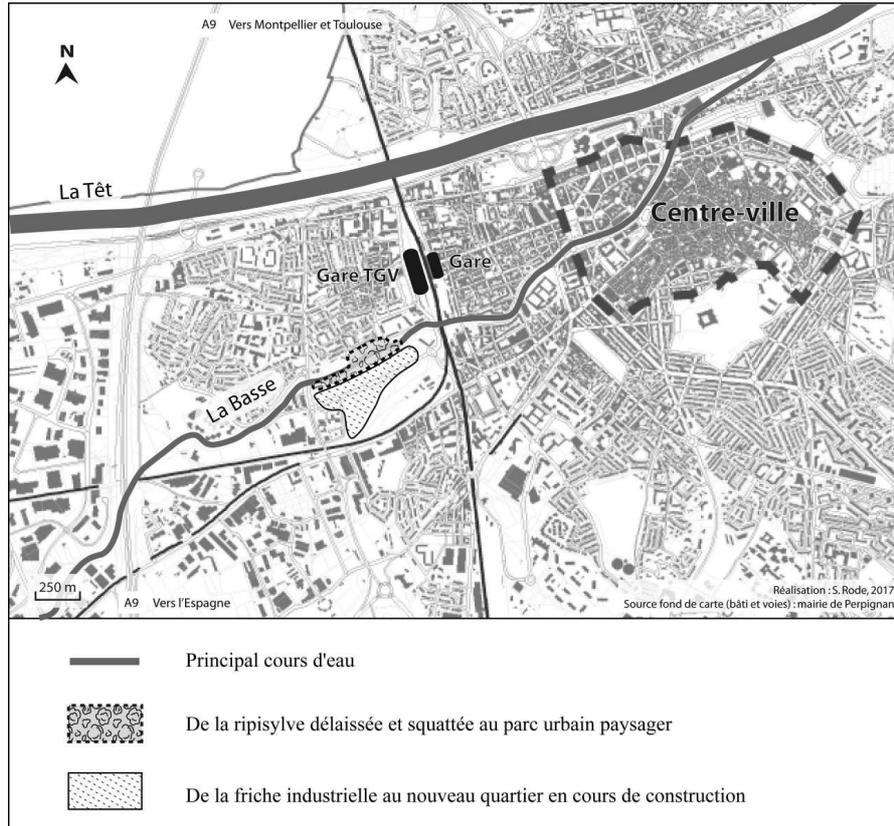


Figure 1 – Les berges de la Basse à Perpignan : métamorphose d’une marge urbaine

Du point de vue de la rhétorique déployée pour justifier cette métamorphose des berges de la Basse, l’accent est mis sur la réouverture de cet espace à l’ensemble des citoyens et sur sa sécurisation : « *La Basse doit être redonnée aux habitants [...]. La notion de sécurité est extrêmement présente dans ce lieu où se sont déroulés des événements mortels* ⁶ ». Une telle formulation sous-entend que ces berges étaient, avant l’intervention de la puissance publique, un interstice urbain de non-droit évité par les habitants des quartiers voisins. Il s’agit donc de réinscrire pleinement cet espace dans l’espace urbain environnant.

Dans le cas des Îles Noires à La Riche, l’exposition à un fort risque naturel et la précarité sociale des populations sont les arguments mis en avant par les pouvoirs publics pour réaménager la marge urbaine. « *Étant par nature potentiel et virtuel, le risque semble être au premier abord absent de l’organisation du*

⁶ *Idem.*

territoire. Or il y joue un rôle considérable. Nombre d'aménagements s'échafaudent en effet en tenant compte du risque afin de garantir la sécurité, notamment en milieu urbain » [November 2000]. Au-delà de la volonté d'assurer la sécurité des populations, le risque, qu'il soit naturel ou social, est aussi un alibi utilisé par les pouvoirs publics pour (re)prendre la main sur certains territoires [Veyret & al. 2005]. Le risque et sa gestion constituent donc de puissants moteurs de « *recomposition urbaine* » [Rode 2008]. À La Riche, tout comme à Perpignan, cette reconquête de la marge urbaine est inscrite par les pouvoirs publics dans une politique globale de lutte contre la précarité sociale et l'exclusion, la politique de la ville⁷, puisque le site a été retenu comme quartier prioritaire dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV) – outil destiné au renouvellement urbain des quartiers en difficulté – porté à partir de 2000 par la communauté d'agglomération Tour(s)plus. Le GPV concerne quatre communes : Tours, la ville-centre de l'agglomération, et trois communes de première couronne : Joué-les-Tours, Saint-Pierre-des-Corps et La Riche. Les différents quartiers inclus dans le GPV sont essentiellement des quartiers de grands ensembles d'habitat social (Sanitas, Fontaines, Europe à Tours, Rabière à Joué, Rabaterie à Saint-Pierre), territoires d'intervention « classiques » de la politique de la ville depuis ses origines [Vieillard-Baron 2001, Edelblutte 2006]. Le quartier des Îles Noires apparaît en revanche comme un cas à part, dans la mesure où il ne s'agit pas d'un grand ensemble et où il pose une problématique spécifique d'habitat précaire et illégal situé en zone inondable d'aléa très fort, et donc de déplacement et de relogement de populations très marginales [Henry 2004].

2.2. De la marge urbaine répulsive au parc urbain attractif : inverser l'image et les usages des lieux

Dans les deux cas, l'objectif des pouvoirs publics est de transformer ces marges urbaines répulsives en parcs urbains attractifs. Il s'agit d'aménager la marge pour la résorber. Les objectifs affichés par les pouvoirs publics sont les mêmes : réaménager ces espaces pour en faire des espaces publics urbains de qualité, bien connectés à la ville environnante et fréquentés par les citoyens. Il s'agit donc de remplacer des fonctions, usages et occupations des lieux connotés négativement par d'autres jugés plus utiles, plus valorisants et plus conformes aux attentes des citoyens. L'enjeu qui sous-tend l'intervention publique dans ces espaces est bien d'en inverser l'image et les usages.

À Perpignan, les berges de la Basse en amont du centre-ville ont été débroussaillées, paysagées, ouvertes sur l'extérieur à travers l'aménagement

⁷ Définie par la Cour des comptes comme « une politique de l'exclusion, conduite dans un cadre territorial, en faveur de zones urbaines où la précarité sociale est forte, menée par l'État en partenariat contractuel avec les collectivités locales » (*La politique de la ville*, Rapport public de la Cour des comptes, février 2002).

d'un parc urbain linéaire de 3,5 hectares baptisé les « Jardins de la Basse » qui a été inauguré en mars 2014. Cet aménagement paysager d'un nouvel espace public entraîne la résorption de la marge urbaine. Ce parc urbain sur les berges de la Basse a été aménagé en parallèle de la construction d'un nouveau quartier à proximité immédiate, auquel il doit servir d'« écrin vert » (Fig. 1). Ainsi, dans le contexte de création d'un nouveau quartier le long de la Basse, la présence de cette marge urbaine n'était plus tolérable par les divers acteurs concernés par ce projet d'aménagement urbain. Collectivité publique, aménageur, promoteurs avaient tous intérêt à la disparition de cet espace dégradé et délaissé, afin d'assurer le succès de leur projet (commercialisation des lots pour l'aménageur, commercialisation des logements pour les promoteurs, attractivité et bonne image d'ensemble du quartier pour la mairie). Les enjeux d'image et de marketing ont donc pesé d'un poids non négligeable dans l'intervention publique pour effacer cette marge urbaine sur les berges de la Basse. Le parc urbain qui y a été aménagé sous maîtrise d'ouvrage communale devait ainsi donner à voir de manière anticipée un quartier agréable à vivre grâce à ses espaces publics naturels de proximité.

À La Riche, l'objectif affiché par la mairie est de transformer l'espace des Îles Noires, largement perçu comme un « bidonville », en un « parc d'agglomération »⁸. Il s'agit notamment de mettre en valeur le paysage ligérien, en mobilisant fortement le classement du Val de Loire au Patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000 et de le mettre à disposition de l'ensemble des Tourangeaux sous forme d'un espace de loisirs et de détente ouvert sur l'extérieur (mais tout en préservant l'usage particulier du site lié aux jardins familiaux – environ 300 – qui confère une partie de son identité à ce quartier).

Le souhait de l'équipe municipale de La Riche de résorber cette poche de précarité des Îles Noires et de mieux intégrer le site à la commune et à l'agglomération est en phase avec les objectifs assignés à l'outil GPV, pensé comme « un projet global visant à réinsérer [les] quartiers dans une dynamique d'ensemble de la ville et de l'agglomération »⁹. L'inscription des Îles Noires dans le GPV doit donc contribuer à la résorption de cette marge urbaine et à sa réinscription dans l'espace urbain. Quels outils opérationnels les pouvoirs publics mobilisent-ils pour cela ?

Une des clés afin que la puissance publique puisse maîtriser le devenir du site et le réaménager réside dans la maîtrise foncière. Une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) a ainsi été créée par arrêté préfectoral du 25 avril 2003, afin que la Communauté d'agglomération bénéficie d'un droit de préemption. Cela doit lui permettre d'acquérir progressivement la maîtrise foncière d'une partie du site de manière à réduire les enjeux humains exposés

⁸ Objectif exprimé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme de La Riche, dont les orientations ont été débattues début 2016.

⁹ Dossier « Le renouvellement urbain à l'heure des GPV », dans *Comme la ville*, n° 8, février-mars 2002.

puis à le réaménager. De fait, quelques terrains ont été acquis et quelques aménagements réalisés dans le cadre de cette première ZAD (Fig. 2). Mais elle a pris fin le 6 juin 2016, avant même que l'ensemble du site ait pu être traité et que la problématique de la résorption de l'habitat précaire et du relogement des habitants ait été résolue. Une seconde ZAD a donc été créée par arrêté préfectoral du 30 septembre 2016 afin de poursuivre la politique d'acquisitions foncières sur le site des Îles Noires. La commune de La Riche est titulaire du droit de préemption (pour 6 ans), qu'elle délègue à la communauté d'agglomération¹⁰ Tour(s)plus, le projet d'aménagement des Îles Noires étant d'intérêt communautaire.

Les pouvoirs publics ont donc entrepris d'inciter les personnes dont les habitations n'ont pas d'existence juridique et qui se trouvent dans des situations de très grande précarité à quitter les lieux, la communauté d'agglomération rachetant leurs biens (ces personnes sont en effet propriétaires des terrains sur lesquels elles vivent) et la commune de La Riche se chargeant de leur proposer une solution adaptée de relogement. Le souhait de l'agglomération et de la commune est de faire disparaître à terme toutes les habitations illégales, seules subsistant les habitations ayant une existence juridique reconnue (un quart). Mais le relogement de ces populations s'avère compliqué. En effet, loin de contester « *cette assignation à la marge de la ville* » [Erdi-Lelandais & Florin 2016], un certain nombre d'habitants la revendique, manifestant une forme d'attachement à la marge urbaine comme espace de liberté. Concrètement, les propositions de relogement en appartement apparaissent irrecevables aux personnes vivant dans des caravanes et des constructions précaires, car incompatibles avec leur mode de vie (jardinage, animaux nombreux et variés, etc.) et leurs activités (ferrailage, récupération d'objets hétéroclites, etc.).

Une série d'aménagements destinés à faire de ce territoire un espace de loisirs intégré dans des parcours urbains de détente a été réalisée (Fig. 2). Ces aménagements doivent permettre d'attirer le grand public (habitants de la commune et de l'agglomération) dans ce quartier jusque là marginal et faiblement attractif pour les promeneurs car perçu de manière assez négative. Il s'agit de « *signifier la vocation du lieu par trois aménagements singuliers* »¹¹ afin d'inverser progressivement l'image et les usages de cet espace.

¹⁰ Tour(s)plus est devenue communauté urbaine depuis le 1^{er} janvier 2017, et pourrait obtenir le statut de métropole prochainement.

¹¹ Agence Roumet-Guitel, *Les Îles Noires. Plan d'actions*, Tour(s)plus, 2002, 77 p.

Djv2Tma** et un
alcomposseal
sont requis pour visionner cette image.

Figure 2 – Les Îles Noires à La Riche : métamorphose en cours d'une marge urbaine

Le site du Grand Pré a été aménagé en 2006 par Tour(s)plus sous forme d'une promenade plantée visant à recréer un espace public agréable en entrée est du site. Sur le site du Saugé, une déclaration d'utilité publique (DUP) a été prise au profit de la communauté d'agglomération en 2010 pour lui permettre d'acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement d'un balcon paysager en bord de Loire avec une rampe d'accès au fleuve (et un parking de 40 places). À terme, ces aménagements en cours de réalisation devraient être complétés par la réalisation d'un espace de découverte de la nature (ce choix n'est pas encore définitivement arrêté) à l'extrémité ouest du site, autour de l'étang d'une carrière aujourd'hui en exploitation. Il est en effet prévu que le site soit rétrocédé à la ville de La Riche en 2019, lorsque la carrière ne sera plus exploitée. Cela permettrait ainsi de compléter le dispositif récréatif en voie de constitution sur le site des Îles Noires, et d'entériner la mutation radicale du site, d'une marge urbaine répulsive à un parc d'agglomération attractif.

La « *nature institutionnelle* » [Wintz 2015], produite ou projetée par les pouvoirs publics dans le cadre de projets d'aménagement, constitue bien un levier utilisé pour résorber la marge urbaine.

Conclusion

On voit comment l'aménagement d'espaces publics et d'espaces de loisirs valorisant les aménités naturelles se donne pour but de changer l'image de ces espaces en marge, d'effacer le stigmate qu'ils représentent au sein de l'espace urbain, exprimant une volonté de la part des pouvoirs publics de « normaliser » l'espace (c'est-à-dire le mettre en conformité avec l'« *ensemble de règles et de prescriptions sociales, plus ou moins formalisées, engagées dans les pratiques des opérateurs sociaux* » [Ruby & Lussault 2003] via son réaménagement), de le contrôler, afin de le réintégrer pleinement à la ville et à son fonctionnement ordinaire. Le traitement de l'espace public est utilisé par les collectivités concernées comme un puissant levier de requalification de la marge urbaine. De fait, « *le traitement de l'espace public joue un rôle déterminant dans le renouvellement des représentations et des usages* » [Duarte & Seigneuret 2011].

S. Hardy et A. Sierra soulignent que les risques peuvent fournir aux dirigeants des villes des « *alibis pour développer d'opportunes stratégies territoriales* » [Hardy & Sierra 2005]. C'est ce qui semble se produire dans le cas des Îles Noires. En effet, la lutte contre le risque d'inondation et le souci de résorber la précarité sociale ne vont-ils pas conduire à « normaliser » ce quartier en en faisant un espace de promenade et de loisirs bien intégré à l'agglomération tourangelle, aseptisé presque, et ce au détriment de son originalité socio-économique, de ce qui faisait jusqu'à présent sa spécificité ?

Mais la marge urbaine peut opposer une certaine résistance à son effacement par les pouvoirs publics. Si la résorption de la marge a été assez rapide à Perpignan, une fois le projet d'aménagement urbain du nouveau quartier lancé

et la décision prise de réaliser un parc urbain au bord de la Basse, il n'en est pas de même à La Riche. Cela fait déjà quinze ans que la démarche de réaménagement du site des Îles Noires est engagée, et la marge urbaine est encore loin d'avoir été résorbée. Le processus de réaménagement et de transformation de cet espace devrait encore prendre plusieurs années (rétrocession de la carrière en 2019, puis études et travaux ; seconde ZAD qui court jusqu'en 2022). Cette difficulté des pouvoirs publics à effacer la marge urbaine des Îles Noires tient largement à la question de la maîtrise foncière et du relogement des populations. La maîtrise du foncier est en effet difficile et lente à acquérir du fait de l'émiettement de la propriété et de l'occupation permanente du quartier par un habitat précaire – qui pose la question souvent épineuse du relogement. Dans le cas des berges de la Basse à Perpignan, la question a été plus simple à résoudre dans la mesure où les emprises foncières sur lesquelles a été réalisé le parc urbain « Les Jardins de la Basse » étaient aux mains d'un propriétaire unique (le groupe STEF TFE) et où il n'y avait pas d'habitat permanent sur le site. Ces friches industrielles ont été acquises par un aménageur pour réaliser un nouveau quartier urbain. La ville, qui souhaitait aménager sur les berges de la Basse un parc urbain, a passé une convention avec l'aménageur pour une prise de possession anticipée des berges afin de les aménager et les ouvrir au public avant la rétrocession (qui ne pourra se faire qu'à l'achèvement des travaux du lotissement). La puissance publique ne s'est ici trouvée confrontée ni au problème d'une propriété foncière émiettée qu'il lui aurait fallu acquérir, ni au problème d'une occupation permanente de l'espace qu'il lui aurait fallu résorber.

D'une manière générale, le processus à l'œuvre d'effacement de marges urbaines par leur (ré)aménagement orchestré par la puissance publique manifeste le fait que l'aménagement est un acte de pouvoir, sur l'espace comme sur les populations qui l'occupent ainsi que sur les usages de l'espace.

Références bibliographiques

- BONIN, S. (2007) – « Fleuves en ville : enjeux écologiques et projets urbains », *Strates*, n°13, [mis en ligne le 22 octobre 2008, <http://strates.revues.org/5963>]
- DELAGE, A. (2013) – *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaureux et Liège Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat en Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon 2.
- DUARTE, P. & SEIGNEURET, N. (2011) – « Projet urbain et planification territoriale durables en Europe : négociation et itération », in M. Zepf & L. Andres (dir.), *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, pp. 77-97
- EDELBLUTTE, S. (2006) – « Renouvellement urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe / Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy », *Revue Géographique de l'Est*, tome XLVI, n°3-4, pp. 141-152.

- ERDI-LELANDAIS, G. & FLORIN, B. (2016) – « Pratiques sociales et spatiales de résistances discrètes dans la ville. Introduction », *Cultures & Conflits*, n° 101, pp. 7-17 [www.cairn.info/revue-cultures-et-conflits-2016-1-page-7.htm]
- GÉRARDOT, C. (2004) – « Les élus lyonnais et leurs fleuves : une reconquête en question », *Géocarrefour*, vol. 79, n° 1, pp. 75-84
- GRÉSILLON, É. AMAT, J.-P. & TIBAUT, A. (2014) – « Les « sans domicile fixe » du bois de Vincennes : une précarité dans des espaces de durabilité », *Géocarrefour*, vol. 89/4, pp. 261-269 [<https://geocarrefour.revues.org/9569>]
- HARDY, S. & SIERRA, A. (2005) – « Territoires et acteurs des risques « naturels » en Amérique latine. Les cas des villes de Managua (Nicaragua) et de Quito (Équateur) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 82, n° 1, pp. 85-95
- HENRY, G. (2004) – *Le Grand Projet de Ville de l'agglomération de Tours : de la politique de la ville à l'intercommunalité*, Mémoire de fin d'études, Séminaire Action Locale, 96 p.
- JANIN, C. & ANDRÈS, L. (2008) – « Les friches : espaces en marge ou marges de manœuvre pour l'aménagement des territoires ? », *Annales de Géographie*, n° 663, pp. 62-81. [<https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2008-5-page-62.htm>]
- MONTAGNÉ-VILETTE, S. (2007) – « Les marginalités : du subi au choisi », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 84, n° 3, pp. 305-314
- NOVEMBER, V. (1994) – « Risques naturels et croissance urbaine : réflexion théorique sur la nature et le rôle du risque dans l'espace urbain », *Revue de Géographie Alpine*, n° 1994-4, pp. 113-123.
- PÉRÉ, A. (2014) – « Toulouse au gré des inondations de la Garonne », in J.-J. Terrin (dir.), *Villes inondables. Prévention, adaptation, résilience*, Éditions Parenthèses, pp. 182-201
- PROST, B. (2004) – « Marge et dynamique territoriale », *Géocarrefour* [En ligne], vol. 79, n°2, pp. 175-182 [mis en ligne le 25 octobre 2007, <http://geocarrefour.revues.org/695>]
- RODE, S. (2008) – « La prévention du risque d'inondation, facteur de recomposition urbaine ? L'agglomération de Blois et le déversoir de la Bouillie », *L'Information Géographique*, vol. 72, n°4, pp. 6-26, [<http://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2008-4-page-6.htm>]
- RODE, S. (2009) – *Au risque du fleuve. La territorialisation de la politique de prévention du risque d'inondation en Loire moyenne*, Thèse de doctorat en Géographie et Aménagement, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 481 p. [<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00444166/fr/>]
- RODE, S. (2010) – « Reconquête urbaine de la Loire et risque d'inondation : des représentations aux aménagements urbains », *Géocarrefour*, vol. 85, n°3, pp. 221-228 [<https://geocarrefour.revues.org/7960>]
- RODE, S. (2017) – « Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne, document 806, mis en ligne le 30 janvier 2017, <http://cybergeo.revues.org/27933>]
- ROUDIER, E. (2015) – « Les « Grandes Gares » : des projets adaptés aux villes moyennes ? », *Métropolitiques*, 14 décembre 2015. [<https://www.metropolitiques.eu/Les-Grandes-Gares-des-projets.html>]
- RUBY, C. & LUSSAULT M. (2003) – « Norme », in J. Lévy & M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 667-669.
- SAJALOLI, B. MARTOUZET, D. & RODE, S. (2012) – « Habitat précaire et vulnérabilité environnementale en Val de Loire, Solidarités sociales et environnementales », Journée d'études pluridisciplinaire du laboratoire CEDETE, Orléans, communication orale
- SALLES, S. (2011) – « Contraintes environnementales et opportunités paysagères : Nancy "Rives de Meurthe" », *Espaces et Sociétés*, n° 146, Paysage et environnement, pp. 53-69

- SIERRA, A. & TADIÉ, J. (2008) – « La ville face à ses marges. Introduction », *Autrepart*, n° 45, Armand Colin, pp. 3-13
- VALLET, A.-C. (2011) – « Dans les friches de la ville », in M. Agier, F. Bouillon, C. Girola & S. Kassa, *Paris refuge : Habiter les interstices*, Paris, Editions du Croquant
- VEYRET, Y., BEUCHER, S. & BONNARD, J.-Y. (2005) – « Risques naturels et territoires », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 82, n° 1, pp. 63-74.
- VIEILLARD-BARON, H. (2001) – *Les Banlieues. Des singularités françaises aux réalités mondiales*, Paris, Hachette Supérieur, 287 p.
- WINTZ, M. (2015) – « Nature urbaine, nature distante, nature policée », in I. Hajek, P. Hamman, J.-P. Lévy (dir.), *De la ville durable à la nature en ville*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 155-169