

## COMMENT LES DÉLAISSÉS PÉRIURBAIN, COMME SUPPORT D'UNE RÉFLEXION SUR LA VILLE ET SES FUTURES, PEUVENT RÉPONDRE AUX ENJEUX DES MOBILITÉS CONTEMPORAINE ?

Fonctionnalisme, périphérie, migrations, altérité, accueil, urbanité

Le point de départ de ce sujet se situe un jour d'été où je devais prendre l'avion. Attendant à l'arrêt de tramway de Neustrie mon bus pour l'aéroport, je suis allé voir le périphérique, là, sur le remblais séparant la quatre voies et le terminus de tram, dans cette métropole où j'ai longtemps vécu, s'était formé un campement. Il y a quelque mois, lors de mon stage à la coopérative Plateau Urbain, étudiant les possibilités d'accueil transitoire de "Gens du voyage" sur la friche industriel alcatel à Orvault, j'apprend, lors d'un entretien avec le Chef de la mission résorption des bidonvilles de Nantes Métropole, que la Loire Atlantique est l'un des département recensant le plus de campements illicite en France. Ces derniers, sont, selon lui, habités principalement par des personnes de culture roms, ayant émigré d'europe de l'est afin de travailler dans l'industrie maraîchère bordant l'aire urbaine.

Des questions me taraudent, Nantes n'est pas une ville frontalière, elle semble géographiquement, se situer loin des enjeux migratoires contemporains. Quelle est l'équation qui produit ces campements urbains, concentrés aux abords des infrastructures de mobilité ? Quelles problématiques spatiales, sociales et politiques cela engendre t-il ? Pourquoi, individuellement, je ressens un malaise lorsque j'aborde ces espaces ?

En roulant à 80 km/h sur le périph, une co-visibilité se crée parfois, apparaissent, les bâches bleues, les cabanes, un peu de fumée, des caravanes. L'image est marquante, un instant le " non-lieux" ("espace interchangeable où l'être humain reste anonyme" - Marc Augé) du périphérique, rencontre, un "hors lieu" (Dehors, placés sur les bords ou les limites de l'ordre normal des choses - Michel Agier). Un paradoxe spatial me frappe en me promenant sur les photographies aériennes : deux formes de mobilité opposées se côtoient. L'une, choisie, quotidienne, interne au bassin de vie, de temporalité courte, par l'utilisation du périphérique avec la voiture. L'autre, précaire, subi, transnational, de temporalité longue, migratoire, par l'établissement d'un campement. Je comprend peu à peu le malaise, un instant, je perçois l'altérité de mon propre mode de vie, qu'en est il pour elle et eux ? En voiture, le paysage du périphérique, assemble, tel un couloir, en une succession d'images, des espaces diffus et fonctionnels, où se répètent des aménagements similaires, motifs d'une société hypermoderne. Cet ensemble discontinu, fabrique une forme de territoire circulaire et polarisé où l'on traverse autant de paysages génériques aux expériences transposables, que de larges plans sur les rivières et vallées qui rejoignent la Loire. A pied, que l'on souhaite sortir ou entrer de la ville, le périph' fait office de porte ou frontière, formant une sorte de seuil étendu entre la «ville» et la «campagne».

En suivant cartographiquement ce cercle imparfait qui dessine ce qui

“porte-autour” (péri - autour, phérein - porter), l’on peut traverser parcs et terrains agricoles qui dessinent le projet d’étoile verte de la métropole. Sur les plateaux et le port de Nantes, suivant les axes de communication avec le territoire, l’on se heurte aux “hyper-lieux” (concentré de mondialisation où se côtoient intensité des connexions, exacerbations des espaces ainsi que des échelles - Michel Lussault) : aéroport, zones commerciales, industriel et portuaires. Parfois au marge des deux; zones pavillonnaires, quartiers de grands ensembles, anciens bourgs agricoles sont agglomérés à l’aire urbaine; le sont-ils à la ville ?

Les interstices que fabriquent échangeurs autoroutiers, terrains vacants, marges de zones commerciales, friches, remblais, bordures de voie ferrée, semblent être, dans un contexte migratoire de personnes en situation de précarité, des endroits disponibles pour y établir lieu de vie. Dans quelle mesure ces espaces éclatés par les zones et infrastructures, disséminés sur différentes communes, peuvent former un ensemble cohérent ? Dans le contexte du ZAN d’une réflexion nationale sur les entrées de villes, comment les marges, les creux, les vides, laissés aux abords des lieux d’une hyper-mobilité des biens et des personnes, peuvent être base d’une réflexion sur les futures de l’urbain et support d’une identité spatiale contemporaine répondant aux enjeux des mobilités régionale et transnationale ?

À travers un questionnement articulant les échelles métropolitaine, communale et de quartiers autour du périphérique comme réseau d’un territoire du déplacement et de l’altérité, je souhaiterais explorer la perspective d’un périurbain où nos mouvements quotidiens rencontrent voyage et migration. Partant d’un enjeux socio-urbain sensible (Les bidonvilles de Nantes métropole) pour évoquer la notion de mobilité dans toute ses acceptations, je voudrais démontrer, par le projet de paysage, la possibilité des métropoles ainsi que celles et ceux qui y vivent, de fabriquer au sein des tissus lâche de l’urbanisme hypermoderne, des espaces où la question du cosmopolitisme, de l’accueil et de la diversité et d’intensité des interactions, peuvent prendre place. Bref, retrouver les qualités de l’urbanité aux contours de ville, en essayant de penser les délaissés actuels et futurs, comme des espaces à prendre, ou des ressources à venir.

Pour ce faire, je souhaite m’appuyer sur une bibliographie orienté en sciences sociale, traitant des questions de marges, de migrations et de bidonvilles ainsi que le rapport qu’entretient nos sociétés avec ces dernière; des ouvrages et projets de concepteurs travaillant sur le périurbain, ainsi que des livres portant sur les questions d’hypermodernité. Ma position de concepteur, portant le projet de paysage comme une discipline collective d’attention à ce qui nous entoure s’attachera d’emboîter et de faire dialoguer 3 échelles spatio-temporel de travail; plan métropolitains (25/50 ans), projet intercommunale (10/15 ans) et action-médiation de quartier (3/5 ans). L’enquête de terrain, utilisant la marche comme outil de relation au lieu, tentera de questionner la place et la forme de la ville aux contours de l’aire urbaine à travers les perceptions et représentations, en demandant à celles et ceux qui les habitent, où celle-ci se trouve ou ne se trouve pas et quels en sont ses caractères, pour tenter de comprendre ,tout d’abord, où et comment habite-ont “la bas” ?