

A photograph of a wooded area with birch trees and tall grasses. The trees are mostly bare, suggesting a late autumn or winter setting. The ground is covered with tall, dry grasses. The background shows a dense forest of trees.

# En marge...

**Paysage et biodiversité  
des accotements des grandes infrastructures de transport  
de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**

**Rapport final  
Juin 2013**

## RESUME

En marge...

## Paysage et biodiversité des accotements des grandes infrastructures de transport de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Cette recherche éclaire les fonctions, les conditions et les formes d'émergence d'une nouvelle catégorie d'espaces publics, que leur taille et leur dimension métropolitaine incite les auteurs à qualifier plutôt de « territoires publics » : les vastes espaces de marge qui se sont constitués entre ville et grandes infrastructures de transport. Ces espaces d'accotement s'articulent avec des épaisseurs plus ou moins importantes de délaissés et d'espaces résiduels, occupés parfois par l'agriculture, par l'industrie, les activités commerciales, les grands équipements sportifs ou technique, ou les friches. Bien que totalement non planifiés, ces espaces aux contours francs constituent peut-être un élément majeur du paysage urbain contemporain, et questionnent notre façon d'envisager les relations entre ville et environnement.

L'analyse porte sur un territoire marqué par d'innombrables interfaces entre ville et infrastructures : l'eurométropole de 2 millions d'habitants qui se constitue entre France et Belgique, autour des trois pôles urbains de Lille, Kortrijk et Tournai. Elle requiert les savoirs et explorations d'une équipe scientifique transfrontalière et pluridisciplinaire, associant paysagistes et urbanistes, photographes et pédologues, botanistes, zoologues et écologue.

Ces espaces de marges infrastructurelles sont appréhendés successivement à travers le prisme de leur histoire, des usages qui y prennent place, de leur perception esthétique, de leur écologie, de leur valeur paysagère et des contraintes de gestion qui les définissent.

L'analyse historique met en évidence une périodisation autour d'un type de production paysagiste peu connue, celle des plantations et des modelés de terrain liés aux grandes infrastructures. La consultation de nombreuses archives autoroutières, ferroviaires et fluviales a permis de retracer l'histoire des infrastructures étudiées et de leur accompagnement paysager, témoins d'une lente évolution des doctrines d'aménagement allant d'une conception initialement très « jardiniste » du paysage infrastructurel à une conception « gestionnaire » contemporaine. La redécouverte des plans de plantation initiaux permet aussi de jauger l'évolution biologique des espaces plantés et de comprendre à quel point l'échelle à laquelle ces espaces peuvent être efficacement composés ne peut qu'être territoriale.

L'analyse de usages au bord des grandes infrastructures s'est appuyée sur un double travail d'exploration physique d'une vingtaine de situations très différentes et de modélisation à partir de critères multiples, qui semblent jouer un rôle déterminant dans la plus ou moins forte appropriation de ces espaces : leur proximité vis-à-vis de la ville, leur niveau de boisement, leur dénivellation par rapport aux terrains habités, leur accessibilité « discrète », la présence d'un réseau d'assainissement associé, d'un réseau cyclable proche, etc. Tous ces critères ont mis en évidence, le long des infrastructures une véritable trame d'espaces publics en formation, accueillant des usages sociaux très ordinaires tels que les robinsonnades des plus jeunes, la promenade avec le chien, le jogging, le VTT, mais aussi des parcours quotidiens en direction des équipements les plus proches.

L'analyse esthétique est mise en perspective avec l'émergence d'une esthétique de la friche, proposant une critique de l'urbanisme en centrant la perception sur des fragments de paysage qui, par nature, échappent à la perception. C'est le cas des accotements, qui glissent le long du regard de l'usager de l'infrastructure, ou se perdent à l'horizon des périphéries urbaines. Pour appréhender ce paysage esthétiquement paradoxal, des reportages photographiques sont réalisés à l'intérieur des accotements, et soumis à l'ensemble des membres de l'équipe de recherche. Le légendage des images permet

d'identifier quelques points de convergence dans les manières de regarder ces espaces et dans les valeurs qui leur sont attribuées.

L'analyse environnementale a porté dans un premier temps sur une modélisation des potentiels écologiques, liés essentiellement à la proximité de réservoirs de biodiversité, aux fonctions de conservatoires biologiques potentiels induites par certaines situations trophiques ou pédologiques exceptionnelles, et aux fonctions de refuge que les accotements peuvent jouer à travers les territoires les plus artificialisés. Ces hypothèses sont ensuite testées sur 3, puis 22 sites d'analyse et de relevé. Bien que l'échantillonnage et les analyses soient en cours, la recherche tend à montrer que la valeur écologique des accotements ne peut être rapportée à sa conformité avec une matrice éco-paysagère trop fragmentée. Dans ces environnements urbains très anthropisés, la valeur écologique de l'accotement est plutôt liée au mode de gestion appliqué et à sa capacité à générer des milieux ouverts de grande ampleur.

L'analyse paysagère tend à montrer la concentration de valeur qui s'opère sur les linéaires boisés en milieu périurbain, en raison de leur capacité à entrer en dialogue avec les entités paysagères traversées, à organiser par une succession de séquences ouvertes et fermées une véritable scénographie territoriale, et à constituer pour les riverains un cadre de vie amélioré.

Un important travail de consultation des organismes gestionnaires a mis en évidence des préoccupations communes et quelques axes de développement qui devraient permettre de penser l'ensemble de ce réseau d'accotements végétalisés comme un maillage écologique et paysager d'échelle et de valeur métropolitaine. De la sorte, la recherche expérimente une inversion des modes de construction des trames vertes et bleues, structurées à partir des armatures potentielles plutôt que des réservoirs de biodiversité eux-mêmes.

La recherche, dont l'aboutissement est prévu pour la fin de l'année 2014, permettra d'élaborer une carte raisonnée de cette trame verte, destinée aux organismes gestionnaires et aux collectivités impliquées au quotidien sur ce patrimoine paysager planté dans les années 1970 à 1990 et arrivé aujourd'hui à maturité.

**In-Between...**  
**Landscape and Biodiversity of Great Infrastructures' verges in Lille-Kortrijk-Tournai Eurometropolis**

The research deals with the new uses of an apparently unremarkable technical object : the succession of slopes, ditches, lawns, maintenance paths, drainage basins and other verges that line our metropolises' great infrastructures, as motorways, canals or railways. Urban growing and the necessity for improving the network's efficiency to give access as well as to cross each district increases the confrontation between what used to be the countryside and what doesn't really looks like a real city. Despite of its triviality, those verges have become the main border of the frame by which we look at our usual townscape, from the window of a car, a regional train, or a high speed train. But by mixing this kind of infrastructural townscape with the each-day city, what it is made of has changed. Verges, particularly, which were simple technical objects in their creators'minds, are now sometimes described as ecological objects, as proved by recents changes in the way of maintaining its lawns and its tree plantings. Landscape ecology's main concepts, as the one of *biological connection* for example, is sometimes involved in those environmental maintenance plans. Another example of verges' recents shifts in meaning appears when the motorways or the railways managers start to deforest old planted slopes when trees warn to fall on the road. In that case, people living near the infrastructure claim for keeping those trees, which have become one part of their usual and appreciated environment. Because of their complete transformation, verges could teach us something about what contemporary city is, about the way we have to live in it together, and about what we expect from it. The continuous kinetic travelling of slopes and copses could sketch the birth of a new kind of townscape, mixing infrastructure, social and ecological aims, as would do a sort of self-created green network, slowly and unintentionally brought by the careless maintenance of its « gardeners ».

Those new potential uses of infrastructural verges' network have been studied in Eurometropolis Likoto (Lille - Kortrijk - Tournai) Area, between France and Belgium, an area chosen because of the high intensity of its infrastructural crossways and because of the urban sprawl which has been built in it. Here, the confrontation between residential, infrastructural, agricultural and economic functions appears without any mask and is completely open to a physical exploration which could be compared to the discovery of a new *terra incognita* as those very sophisticated and artificial spaces make us feel, when we go through them, scared, lonely and fascinated in a primitive way.

First, an inventory was taken by a cartographic approach, analysing the 650 kilometers of enrometropolitan verges of all kind. A Geographical Information System has registered different layers as : proximity with high ecological value spaces, biological potentiality by kind of infrastructure (it is known, for example, that the very dry and stony railways'verges are a natural refuge for thermophilous plants...), proximity with inhabited areas, accessibility by agricultural, cyclist or pedestrian paths, level of physical integration in the crossed landscape, conformity with the maintenance plan of the infrastructure manager, relation with a more or less identified original landscape design project... By confronting those different layers, it has been possible to identify and to rank the different kinds of verges, and to chose some of them for a first physical exploration.

The three first sites chosen correspond at very different and contrasted situations : a High Speed Train crossing a high ecological value space quite faraway from the urban sprawl, an urban motorway deeply planted by trees into the suburb but far from any high biological value area, and the crossing between a motorway, a railway and a canal coming close to residential, industrial and naturel areas. On each site, three kind of evaluation have been tested. The ecological approach, based on biological inventories, has shown that if the biological value of the verges is evident when infrastructures cross very artificial areas (urbanized and intense agricultural areas), on the other hand, when it is possible to compare their biological value with the ecological matrix, verges appear rather less interesting for their biodiversity. Several others inventories on other spaces should give us more precise results in a close future. However, the urban and landscape approach shows, for the all sites, a land-grabbing by different uses as walking, running, biking, spontaneous games and, inside the corpes, several unauthorized uses as prostitution, drug selling and consuming... Verges, when they are located rather close to inhabited areas and when they are deeply planted with trees become the green horizon of large multi-purpose « urban plains » where the usual conflicts for the sharing of a common place as it can be observed in an urban public space are transposed in a more pacific way because of the landscape large size. A photographic approach has allowed to realize a report showing those spaces from a new point of view, not from the infrastructures they have been made for but from the urban borders, close to the corpes and to the slopes. Those pictures are now commented by each member of the research team, in order to understand the diversity of esthetical perceptions of thoses spaces.

Finally, the global and cartographical visualization of the « eco-urban green network » composed by the eurometropolitan verges reveals a new kind of landscape project : a spatial complex that could be described as possessing its own coherence, although this coherence doesn't result from its creators' initial project. For example, the pedestrian paths network which give access to the corpes and the lawns close to the verges often correspond with the ancient ditches network buried when the infrastructure was built to avoid the flowing up of the close residential areas. The « urban plains » which compose a new public spaces belt at the border of the urban area should not have existed without the lay-bys initial modeling and planting, although thoses works didn't aim to create such public spaces.

In that way, this research's aim could be to bring the eurometropolitan lay-bys managers to maintain them in order to increase their eco-urban efficiency, considered from the global coherence of the all green network. That is why a first meeting day has been organized in April 2012, when managers of all kinds of infrastructures from both sides of the frontier discussed about the way they maintain thoses spaces, the difficulties they meet and the ideas they have to solve those problems. Several convergences appeared between the different speeches and proposals, as the problems involved by a complete maintenance of the lawns by scything, the will of enlarging not maintained areas, creating large wastelands close to the motorways, or the eventuality of a new corpes'maintenance based on forestry. All kind of proposals that could give birth to a large, ecological, urban and common project.