

# Trame verte et bleue péri-urbaine et urbaine

Observation des pratiques et expérimentations

Étude des usages n°2 :  
Saint-Martin-d'Uriage

Étude réalisée par Franck Léard et Isabelle Daëron



Action financée par la Région et la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, et  
le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)



Les partenaires de l'action régionale «Trame verte et bleue urbaine et  
péri urbaine - Expérimentation et observation des pratiques »





Introduction

## **I - PRÉSENTATION DU CONTEXTE D'ÉTUDE**

1. Saint-Martin d'Uriage
2. Les sites d'étude proposés

## **II. ENJEUX RELATIFS À L'INTÉGRATION DES TVB**

1. À la recherche d'une centralité et d'une attractivité
2. L'intérêt d'une trame verte et bleue dans le cœur de village : perceptions et représentations.

## **III. LEVIERS D'INTÉGRATION DES TVB**

1. Les chemins et sentiers
2. Le patrimoine naturel et historique
3. Faune et flore en centre-ville : les haies privatives comme problème



## INTRODUCTION

### Contexte

Les expérimentations menées par la CAUE/RA et les différentes communes Rhône Alpes engagées dans le dispositif, visent, dans son versant social, à étudier, explorer et mettre en perspective les usages existants de plusieurs sites. À partir d'observations et d'entretiens, l'étude des usages a pour objectif d'identifier les freins, limites et potentiels favorisant la mise en œuvre des trames verte et bleue. La question du vécu est ici favorisée pour éclairer et donner du sens à la complexité de l'expérience du lieu où de multiples acteurs participent à sa définition, souvent de manière contradictoire. Ces définitions issues des différents niveaux d'intervention (institutionnel, professionnel, municipal ou simplement du fait des habitants) génèrent autant de représentations sur l'usage réel qui ne tiennent pas en compte l'enchevêtrement des pratiques : tout espace, public de surcroît, compose avec une multiplicité de façons de le définir et de s'en servir qui ne peut se réduire à un usage particulier.

### Méthodologie

Pour comprendre à la fois le contexte sociologique et les éléments en présence favorisant ou limitant l'implantation de trames vertes et bleues à Saint-Martin-d'Uriage, les efforts en matière de récolte de données se sont focalisés sur la compréhension de la complexité propre à cette commune, à travers la lecture qu'en ont les élus, les techniciens, les commerçants et les habitants. L'accent a été mis sur la compréhension d'une certaine philosophie d'habiter la commune telle qu'elle est souhaitée et portée par les élus ou les techniciens. L'enjeu était également de comprendre comment les habitants y adhèrent ou la rejettent. Les écarts entre les intentions municipales sur les questions d'environnements ou de mobilités et les pratiques effectives des habitants permettent d'éclairer les problématiques auxquelles se confrontent les élus dans la mise en œuvre de la TVB. Ainsi, sur cette commune, 7 élus et techniciens ont été interviewés pour capter à la fois la vision globale et les intentions sous-jacentes à l'édification future d'une TVB. 3 responsables d'association en présence sur la commune ont complété cette vue d'ensemble en proposant des visées alternatives ou en révélant des angles morts de l'action municipale, puis, 17 habitants et commerçants ont été interviewés pour enrichir les éléments déjà donnés. Les habitants ont été rencontrés soit à leur domicile, soit en pleine rue pour leur faire parler de leur vision de la commune et de l'intérêt, selon, eux, d'implantation d'une TVB. En plus, un des habitants, par ailleurs naturaliste sur la commune, a accepté de réaliser un parcours commenté de la commune pour délivrer des informations contextuelles en lien avec les sites d'étude. Par ailleurs, des observations ainsi des captations photographiques et vidéos ont été menées sur les sites comme sur les différents points nodaux du centre bourg et de certains hameaux pour amener des éléments d'anthropologie visuelle permettant d'apporter d'autres éléments de compréhension. L'accent a également été mis sur l'observation de la vie du village à ses heures de fréquentation remarquables (comme les sorties d'école, le marché du mercredi matin et les différents moments où les intensités urbaines se font plus observables). La variation des temps d'observations ont permis de mettre en lumière les principales temps d'occupation des espaces publics comme de l'intensification des pratiques urbaines à certaines heures de la journée.

Il est à rappeler que l'étude comparative demandée impose de ne pas distinguer les commentaires et visées émises par les différents acteurs mais nécessite de faire émerger une vision globale susceptible de fournir des points de comparaison.



## I - PRÉSENTATION DU CONTEXTE D'ÉTUDE

### 1. Saint-Martin-d'Uriage



La commune de Saint-Martin-d'Uriage présente plusieurs caractéristiques à la fois topographiques, sociologiques et environnementales qui explique son intérêt pour l'aménagement de trame verte ou bleue au cœur de son centre bourg. La commune est depuis longtemps engagée dans un raisonnement sur ces différentes dimensions ne serait-ce qu'en introduisant les corridors écologiques au cœur de leur PLU et ce depuis 2008, ou en pratiquant au niveau des services municipaux des espaces verts une gestion différenciée. La réflexion et le développement de ces initiatives souhaitant être poursuivis, la commune de Saint-Martin s'est posée de multiples interrogations concernant le développement de pratiques urbaines respectueuses de l'environnement tant bien au niveau de la flore qu'au niveau de la faune. Pourtant, l'une des difficultés rencontrées par la mairie repose sur la forte concentration de propriétés privées sur une commune vaste (30km<sup>2</sup>) réparties en 27 hameaux, avec de plus, une scission entre le bas (Uriage) et le haut de la commune (Saint-Martin-d'Uriage). La commune, située en moyenne montagne, se situe entre 320m d'altitude et 2200 mètres. Le territoire de la commune ne bénéficie pas d'une configuration courante (une grande partie de celle ci est « en pente ») et se retrouve éclatée, du point de vue des habitants, entre plusieurs manières d'habiter ou de pratiquer la commune. Mais en dehors de ces aspects, la commune possède également une sociologie remarquable du point de vue de sa population. De par sa proximité avec la métropole grenobloise (située à seulement 15km) et de sa situation particulière dans le massif des Belledones, la ville bénéficie d'une position privilégiée qui a dès les années 60 (après les JO de Grenoble de 1968) transformé son peuplement. Peu à peu, de plus en plus de CSP+ sont venus s'installer sur la commune et ont petit à petit racheté les terrains agricoles délaissées par les agriculteurs pour construire des maisons individuelles. En moins de 40 ans, la commune rurale s'est transformée en commune résidentielle avec une part importante d'actifs à hauts revenus. Si elle conserve une activité touristique liée à la présence des Thermes dans le bas de la vallée du Sonnant, Saint-Martin-d'Uriage présente de nombreuses caractéristiques de fonctionnements très singulières qui en fait un territoire particulièrement intéressant à analyser dans l'analyse globale des facteurs favorisant l'implantation des trames vertes et bleues.

D'une part, la proximité avec des espaces de pleine nature de moyenne et de haute montagne en font un territoire périurbain qui *a priori*, est déjà en contact avec de nombreuses formes de biodiversité, faunisque comme florale. La nature environnante est omniprésente et présente à bien des égards de nombreux avantages pour la commune dont l'attractivité paysagère est indéniable. D'autre part, la commune connaît depuis quelques années un tassement de sa population. Le coût élevé du bâti, la constructibilité contrôlée par la commune pour éviter un étalement urbain aux coûts conséquents, l'impossibilité pour les familles de trouver un logement sur la commune pour leurs enfants impose de reconsidérer l'attractivité de la commune et d'insuffler une dynamique urbaine à même de juguler cette stagnation démographique. La piste des trames vertes et bleues sem-

blent être une des façons de valoriser la commune tout en l'insérant dans des politiques urbaines à même de répondre aux attentes des habitants. Les habitants disposent pour la majeure partie d'une certaine sensibilité aux questions écologiques. Toutefois, de par la forme urbaine de la commune comme de sa topologie, le développement de pratiques de mobilité plus écologiques semblent difficiles à mettre en place. Les déplacements automobiles restent nombreux et de nombreux habitants semblent réticents à l'emploi d'autres modalités de transports. Des solutions de mobilités ont ainsi été portées par la commune comme, entre autres, le vélo électrique ou le développement de transports en commun assurant les liaisons inter-hameaux ou dans la vallée, l'intermodalité. Les problématiques rencontrées par la commune sur les questions de modifications des usages notamment de mobilités représentent un écueil pour la puissance publique qui se trouve confrontée à faire avec sa topographie particulière. Si le développement d'une trame verte et bleue au sein de la commune ne souhaite pas répondre directement aux questions de mobilité, elle en constitue cependant une des façons indirectes de valoriser la commune et d'inciter les habitants à des modifications d'usage sur un temps long, par la mise en place d'une image d'une commune pleinement intégrée à son environnement.

## 2. Les sites d'études proposés

8 sites potentiels d'implantation d'une trame verte, localisés dans le centre-bourg, ont été étudiés.



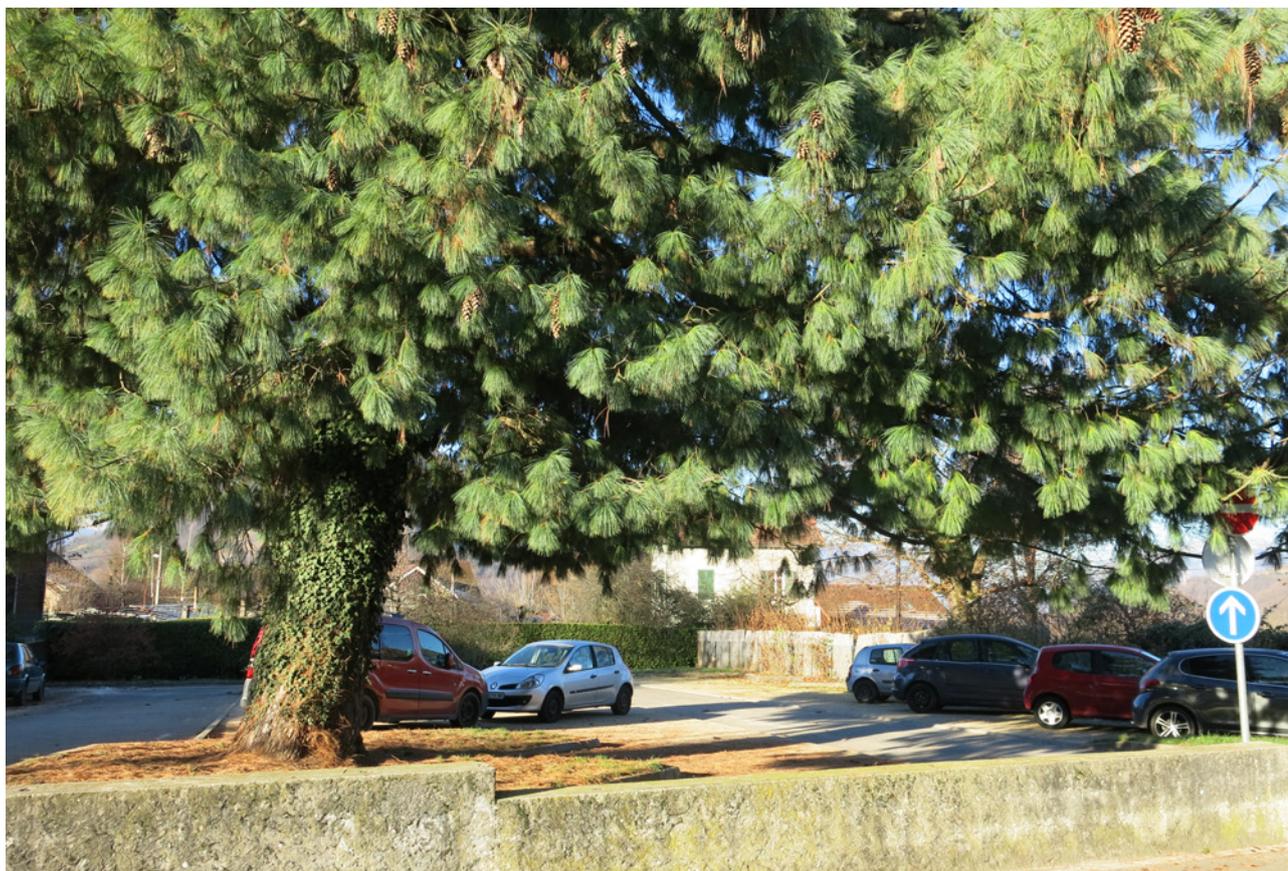
## II. ENJEUX RELATIFS À L'INTÉGRATION DES TVB

Le paysage de montagnes et l'omniprésence des espaces naturels octroient aux habitants une qualité et un cadre de vie reconnus par la plupart des habitants résidant dans les espaces en hauteur. Ces avantages caractéristiques des communes péri-urbaines bénéficiant d'un emplacement privilégié sont compensés par la proximité de la métropole grenobloise, qui, bien que pourvoyeuse d'emplois, de loisirs et de zones de chalandises importantes à moins de 20km de la commune, obligent les habitants à de nombreux déplacements pour obtenir ce que la commune n'offre pas. Celle-ci se retrouve à la fois connectée, par différentes nécessités, à la métropole et déconnectée par ses modes de vie et les différentes activités proposées par le territoire économique et associatif.

### 1. À la recherche d'une centralité et d'une attractivité

La volonté de donner un cadre de vie de bonne qualité aux habitants représentent une préoccupation pour les élus. L'une des complexités à résoudre pour la commune réside dans la dépendance fonctionnelle et économique au territoire de la métropole du grand centre urbain voisin tout en développant un fonctionnement communal qui lui est propre. En ce sens, la commune a signifié son attachement à faire preuve d'une plus grande autonomie de fonctionnement en ne s'inscrivant pas dans la métropole grenobloise et en lui préférant l'intercommunalité du Grésivaudan, a priori moins exigeante et lui permettant de préserver des principes directeurs cohérents vis-à-vis de leur propre perception de leur commune. L'"ogre" du territoire grenoblois est pourtant omniprésent dans la vie de la commune ne serait-ce que par le lien routier avec la commune. La question du lien avec les communes proches (comme Gières et son réseau multimodal) et les réseaux d'accès à la commune participent à de nombreuses réflexions sur les questions de mobilités. Celles-ci sont imprégnées de la question automobile et son omniprésence à certaines heures de pointe. Situés à seulement 18km du centre-ville de Grenoble, les bouchons et ralentissements de circulation provoquant agacements et préoccupations de la part des habitants qui se trouvent gênés par les temps particulièrement longs (1h voire plus) pour aller travailler ou retourner à son domicile. L'hiver, cette préoccupation se concentre sur l'accessibilité de la route départementale et de son nécessaire déneigement. Les habitants ont ainsi développés, pour ceux qui peuvent se le permettre, de nombreuses stratégies permettant une mobilité moins contraignante comme l'emprunt de routes secondaires parfois plus longues ou dans le choix des horaires de mobilité : « *La voiture, on prend la solution la plus facile... dans les horaires de pointe, il y a des bouchons dès Uriage... moi j'aménage mes horaires pour ça mais je suis indépendant c'est plus facile.* » Les déplacements automobiles intra-communaux sont également nombreux du fait de l'étalement urbain et de la difficulté à généraliser des mobilités alternatives, bien que proposées ou en expérimentation sur la commune. La commune connaît une forte dispersion de son bâti entre ses hameaux ainsi qu'entre le haut et le bas de la commune ; une certaine inégalité d'accès aux commerces ou aux services publics se fait ressentir, même de faible ampleur : « *Il y a des identités*





qui sont très fortes sur St-Martin d'Uriage. Les gens sont d'Uriage ou St-Martin voire Pinay d'Uriage qui a aussi une forte identité. Il y a une église là-haut. À tel point que certains habitants ne pensent pas faire partie de la même commune. Des nouveaux habitants... Moi par exemple j'ai rencontré des habitants qui étaient là depuis près d'un an et qui ne pensaient pas qu'Uriage et St-Martin étaient la même commune... » (Habitant). L'édification de la nouvelle mairie et la proposition de nouveaux services centralisés dans le centre-bourg depuis 2014 ont cherché à créer et à impulser une centralité nouvelle, génératrice de nouveaux usages et d'une nouvelle vision sur la commune. Pourtant, l'efficacité de cette centralité se trouve conditionnée aux habitudes de mobilités prises par les habitants et, malgré la construction de parkings permettant un stationnement automobile à proximité, les habitants se retrouvent en difficulté d'accès à ces mêmes services. Située sur la RD, l'aménagement mixte composé devant la mairie représente une opération qui tient davantage de l'impulsion de nouveaux usages mais qui ne tient que partiellement compte de l'emprise de l'automobile dans les manières de vivre la commune. L'opération visant à dynamiser les mobilités douces par réduction du parc de stationnements au sein du centre-bourg et à inciter par ce biais à déployer d'autres modalités de déplacements ont obtenu un succès en demi-teinte de par les difficultés d'accès et de stationnements. « On prône la mobilité douce et moi j'y suis plutôt favorable — si j'habite dans un environnement à 800m d'altitude en montagne et où mes premiers voisins sont les chevreuils... c'est pas pour rien... - ceci dit si ça veut dire se passer de véhicule sur une commune qui démarre à 300 mètres d'altitude pour aller jusqu'à 2000m d'altitude, c'est complètement illusoire de se dire ça... En tous cas, il faut proposer des alternatives... Ce n'est pas le cas aujourd'hui... Faire disparaître des parkings, c'est faire disparaître toute une partie de l'économie... Et les gens continuent à prendre leurs voitures mais pour aller ailleurs... Globalement il y a matière à travailler cette harmonie. On n'oppose pas des espaces verts à des parkings... Que le parking soit plutôt en gravier plutôt qu'en bitume, ça ne me dérange pas.. On n'est pas obligé de goudronner tous les espaces parce qu'il faut que les voitures soient au propre... On est en moyenne montagne, on sait tous à quoi s'attendre... Il y a un parking ici utilisé par les parents pour la sortie des classes. Il est vide 22h par jour mais qui est saturé 2 heures par jour... »

10

Ces intentions de modifier les pratiques de mobilités par une politique de l'offre (transports publics, développement du co-voiturage, pedibus, vélo électrique) s'insèrent dans le dynamisme et l'hétérogénéité de la vie associative et des initiatives des habitants que la commune souhaite porter. La stratégie municipale consiste alors, dans une visée politique et urbaine à long terme, à mailler le territoire d'actions multiples, dont la TVB, pour équilibrer les propositions municipales et les initiatives citoyennes. Pourtant, les contraintes rencontrées par les habitants en terme de déplacements s'inscrivent dans la configuration péri-urbaine dans laquelle se trouve la commune, avec une population à la fois aisée et vieillissante. La possession de plusieurs véhicules

par foyer y est courante et les habitudes prises par cette partie de la population engendrent une attention aux pratiques alternatives marquée par une adhésion et une difficulté de mise en pratique : « *C'est des habitants qui se posent des questions à rester au centre-bourg à partir du moment où on leur interdit presque l'accès en dehors du fait qu'ils sont piétons. Aujourd'hui, un couple avec enfants a deux voitures qu'ils soient en centre-bourg ou pas... et il a besoin de stationner son véhicule et il ne va pas stationner à 1km. Il veut bien faire 50, peut-être 100m...?* »

Sur ce point, à maintes reprises, il nous a été signalé l'intérêt croissant pour les modes de déplacement doux de la part des habitants, mais la facilité ou le pragmatisme les ramène aux solutions existantes. Pour beaucoup, les nouvelles pratiques de mobilité concernent et intéressent davantage les jeunes ou les primo-arrivants, qui, souvent déjà urbanisés, ont déjà pris l'habitude de se déplacer en combinant les modalités de déplacements : « *C'est la facilité pour la plupart qui les amènent à prendre la voiture, après je peux comprendre descendre à Gières, prendre le tram pour aller en ville, puis prévoir de remonter, ça demande une organisation et une sacrée volonté. La commune peut difficilement faire plus sur ces questions car c'est une question presque culturelle.* » (Habitant). Les générations antérieures, ou résidant de longue date sur la commune semblent bien faire preuve de volonté et de montrer une adhésion aux développements de telles pratiques de substitution aux véhicules motorisés, mais que cela soit par habitude ou par rapport aux difficultés de locomotion, elles ne semblent que peu enclines à entreprendre une révision profonde de leurs pratiques.

Si l'adhésion de principe à ces nouvelles modalités de la part des habitants semble effective, en tout cas dans le discours, les habitudes et la composition sociologique de sa population tendent à faire penser que l'automobile reste et restera le mode privilégié de déplacements. Le renouvellement des mobilités et l'adoption de nouvelles modalités de déplacements ne se réalisent à l'évidence jamais du jour au lendemain, le temps d'acculturation et d'appropriation des nouvelles modalités se faisant sur un temps long.



La pente empêche le développement de certaines mobilités douces comme l'usage du vélo électrique

Les préconisations faites par différents cabinets de conseils autour du développement des déplacements doux s'inscrivent dans cette logique de propositions d'alternatives mais affrontent d'autres types de problématiques à savoir distinguer les mobilités de loisirs des mobilités fonctionnelles comme celles liées à l'usage des commerces, des écoles et associations ou celles liées au travail : « *La commune s'est engagée dans cette démarche... améliorer les modes doux, ça fait partie des actions ciblées et l'idée c'est de développer ça, des maillages entre hameaux... la difficulté, c'est le sentier pour la ballade et la randonnée et de l'autre celui qui permet de se rendre chez soi ou visiter quelqu'un... ; c'est ce que j'appelle les pieds sales et les pieds propres...*

*faire des randos, pas de problèmes, on peut en créer des centaines de kilomètres, la difficulté c'est de faire des liaisons piétonnes sécurisées et accessibles, pour venir travailler, à l'école ou faire des courses. On a une transversale qui traverse toute la commune en horizontale, c'est un ancien chemin communal et là on a une grosse difficulté car ça mélange piétons, cyclistes et voitures... » (Élu Urbanisme).*

Recomposer la centralité et l'image éclatée de la commune par une proposition d'offres de mobilités adaptées témoignent d'un vœu pieu et d'une logique incitative misant sur un changement des habitudes du fait d'une offre séduisante. Pourtant, il semble peu évident que l'adhésion de principe des habitants aux propositions se traduisent par des changements ou des conversions spontanées aux modalités douces en dehors des populations déjà sensibilisées ou pratiquant elles-mêmes déjà les alternatives. Les politiques ingénieuses combinant les approches et les problématiques pour aboutir à leur résolution ne semblent pas toutes promises à une réussite. L'insertion d'une opération TVB dans le cœur de village n'est elle ainsi pas soumise aux mêmes difficultés d'appropriation potentielles de la part des habitants ? Le fait de vouloir proposer des approches indirectes pour favoriser tel ou tel comportements ou tel ou tel usage n'est elle pas une manière de faire preuve de pragmatisme de l'action tout en dévoyant les intentions originelles.



## LES SENTIERS

L'existence historique des chemins et sentiers de la commune constitue à ce titre une potentialité de réalisation déjà mise à l'épreuve dans le sens de la réflexion sur ces mobilités. Toutefois, la sollicitation des chemins existants amène potentiellement à faire exister des conflits d'usage, déjà repérés par les habitants, entre différentes vitesses de circulation sur les chemins empruntés.

Le soutien au développement de ces mobilités douces se dessinent dans les actes et les intentions des élus qui souhaitent proposer un renouvellement des pratiques. Sur ces dimensions, la connectivité et les liaisons inter-hameaux affrontent une autre type de problématiques parmi lesquelles la mixité des cheminements qui demande parfois de combiner chemins et routes, descentes et montées, qualité de l'aménagement des sentiers et des revêtements ainsi que différences de dureté des sentiers en fonction de la saison ou de la météo : « On rentre dans des projets qui touchent la saisonnalité été/hiver. À partir du mois de novembre, il n'y a que les amoureux du vélo qui vont prendre leur vélo électrique ou ceux

*qui ont cette foi en un déplacement doux... parce qu'il y a au-delà de l'effort physique, il y a la contrainte environnementale. Il y a le froid, mais il y a le gel, on est sur la route... Il y a la neige. On peut partir le matin avec un vélo électrique, il fait froid mais sec et rentrer le soir avec 10 cm de neige... Qu'est-ce qu'on fait de son vélo électrique ? C'est pour ça que ce type de mobilité a des limites à l'heure actuelle... Aujourd'hui quand on est sur Grenoble, on peut se dire, demain je vais à vélo. Peut-être que deux fois par an, il y aura des problèmes de neige. Mais ici, ça peut être tous les matins. » Pour cet autre habitant, c'est dans leur utilisation prononcée que les chemins perdent en praticabilité tout du moins en hiver : « Les chemins sont boueux ou non praticables l'hiver, ça pose un problème, s'il sont utilisés, ça dame ou ça peut glacer. »*

La cohérence visant à associer mobilités et centralité ne relève pas seulement d'une recherche de créer une polarité forte et signifiée aux habitants pour asseoir un dynamisme nouveau. Elle vise aussi à inscrire sur la durée le renouvellement des pratiques par une politique de l'offre volontariste et orientée vers la proposition d'alternatives. Cette offre puise dans le catalogue reconnu et expérimenté par ailleurs des mobilités innovantes tenant compte du territoire et de sa spécificité. Mais si l'adhésion de principe à ces nouvelles modalités de la part des habitants semble effective, en tout cas dans le discours, les habitudes et la composition sociologique de sa population tendent à faire penser que l'automobile reste et restera le mode privilégié de déplacements. Le renouvellement des mobilités et l'adoption de nouvelles modalités de déplacements ne se réalisent à l'évidence jamais du jour au lendemain, le temps d'acculturation et d'appropriation des nouvelles modalités se faisant sur un temps long.

Cependant, recomposer la centralité et l'image éclatée de la commune par une proposition d'offres de mobilités adaptées témoignent d'un vœu pieu et d'une logique incitative misant sur un changement des habitudes du fait d'une offre séduisante. Pourtant, il semble peu évident que l'adhésion de principe des habitants aux propositions se traduisent par des changements ou des conversions spontanées aux modalités douces en dehors des populations déjà sensibilisées ou pratiquant elles-mêmes déjà les alternatives. Les politiques ingénieuses combinant les approches et les problématiques pour aboutir à leur résolution ne semblent pas toutes promises à une réussite. L'insertion d'une opération TVB dans le cœur de village n'est elle ainsi pas soumise aux mêmes difficultés d'appropriation potentielles de la part des habitants ? Le fait de vouloir proposer des approches indirectes pour favoriser tel ou tel comportements ou tel ou tel usage n'est elle pas une manière de faire preuve de pragmatisme de l'action tout en dévoyant les intentions originelles.



## 2. L'intérêt d'une trame verte et bleue dans le cœur de village : perceptions et représentations.

L'intention première de l'aménagement d'une TVB dans le cœur du village réside dans la volonté de souligner la centralité du bourg par un aménagement urbain visant à le valoriser dans la continuité des travaux déjà effectués autour de la mairie. L'inscription de cette trame dans les enjeux de mobilité apparaît alors comme une opération mixte pouvant justifier certains coûts d'entretien ou de mise en œuvre par mutualisation des moyens et combinaison des ressources. Si l'aménagement d'une trame verte dans le cœur de village permet à la fois d'améliorer le cadre et de faciliter les mobilités, elle deviendra une opération facile à défendre devant les instances décisionnaires. L'introduction dans le PLU des corridors écologiques a ainsi été pensé pour faire face à l'étalement urbain et autoriser une pédagogie par l'exemple en direction des habitants pour les sensibiliser à leur environnement. *« Trame Verte, trame bleue, très honnêtement, ça va pas changer grand chose dans le fonctionnement de la commune. ça nous a servi une fois ou deux pour dire non à des constructions, on leur a dit qu'ils étaient en corridor biologique... c'est un argument de plus.... il avait pas de réaction d'hostilité à ce zonage, on a pas été attaqué dessus, on n'a jamais eu de réactions, je connais beaucoup de propriétaires, je suis pas sur qu'il y ait beaucoup de personnes qui soient au courant de ce zonage. En plus, ce zonage est le long des ruisseaux donc c'est inexploitable... ce qui a été mis en place, ça permet de faire rentrer dans les têtes ces notions de passage des animaux, de préserver la flore... Chez nous, elles sont situées en zone agricole, elles ne sont pas en zone urbaine, notre souhait c'est de les introduire en zone urbaine... »* L'intention de zonage par la production de trames vertes et bleues au cœur du centre de la commune, comme à l'extérieur du centre, permet de mettre en avant des modalités de contrôle qui laissent une marge de manœuvre à la commune.



Parmi celles-ci, la revalorisation et l'impulsion d'attractivité souhaitée par les élus à travers l'édification de TVB en centre-ville se combine avec des opérations d'aménagements et de programmation sur des secteurs identifiés comme celui du Chemin du Tapas ou du jardin près de l'école privée. L'intention réside dans une construction de logements permettant d'attirer des primo-arrivants et de revivifier la démographie locale : *« Dans les OAP actuelles, il est question d'être concis dans les formes urbaines... de construire en pleine terre et pas faire des immeubles de 3 étages, plutôt du logement intermédiaire, groupés... pour garder des espaces verts... c'est un espace particulier, c'est très bucolique et les habitants sont très attachés à cet endroit. »* Ces opérations TVB comme OAP combinées ensemble participent des intentions et des marges de manœuvre disponibles pour la commune pour modifier certains des constituants de la vie locale et insuffler de nouvelles dynamiques : *« Ici, il y a deux types de populations, celle comme moi qui sont issues de la commune et une*



*population qui est venue de la ville. Le changement démographique commence avec les JO de Grenoble, qui ont permis à l'époque d'avoir des aménagements et un déneigement permanent en hiver pour pouvoir se rendre au travail. Avant, il y avait une centaine de fermes dans la commune et puis on est parti à la ville, car plus personnes ne voulait reprendre les exploitations. Ils ont donc vendu leurs terres pour se faire une retraite plus confortable. Alors il fallait une grande surface pour construire, les prix n'étaient pas les mêmes et aujourd'hui, ces grandes surfaces sont divisées en parcelles et ça se densifie comme ça. Les nouveaux arrivants ont fait des enfants et ces derniers veulent s'installer sur la commune mais ne trouvent pas forcément du terrain... un terrain c'est 300000 euros plus la maison le même prix, faut avoir un bon salaire pour ça, c'est pas des primo accédants. On continue à construire environ 25 logements par an mais la population stagne et on a presque une baisse de la population scolaire par exemple. On va fermer des classes donc voilà nos problématiques sur la densification. Ce qu'on recherche dans la révision du PLU, c'est de permettre à des primo accédants et des jeunes couples de venir s'installer ici dans des formes urbaines différentes pour pouvoir s'installer ici. »*

*L'introduction d'une TVB serait une façon d'accroître le potentiel d'attractivité du centre-bourg en proposant aux nouveaux habitants aux revenus modérés un cadre fort convenable et attirant d'un point de vue esthétique, dans l'idée d'une continuité avec la nature environnante. « L'allée de l'église... C'est historique... il faut la refaire, elle est dégradée, les arbres sont malades, il faut refaire le goudron et remplacer les arbres, ça va pas changer grand chose, on peut mettre des plates bandes pour faire passer les petites bêtes et ça a été identifié pour faire autre chose que du classique. Proposer autre chose comme des bandes végétales et minérales... il y a une haie modèle, l'objectif de cette haie c'était de montrer qu'on pouvait faire des haies avec des espèces locales. »*

La valorisation du centre-bourg par la TVB intra-urbaine est globalement bien reçue par les habitants mais des critiques sont toutefois émises sur l'inadéquation du réaménagement effectué sur la mairie qui présente déjà des éléments de TVB. La critique principale consiste dans l'impression d'une urbanisation prononcée qui ne prend pas en compte l'environnement immédiat : « Je pense qu'il y a un potentiel à partir du moment où on l'adapte à l'environnement extérieur...c'est à dire qu'on n'en arrive pas à faire ce qu'on a fait à côté de la Mairie, on se croirait à Grenoble... c'est complètement idiot. On va mettre de l'herbe, et on va mettre les mêmes peupliers qu'en bas et on va retrouver les mêmes aires de jeux... On a calqué une architecture dans un environnement qui n'était pas prêt à le recevoir... Ici on a fait disparaître 20 à 30% de parkings au profit d'un agrandissement de la mairie qui était nécessaire et au profit aussi des espaces verts... qui ressemblent à ceux du parc Paul Mistral... contre une augmentation du nombre de commerces de 30%, vous imaginez le déficit ! ». Au delà des considérations sur le manque de places de parkings dans le centre-bourg, c'est la critique des formes urbaines ainsi produites qui font l'objet d'une attention et des remontrances. L'aspect formel de l'opération Cœur de Village est décrié de par l'artificialisation qu'elle produit et sa ressemblance trop prononcée avec les formes urbaines, notamment minérales que l'on retrouve fréquemment dans les

grands centres urbains. Ici, la critique laisse entendre qu'il est utile de penser des aménagements signifiant la péri-urbanité, voire même pour certains la ruralité historique de la commune, plutôt que de servir de formes pré-existantes, que l'on retrouve dans de nombreux aménagements dans les centres urbains. La proposition de proposer aux habitants des logements sociaux un jardin partagé près de l'école privée est pour le moins incongru pour certains d'entre eux : « *Aujourd'hui le PLU a accepté que des terres agricoles passent en constructible, les montants d'impôt ont explosé en foncier... du coup les propriétaires ont été obligés de construire... Par contre un terrain qui est en centre-bourg on va le mettre en terrain agricole ??? Je trouve ça assez dissonant par rapport au projet qu'on est train de faire en périphérie... Qu'on fasse des micro-poumons dans les villes parce qu'il faut retrouver ce côté végétal qui manque des lieux totalement urbanisés... oui. Qu'on récréé des jardins potagers en plein centre-bourg... à 500 m de là, vous trouvez des espaces naturels.* »

Pour une partie des habitants, les aménagements proposés par les urbanistes, architectes et paysagistes participent d'une perte de la singularité historique de la commune et font disparaître une vision idéale de leur commune, celle d'un village intégré dans son environnement, avec des formes de bâtis éloignées de celles que l'on retrouve dans les centres urbains et qui se retrouvent dans les hameaux comme dans les constructions des maisons individuelles qui viennent signifier bien souvent cette inscription dans le paysage. Les élus connaissent cette différence de représentations : « *Les gens viennent pour le cadre de vie et certains veulent trouver le confort de la ville en venant à la campagne... mais ça peut pas marcher comme ça* ». Ces écarts de représentations de la commune n'indiquent pas seulement qu'il existe de multiples façons de vivre et d'habiter la commune entre les habitants mais que l'image de la commune connaît un déficit d'homogénéité. Pour les habitants favorables à une végétalisation renforcée du centre-ville, la TVB est perçue comme un soulignement de l'identité périurbaine voire rurale de la commune, qui permettrait de produire une image confortant leurs représentations de la commune. Pour d'autres, cette opération pourrait briser cette image de village en soulignant ou en sur-signifiant le côté terroir qui en ferait un village « carte postale ». « *Je ne voudrais pas que ce sujet des TVB devienne des objets de carte postale, des gadgets, presque de clientélisme auprès de la population... ou de volonté de dire on a fait ça...* » Les habitants craignent que l'opération TVB perdent de son sens initial (l'introduction d'une forme de biodiversité) ou que les finalités d'aménagements (l'urbanisation raisonnée) prennent le pas sur les finalités d'usage (l'appropriation effective de ces espaces).





Pour de nombreux habitants, cette question ne semble toutefois pas essentielle dans l'immédiat, peu sensibilisés à ces questions ou n'ayant que peu d'avis sur ce type de modifications. D'autres, beaucoup plus sensibilisés sur les questions environnementales soulignent la modernité de la démarche et l'option participative de cette dernière : « *J'ai l'impression qu'ils sont dans la concertation, je suis là depuis 2 ou 3 ans mais je trouve que c'est intéressant ce qu'ils amènent comme démarche. Quand on leur parle de certaines thématiques, ils pensent pas à tout car ils ont d'autres choses ou ils ont d'autres enjeux et ne pensent pas à tout au niveau écologique.* » Dans l'ensemble, la perception d'une image renouvelée de la commune semble recueillir des a-prioris positifs même si les arguments et les thématiques à mettre en avant diffèrent d'un habitant à l'autre. Toutefois, du point de vue la commune, l'inscription dans la démarche TVB profite d'une vision cohérente dans la mesure où elle cherche, à travers les corridors écologiques et la préservation du patrimoine naturel, à maintenir un contrôle sur le territoire et bloquer les potentielles constructions dans le privé par la protection des espaces par la puissance publique.



Connexion des hameaux entre eux grâce aux cheminements piétons : un potentiel de développement des TVB ?

Nécessité de cartographier ces cheminements piétons et d'en proposer une restitution aux habitants et aux touristes

### III. LEVIERS D'INTÉGRATION DES TVB

Le souhait de revivifier la dynamique locale par la réhabilitation des nombreux chemins et sentiers dont dispose la commune s'inscrit, peu ou prou, dans une volonté de se servir d'un existant non ou insuffisamment exploité, et qui amène à poser des questions sur les finalités et le sens accordé aux actions menées ou potentielles. Si la patrimonialisation des anciennes constructions de la vie rurale de la commune représente un des versants de la combinaison d'actions, de motifs croisant des thématiques relativement éloignées les unes des autres, elle n'engage que partiellement une réflexion sur les enjeux de la biodiversité. Comme souligné précédemment, la potentielle mise en œuvre d'une TVB dans le cœur de village s'intègre dans des problématiques déjà travaillées par la commune parfois depuis plusieurs années et qui trouve, dans son contenu, de quoi rendre cohérente une politique d'aménagements pensée en amont. Ainsi, la mise en œuvre probable d'une TVB s'inscrit dans la continuité de la politique menée de longue date sur les sentiers et chemins dont est couverte la commune.

#### 1. Les chemins et sentiers

Cette thématique des sentiers se retrouve dans de nombreux commentaires sur la commune et se présente comme une ressource insuffisamment exploitée bien que leur développement soit soutenu par les différentes municipalités ayant exercé sur la commune. Cette spécificité n'est pas sans évoquer les aménagements des TVB dans une version plus « ensauvagée », comme une forme préexistante qu'il conviendrait d'actualiser pour en redorer le blason et réinsuffler des dynamiques d'appropriation. L'omniprésence dans les discours du constat de l'importance de leur utilisation dans les pratiques des habitants évoque son intérêt pour la commune ou pour les usages des habitants. La TVB serait ainsi pensée et présentée comme une continuité de ses chemins à l'intérieur du centre bourg afin de proposer la finalisation d'un maillage existant mais encore trop peu adopté par les habitants. La réactivation des mobilités douces de nécessité de naguère permet à la commune de remobiliser un quadrillage de l'espace et du territoire qui s'était effacé avec le temps et la primauté faite aux déplacements automobiles. Par cette réhabilitation, la commune souligne à nouveau son inscription dans son histoire, en faisant prévaloir de sa grande utilité qui pourrait être remis au goût du jour. L'analogie d'utilité fonctionnelle entre chemins d'hier et d'aujourd'hui n'est pourtant pas aussi évidente à mettre en avant dans la mesure où la nature des usages de l'époque n'ont que peu à voir avec les usages actuels. L'imaginaire de la connectivité procuré par l'usage et l'image des sentiers, vise à souligner l'intégration de la vie locale à la nature environnante et renforcer l'image sociale de la commune. « *Les chemins structurent le village par les hameaux... les veilles fermes isolées, ça structure le paysage... le chemin, avant il y avait que ça pour se déplacer et certains sentiers ont été abandonnés car trop pentus... c'est toute une évolution de la commune qui s'est faite à travers les sentiers...* »





Les sentiers et chemins sont connus des habitants. Certains les utilisent pour les déplacements inter-hameaux, à pied ou en vélo, pour se rendre au centre-bourg, sur le bas de la commune ou sur l'agglomération pour les commodités ou services en présence, ou pour des ballades de confort : « *Les chemins... pour moi, à l'extérieur du bourg, je les utilise... ce qui est pas facile, c'est les connexions entre les chemins, ce sont des axes qui descendent...les transversales manquent... mais comme il y a beaucoup de bâti, c'est pas évident, je sais juste que des connexions ont disparus... je prends des connexions qui partent de chez moi jusqu'à Uriage et prendre d'autres moyens de locomotions* ». La réactivation des sentiers s'est faite initialement à la demande du maire de Chamrousse qui voyait dans le balisage de certains d'entre eux, la possibilité d'offrir de nouvelles activités à ces résidents : « *La base de ces chemins, c'était de relier les communes et nous on s'est raccordé... il y avait la méthodologie du CDPR sur lesquels on s'est appuyé, Venon, Chamrousse et Saint Martin d'Uriage... c'était une demande du maire de Chamrousse qui voulait des attractivités pour ses touristes, ça a été fait en 1999, c'est très intéressant socialement parlant...* ». La transformation d'un comité de pilotage municipal en association dans les années 90 a intensifié ainsi la réhabilitation des sentiers, confiée à de nombreux habitants pour créer un lien social qui s'était atténué avec le temps et la modification des conditions de vie. « *Les chemins, autrefois, les gens allaient partout à pieds, le long des cours d'eaux aussi car les terres étaient précieuses. Il y avait un maillage fort... Pendant une bonne période, les chemins sont tombés en déshérence, on ne marchait plus à pieds, certains propriétaires se sont accaparés les chemins, certains se sont bouchés et puis la mode la marche est revenue... il y a eu deux périodes : l'ancienne municipalité s'est engagé dans le plan CDPR... alors c'est pas que dans le bourg, c'est dans toute la commune, il y a plusieurs dizaines de kilomètres... et dans le mandat précédent, on a voulu aller un peu plus loin, prendre des chemins un peu moins connus, on avait monté un comité sentier avec des élus et habitants... ce comité a évolué en association, très dynamique avec 50 ou 80 membres dont 10 ou 15 qui se réunissent tous les mercredis pour les entretenir... et créer de nouveau sentiers, baliser des sentiers existants et dresser une carte qui est à disposition à l'office du tourisme. Cette association est relation avec les associations du patrimoine pour ajouter un volet patrimoine à ces sentiers. Leur objectif maintenant c'est de faire le tour des hameaux avec les sentiers, les relier entre eux.* » Cet intérêt pour la revitalisation des chemins et sentiers s'est accentué avec le temps et son inclusion dans des opérations type TVB semble être congruant avec des intentions pensées de longue date mais dont les contours semblent se préciser actuellement. « *Depuis 2007, la mairie a validé l'intégralité des sentiers parce qu'il y avait à trouver des accords officiels sur des passages, sur des terrains privés. Les associations avaient retravaillé sur ces sentiers, des sentiers qui existaient auparavant, qui pour beaucoup font les liens entre les hameaux. Et là parler de TVB, je trouve ça très cohérent... On parle de voies préservées, sans voiture... On en revient à cette notion de sécurité aussi* ». Avec un maillage pré-existant, la commune envisage ainsi de se servir de ces modalités de mobilités pour assurer une connectivité tout azimut : entre les hameaux, entre





le bas et le haut de la commune, entre Gières et Chamrousse, avec l'espoir de faire profiter des propositions d'intermodalités aux habitants comme de faire découvrir aux touristes de Chamrousse, comme des curistes d'Uriage, les attraits de la commune. Au final, l'opération TVB en centre-bourg viendrait parachever certains efforts consentis en amont en proposant une cohérence de la démarche : « *Oui c'est beaucoup de touristes, c'est du loisir, ça vient d'en bas... les vélos de Chamrousse viennent jusqu'à Gières des personnes de SMH, il y a des grands itinéraires qui sont reconnus... c'est mené avec la com' com', lié avec le développement d'un espace Belledonne, avec la volonté de valoriser le GR, qui va être labellisé en 2017... sur le parc régional, il y a une cartographie des senties qui se met en place...* ». L'inscription de la commune dans l'Espace Belledonne est une occasion pour celle-ci de valoriser son territoire et de renforcer les perspectives liées au développement du tourisme. En s'inscrivant dans un programme, la commune semble vouloir rattraper un retard qu'elle a pris sur ces questions et affirmer une position dans un territoire autre que la métropole grenobloise. Les attraits de la commune, valables pour les habitants, sont également pensés pour les touristes du haut comme du bas : « *D'un point de vue touristique, quand ce n'est pas pour la cure, es gens viennent ici pour le côté village, le côté terroir... Du coup les activités qui sont communales, à destination des habitants sont aussi des attraits touristiques. Les curistes représentent une manne énorme pour les loueurs non professionnels. On n'est sur de clientèle qui est captive pendant trois semaines et sur un rythme réconfortant pour le loueur. On est sur 4500 curistes, ils ne viennent pas forcément seul, en moyenne on est à trois personnes par curiste à peu près* ». Faire bénéficier d'un centre réaménagé, par l'intermédiaire d'une TVB, aux touristes, aux randonneurs occasionnels et aux habitants permet encore une fois de proposer des projets intégrés jouant à la fois sur le plan des dynamiques économiques, sociales et environnementales. Cette combinaison permet de trait

La redécouverte de chemins inexploités et la proposition de parcourir le centre-bourg par un cheminement transverse horizontal souligne la volonté d'inscrire la marche comme pratique. Les scolaires, par le pédibus, sont déjà sensibilisés à cette question et la commune souhaiterait revaloriser cette pratique pour les adultes dans leurs pratiques quotidiennes. Les interviewés et les habitants soulignent et remarquent l'accentuation progressive de cette pratique qui tend à augmenter du fait de la nouvelle centralité proposée récemment par la commune. « *Les habitants utilisent ces chemins... peut être pas tous les jours mais en promenade... si, il y en a certains qui viennent acheter du pain, ils prennent les sentiers... en 5mn, on coupe des virages et on y est au bourg...* ». Les visites des connaissances que l'on a sur la commune, en fonction du degré d'éloignement des domiciles et du temps que l'on peut y consacrer, tend ainsi à se faire parfois par l'utilisation de cette mobilité douce. Les déplacements motivés par une visite ou un achat se distingue des déplacements pour eux mêmes, comme la ballade d'agrément ou de confort qui n'a d'autre destination qu'elle-même. Dans une population vieillissante, la marche possède des vertus sanitaires mais la déclivité de la commune empêche



une pratique forte. Le développement de transverses semble être ici une des possibilités pour conforter cette pratique. L'enjeu de l'accessibilité piétonne de la commune est d'importance et se présente comme une option supplémentaire pour le développement des trames vertes et bleues si on les associe aux questions de destinations ou de contemplation d'entités paysagères : « Il y a des sentiers qui traversent le bourg. C'est un nœud de passage de nombreux sentiers ici. Par contre il n'y a rien qui l'indique. Les sentiers sont indiqués mais il n'y a pas de plan général ». Le développement d'un fléchage et d'une cartographie des lieux remarquables s'avère indispensable en ce sens mais doit composer également avec la double appropriation potentielle : celles des habitants et celle des randonneurs, utilisant le vélo ou la marche, qui n'ont pas le même objet ou la même finalité quant à l'utilisation de ces parcours.

Pour autant, cette mise en cohérence des différentes démarches de valorisation à la fois des différents patrimoines, des modes d'accessibilité et des destinations par l'intermédiaire d'une TVB intra-urbaine, qui ferait la jonction sur l'espace du centre-bourg entre différents niveaux de structuration de la commune, propose d'assumer une approche environmentaliste où les combinaisons d'opérations et d'intentions mêlent des éléments et des principes hétérogènes. L'habileté politique consistant en proposer des opérations ayant des



effets à la fois sur les usages, les pratiques, la composition formelle des cheminements et l'image de la commune peut paraître séduisante de par l'efficacité et les solutions proposées. Mais faire tenir au cœur d'une même politique d'aménagements des éléments disparates, bien qu'opérationnels, fait apparaître autant d'angles morts sur les usages potentiels, notamment sur la question des conflits d'usage ou sur la hausse de fréquentation des cheminements. A terme les quelques secteurs indigents de ces politiques (comme le balisage des sentiers ou la cartographie des points remarquables) pourraient se résoudre et provoquer une augmentation du trafic piéton, qui changerait les motivations des personnes qui l'empruntent quotidiennement. « On en voit de plus en plus sur les chemins, les personnes viennent pour le cadre et la proximité mais c'est pas encore vraiment connu. C'est souvent des personnes des communes limitrophes, qui connaissent déjà ces sentiers, si c'était davantage connu, on aurait plus de monde c'est sûr ». On assiste, à travers l'analyse des angles morts potentiels d'une installation d'une TVB et de sa répercussion écosystémique sur l'ensemble de ses constituants, au dilemme de la municipalité consistant à savoir placer le curseur entre une urbanisation raisonnée de ses mobilités et une muséification éventuelle de par l'augmentation de l'attractivité de la commune. Proposer des solutions combinées par le croisement des thématiques et par l'apport de solutions autour du patrimoine, de la fréquentation touristique ou occasionnelle des sentiers et d'une commune intégrée à son environnement risque de faire apparaître la commune dans une image figée tourner vers la consommation de signes d'une ruralité mythologique. Les politiques volontaristes évacuent bien souvent la question du sens des opérations menées au profit de leur efficacité ou leur opérationnalité. La valorisation des patrimoines comme vecteur des opérations sur la trame urbaine ou sur les mobilités doit en ce sens interroger les finalités et le sens de la valorisation afin d'éviter l'écueil d'un « romantisme » de la patrimonialisation<sup>1</sup> ou d'une mise en récit trop prononcé du passé de la commune, qui viendrait contredire l'état actuel des modalités des manières d'habiter la commune.

## 2. Le patrimoine naturel et historique

La mise en place des corridors écologiques avait en effet donné à la commune un outil de contrôle permettant de juguler la densification urbaine. Le contrôle du bâti par l'outil réglementaire se présente à nouveau avec les trames vertes et bleues qui, au delà des bénéfices potentiels en termes de biodiversité, souligne les orientations et les priorités pour la commune : celle de préserver une certaine qualité de vie dans le but d'attirer de nouveaux habitants et contrer les évolutions démographiques. La revalorisation du centre-bourg par une opération TVB s'inscrit alors dans un processus global consistant à penser les actions à l'échelle du territoire en introduisant la donnée environnementale comme un des facteurs de développement. « Indirectement, les TVB

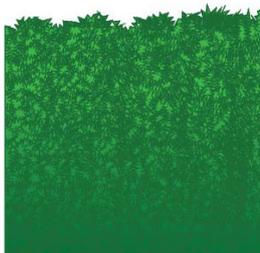
*permettent une amélioration de la qualité de vie...c'est tout un ensemble... c'est aussi le maintien du paysage... ici, on a encore une quinzaine d'agriculteurs qui en vivent en double actifs bien sur, et on a fait le constat lors de la mise à jour du règlement de boisement qu'il avait légèrement régressé et cela participe.. et les zones agricoles sont souvent dans le corridor biologique... ça participe d'un ensemble d'entretiens paysagers de la commune. Le défrichement d'une terre agricole ça participe autant que la mise en place d'une trame verte ou bleue. » L'entretien des bois et forêts participent de cet effort et de leur volonté d'assumer une approche globale sur la dimension environnementale. Dans les termes de l'élu, l'opération TVB n'a pas de singularité propre, ni d'approches spécifiques. Elle se confond avec des opérations menées sur les corridors écologiques et sur la préservation et l'entretien du patrimoine naturel dans la mesure où elles ont toutes deux à voir avec le maintien de l'aspect des entités paysagères. Les enjeux sont à la fois esthétiques et environnementaux.*

L'association de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine existant s'insère dans cette vision à long terme. La commune ayant un passé rural dispose de nombreuses constructions historiques maillant son territoire et lui donnant un patrimoine de constructions potentiellement valorisables et utilisables dans une perspective patrimoniale. L'option de patrimonialisation offre ainsi à la commune la possibilité de travailler sur d'autres types de combinaison et de mixité des opérations. Ainsi, l'accessibilité piétonne de la commune, que cela soit pour les habitants-promeneurs ou les randonneurs, propose des lieux remarquables et des lieux de visite qui s'appuierait sur l'existence d'un bâti historique et sur les entités paysagères comme destinations et étapes dans un parcours de marche. *« Beaucoup de moulins qui ont disparus... et que l'on peut retrouver... et il y avait un vrai rôle social de l'eau... une TVB amènerait une qualité de l'eau... aujourd'hui nos étangs sont envahis d'écrevisses non indigènes...Il y aurait quelque chose à faire... Des moulins, il y en avait plein... j'aimerais bien les faire défricher. »* La finalité pour la commune est d'offrir son territoire comme « plus value » substantielle à une pratique de marche ou de randonnée. Ici, se trouve les prémises d'une mise en cohérence de différents constituants de la commune associant les pratiques et les avantages paysagers et architecturaux. Se dessinent alors une continuité entre l'entretien des sentiers, la préservation du bâti historique et paysager et l'opération TVB telle qu'elle semble se présenter. Cette continuité entre différents projets ou possibles opérations vont dans le sens d'une intention de la municipalité qui est celle d'inscrire la marche et le déplacement piéton comme une des manières de pratiquer la commune. L'orientation vise aussi bien l'habitant que le randonneur mais offre à ces derniers la possibilité de nouer des liens avec des pratiques qui prévalaient naguère et que la commune souhaite redynamiser : *« Souvent on croise différents thèmes sur les trames vertes et bleues, souvent on retrouve les risques naturels, on retrouve aussi des contraintes de terrain, c'est pas pour rien qu'ils n'ont pas été bâti donc souvent on a d'autres arguments et souvent il y a une valorisation patrimoniale... Comme ce sont des lieux protégés, les gens le comprennent... c'est presque les gens de souche qui comprennent mieux cette protection que les gens qui viennent de l'extérieur. »*

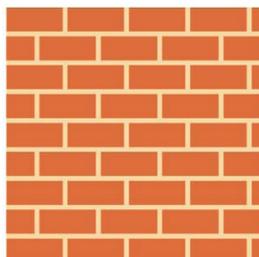


### 3. Faune et flore en centre-ville : les haies privatives comme problème

Les volontés de proposer un cadre de vie améliorée, offrant des perspectives sur les cheminements, les mobilités et le développement économique n'entraînent-ils pas une déconsidération des vocations premières des TVB ? On voit que l'accommodation des intentions initiales des TVB aux exigences du PLU renforce ce premier en tant qu'instrument d'aménagement mais qui place l'introduction de la biodiversité comme condition secondaire. De plus, la rareté des constructions d'habitations ne permet pas de revenir en arrière sur certains choix effectués en matière de sélection des espèces végétales de la part des occupants privés. La commune rencontre ici un problème lié à cette introduction de trames vertes et bleues, car pour les secteurs concernés, certaines délimitations de propriétés sont construites à partir de haies privatives, qui ne permettent pas de garantir une biodiversité effective. *« Le problème, c'est que le privé choisit bien ce qu'il veut en matière d'espèces végétales pour ces haies et souvent elles n'assurent pas une biodiversité. C'est peut-être là que le conseil ou l'obligation réglementaire deviennent importants... Le choix des espèces d'arbres dans le public c'est important, mais dans le privé aussi. Tu vas être conseillé par un paysagiste, parce que c'est pas cher et facile à entretenir mais des fois c'est pas adapté car trop près de la maison. »* La privatisation des espaces entraînent la multiplication des espèces végétales qui ne permettent pas d'assurer un passage pour certains insectes ou certains animaux. Les habitants se voient dans la nécessité de clôturer par les « murs végétaux » que constituent les haies. De plus, les entretiens relatifs des haies que l'on peut retrouver dans des secteurs concernés par l'opération TVB ne facilitent pas non plus l'amélioration de la biodiversité dans la mesure certaines espèces végétales favorisent l'apparition de certaines espèces. La relative uniformisation du choix des espèces pour la constitution des murs végétaux faite en dehors de toute réflexion sur la biodiversité et en dehors d'obligations réglementaires mais pour des raisons économiques et esthétiques représente alors un frein d'importance dans un territoire aux propriétés privées morcellent le territoire en autant de cellules cloisonnées : *« Dans mon quartier, les gens ont tendance à se cloisonner, ça se démocratise... faut dire qu'il y a des animaux... la faune sauvage le prends et le animaux passent partout... et ils ont vite tendance à protéger leur jardin avec des cloisons basses pour empêcher les sangliers de passer par contre, les cerfs peuvent passer... ils clôturent leur potager car il y a des histoires de cohabitation entre les animaux et nous. On en arrive à une gestion particulière... »*. L'introduction d'une diversité d'espèces végétales permet aussi de réduire le risque de maladies car toutes ne sont pas sensibles aux mêmes pathologies. De la même façon, l'épisode de l'invasion de la Pyrale du Buis démontre que l'uniformisation des haies a permis l'apparition de ce prédateur *« La pyrale, c'est un prédateur... si les espèces de haie ne sont pas mélangées, elles se développent »*.



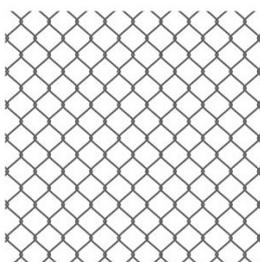
Haie sapin



Mur briques



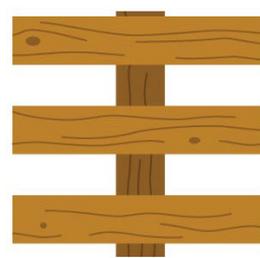
Haie clairsemée



Grillage



Haie pédagogique



Palissade

Différents types de séparation espace privé/espace public :  
penser le développement des TVB à l'échelle du dispositif urbain



Ce cloisonnement des parcelles d'habitation représente un problème pour la commune dans son optique de développement des TVB, car il vient contredire les raisons environnementales d'implantations de ce type d'opérations. Pourtant, la cohabitation avec les animaux et les insectes semblent pour beaucoup d'habitants déjà effective dans les faits. La présence d'animaux dans le jardin est vécue comme une « plus value » pour l'imaginaire des habitants qui trouvent avec cette présence une congruence dans le fait d'habiter en milieu périurbain avec les avantages comme ceux ci de la campagne à proximité de services et des modes de vie urbain. En ce sens, l'argument de la biodiversité n'est pas toujours bien saisie car elles se confond avec l'idée qu'ils se font de leur habitat intégré par ces présences à leur environnement. Ainsi cet habitant rappelle un des angles morts de l'entretien des chemins : *« Il y a beaucoup de chemins... d'anciens chemins qui sont devenus imperméables du fait leur utilisation ou de leur entretien... il y a plus de flaques, et elles peuvent plus construire, et elles vont ailleurs car elles ne trouvent plus le matériau de construction pour leur nid. »* Ainsi, certains arbres de l'allée de l'église disposent de cavités nombreuses qui sont autant de zones de nidification pour les espèces volatiles. De la même façon, la question de la trame noire se pose également avec l'éclairage public qui perturbe les cycles nocturne/diurne des animaux et qui pourrait faire l'objet d'une réflexion.

De la même façon, la présence de cours d'eau et ruisseaux dans la commune interroge la faisabilité d'un trame bleue de par l'étendue de bâti privé. Le réaménagement de l'espace de la mairie a ainsi fait apparaître, par canalisation, une trame bleue aux propriétés davantage esthétiques qu'utiles au développement de la biodiversité : *« Ils ont décidé par exemple de faire ressortir l'eau d'une source et ils ont quelques problèmes techniques d'envasement des cuves de délestage... Après ça représente un intérêt de voir ressortir cette eau-là... Ils ont voulu aussi s'en servir comme climatiseur naturel... Est-ce que ça fonctionne ? J'en sais rien... »*. Pourtant, son omniprésence demande une valorisation autre que la seule commercialisation par le biais des thermes. L'option de la trame bleue envisagerait d'autres types de valorisation mais avec la difficulté à produire des aménagements de par l'étendue du parc de résidences privées : *« Les trames bleues c'est une nécessité ici... l'eau, elle passe partout ici... Et puis l'eau on ne la dévie pas ! La mettre en valeur peut avoir son intérêt... L'eau est une évidence ici. Tout ce qui a été urbanisé l'a été autour de ces réseaux d'eau, qui pour beaucoup d'entre eux appartiennent à des privés. Après on a des ruisseaux qui naissent à différents endroits et de manière saisonnière aussi... parce que c'est la fonte. »* De plus, une politique de l'eau qui ne réside pas uniquement dans les dimensions d'approvisionnements ou de traitements des eaux usées mais comme porteuse de la culture territoriale serait à mettre en place : *« Elle fait partie du quotidien de tout le monde. Tous*



*ceux qui s'insurgent sur le fait que la fontaine s'éteigne en hiver. Ce qui me choque c'est qu'on soit sur de l'eau de la ville, ça reste de l'eau gâchée... Chez moi, j'ai une source qui ne m'appartient pas mais il y a un droit de servitude dessus. Et puis à plein d'endroits, il y a plein d'échanges qui se font... des sources passent sur un terrain pour alimenter un pré où il y a des bêtes par exemple... On est sur un élément qui a une vraie valeur... pas assimilée à une valeur marchande, je parle de l'eau de source. Elle a encore une vraie valeur, une valeur d'usage. » La dimension culturelle de l'eau, notamment liée à l'existence de moulins, de retenues d'eau servant à l'irrigation des cultures agricoles, fait également partie du passé de la commune. Sur cette question, la commune ne semble pas avoir développée une réflexion pouvant associer cette dimension culturelle avec le développement des trames bleues, comme elle a pu le faire avec les questions de trame verte.*



