

LES PAYSAGES BÂTIS

LES EXTENSIONS EN PÉRIPHÉRIE URBAINE ET LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS URBAINS : DES MÉTAMORPHOSES DE L'ESPACE URBAIN

A l'échelle régionale, les agglomérations urbaines ont atteint leur apogée vers les années 1970. Stimulée par la généralisation de l'automobile, les politiques d'aide à la construction (surtout pavillonnaire) et l'évolution des modes de vie, qui génèrent un retour à la campagne, la ville fonctionne désormais sur une autre logique. Globalement, le taux d'urbanisation, c'est à dire, le taux de population vivant en zones urbaines, a peu augmenté depuis le recensement de 1982. Mais, en revanche, l'emprise de la tache urbaine s'est agrandie, confirmant la baisse de la surface agricole utile (SAU) de près de 1 000 hectares par an sur le seul département de l'Eure.

Cet accroissement spatial de l'urbanisation est dû à un triple processus :

- la dilution de la ville (plus faible densité urbaine)
- le dépeuplement des villes secondaires
- la polarisation sur de larges aires urbaines.

Ce sont les communes rurales en proximité immédiate des grandes villes qui se sont le plus développées ces 20 dernières années. A l'inverse, les petites villes isolées ont perdu des habitants.

Néanmoins, des contrastes apparaissent : les villes les plus dynamiques sont parfois favorisées par la proximité de la région parisienne (c'est le cas de Vernon, Gisors ou Evreux) ou par l'attrait du bord de mer (communes rurales du littoral). A l'inverse, la régression de certaines agglomérations provient souvent de difficultés économiques (le Havre, Louviers) ou d'une dévitalisation sociale (Eu et Dieppe).

La faible progression de l'aire urbaine de Rouen cache des situations qui se pondèrent : une stagnation ou un déclin des communes industrielles (Grand-Couronne et Petit-Quevilly) et une densification des communes résidentielles (Bois-Guillaume et Mont-Saint-Aignan).

Sur le plan quantitatif, quatre logiques principales semblent aujourd'hui expliquer l'accroissement de la tache urbaine :

1. - Le développement important des communes autour des grandes villes qui se sont transformées en agglomération. Cela concerne principalement Rouen, Evreux, le Havre, Dieppe, Eu-Le Tréport,
2. - Un rythme de développement plus marqué dans les communes en limite d'Ile-de-France, notamment dans le Vexin normand et dans la vallée de la Seine,

3. - Une urbanisation soutenue aux abords du littoral et notamment dans les petites vallées, liée au développement touristique,
4. - Un développement ponctuel sur toutes les communes rurales de la région.

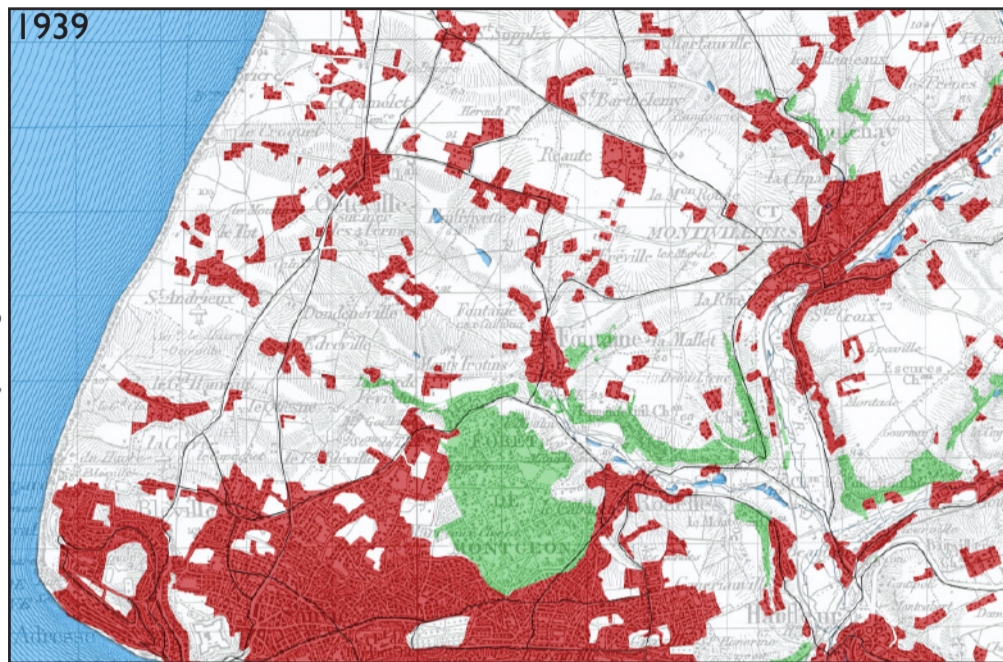
Qualitativement, ces dernières décennies ont vu apparaître de nouveaux paysages bâtis, en rupture avec les formes urbaines plus anciennes. Ainsi voit-on apparaître :

1. - **Des formes urbaines discontinues** et dilatées dans l'espace, généralement moins denses que le tissu urbain ancien, des ensembles architecturaux très homogènes et monofonctionnels, rompant avec la mixité des tissus bâtis existants, des quartiers isolés et mal reliés à la trame urbaine, des quartiers qui ne prennent pas en compte la topographie spécifique du lieu. Il s'agit notamment des lotissements pavillonnaires aux constructions toutes identiques, des zones d'activités déconnectées aux portes de la ville, de l'urbanisation linéaire le long des routes. Il en résulte :
 - Une consommation excessive de l'espace agricole.
 - Des transitions espaces bâti/ espace agricole non traitées.
 - Une conquête des lignes de crêtes et des coteaux.
 - Une urbanisation linéaire le long des routes.
 - Phénomène de péri-urbanisation
2. - **Des formes architecturales banalisées** de plus en plus éloignées des caractéristiques du bâti traditionnel, sans pour autant afficher une modernité contemporaine : choix de matériaux industriels, construction systématique et récurrente pour l'habitat et pour les bâtiments d'activités. Il en découle :
 - Un appauvrissement de la qualité architecturale.
3. - **Des espaces publics standardisés**, par des voitures en stationnement qui envahissent les centre-villes, des choix de mobilier peu adaptés ou une palette végétale trop commune. Il s'en suit :
 - Un envahissement des voitures au coeur de la ville.
 - La standardisation des espaces publics.
 - La banalisation de la palette végétale.

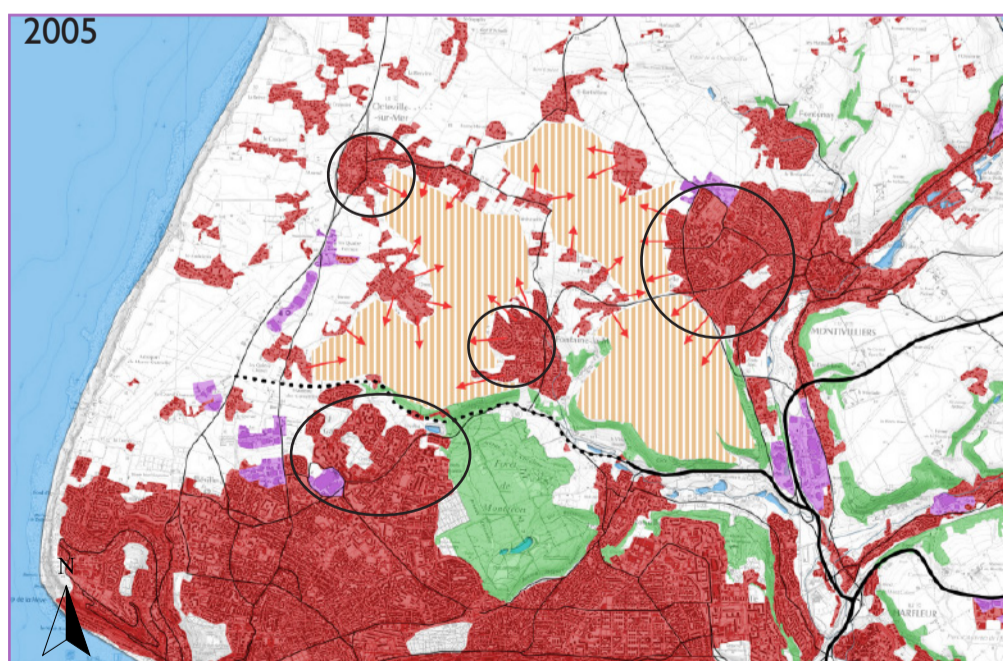
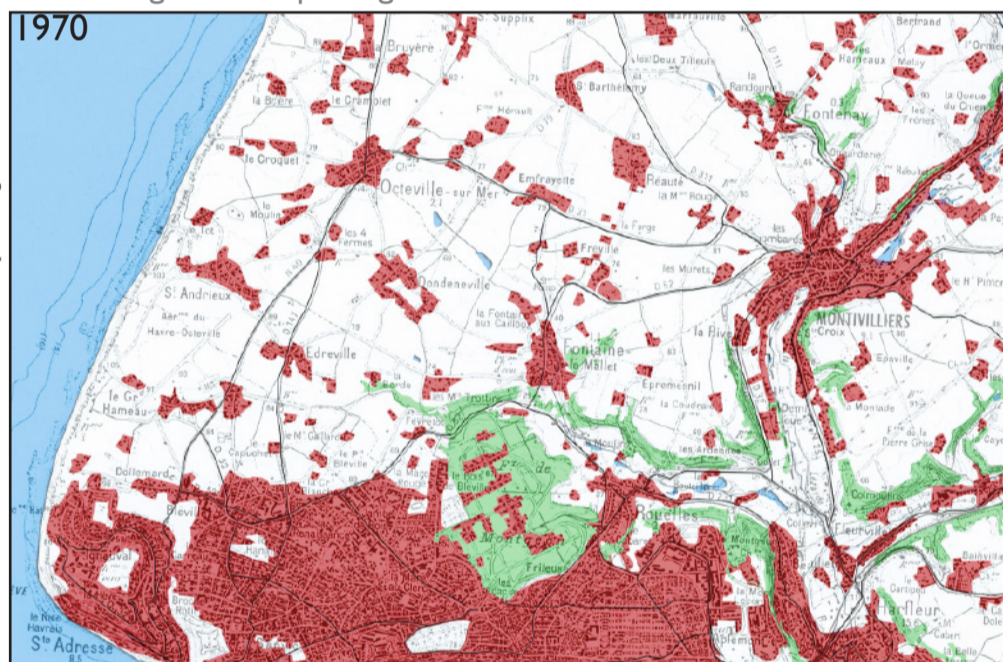
Conjointement à ces évolutions, **une prise de conscience de la valeur paysagère des espaces bâtis existants** apparaît dans certains nouveaux projets. On peut noter :

- La reconversion des tissus industriels et portuaires.
- La reconquête des espaces publics liés à l'eau.
- L'enfouissement des réseaux aériens.

La consommation de l'espace agricole par phagocytage - exemple du Havre



Entre 1939 et 1970, l'extension de l'agglomération du Havre reste assez faible au regard de l'espace agricole du nord de la ville.



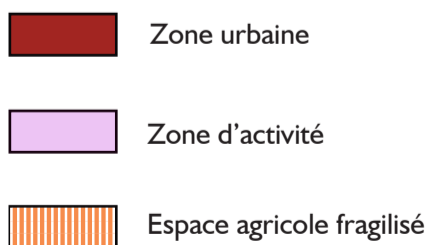
En revanche, entre 1970 et 2005, la progression urbaine est forte, tant sur la commune du Havre avec la construction du quartier du Mont Gaillard que sur les communes de Fontaine-la-Mallet, Octeville-sur-Mer et Montivilliers (entouré en noir). Des espaces agricoles (en rayé jaune) sont aujourd'hui cernés par l'urbanisation, les isolant presque du plateau agricole au nord. Isolés du reste du plateau, ils sont aujourd'hui fragilisés dans la pérennité de leur exploitation.

La conquête de terrain par l'urbanisation ne se fait pas toujours par des avancées frontales. Les plateaux agricoles de la Haute-Normandie étant de très bonnes terres productives, les exploitations agricoles ne sont pas facilement morcelables. Pour s'agrandir, la ville prend parfois des chemins détournés.

Elle procède notamment par encerclement des parcelles agricoles en développant les communes riveraines indépendamment de la ville centre. Comme le montre l'exemple de l'agglomération du Havre, les extensions urbaines s'accroissent autour d'un espace agricole et finissent presque par l'enclaver. Si le processus se poursuit, les parcelles agricoles risquent d'être déconnectées des autres parcelles productives, l'exploitation cernée se fragilise économiquement, les accès sur le terrain se compliquent et l'exploitant ne peut plus la gérer. L'exploitation laissée en friche, la ville doit la récupérer, la rend constructible et comble l'espace ouvert. Par ce processus la ville phagocyte de nombreux espaces agricoles.

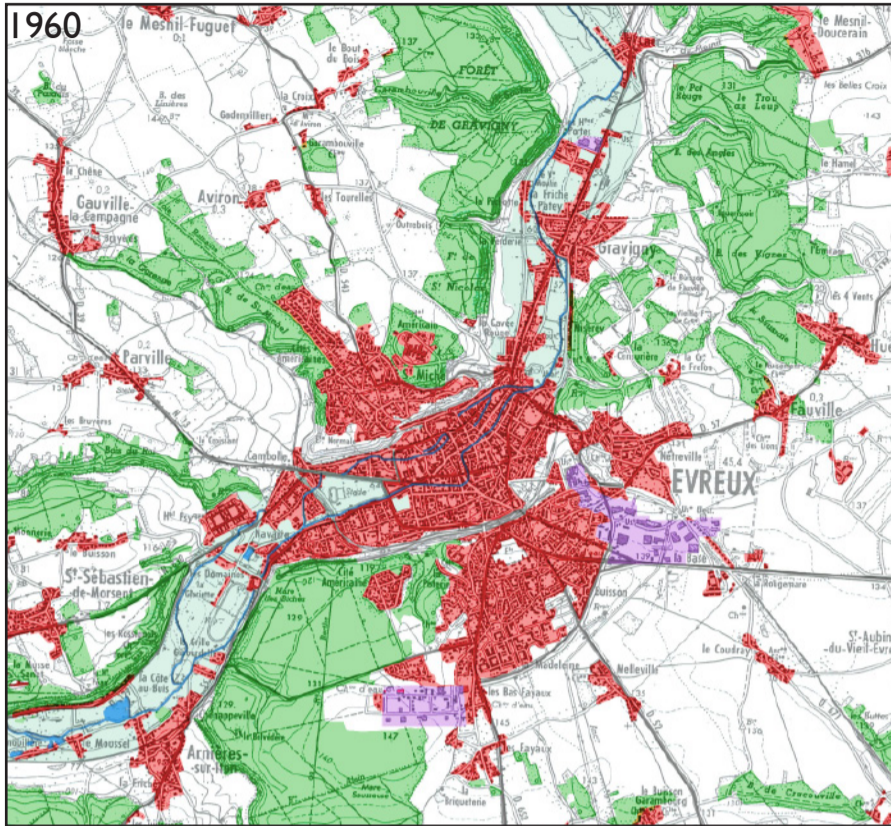
Comment éviter ce processus ? Pourquoi ne pas tenir compte des continuités agricoles comme des continuités écologiques ? Quel est l'avenir de ces espaces agricoles péri-urbains ? Vers quel type d'agriculture, avec quels agriculteurs ?

Autant de questions qui concernent le devenir de la ville et de l'espace agricole, pour une rencontre organisée et apaisée.



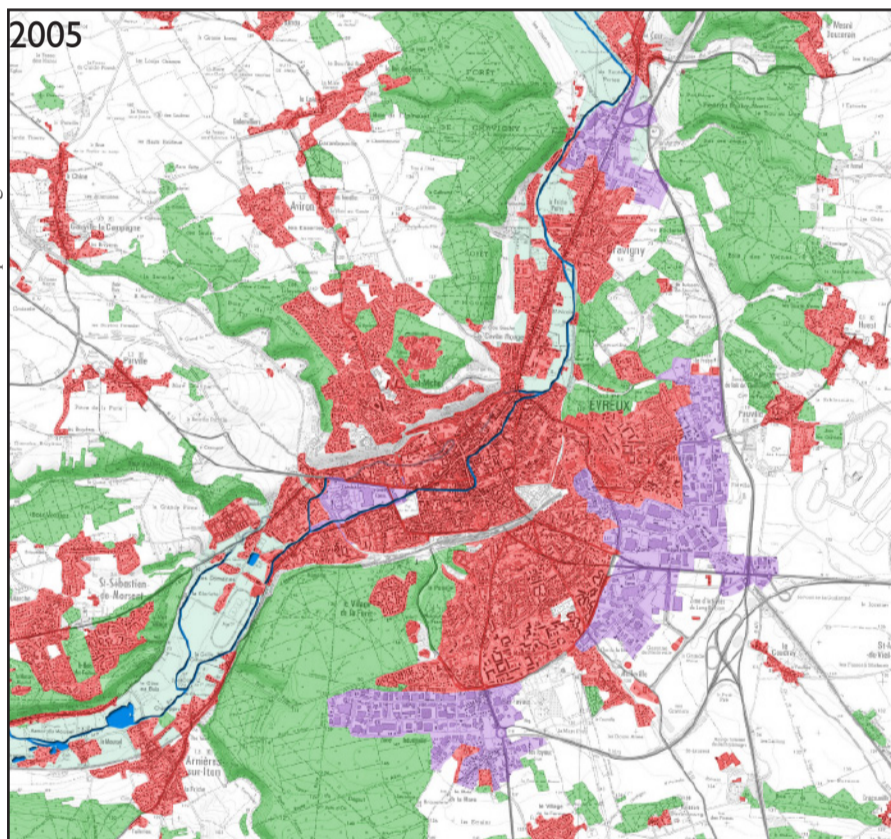
Une conquête d'urbanisation des plateaux sans limite - exemple d'Evreux

Source: BD Carto IGN - Conception: Agence Folléa-Gautier



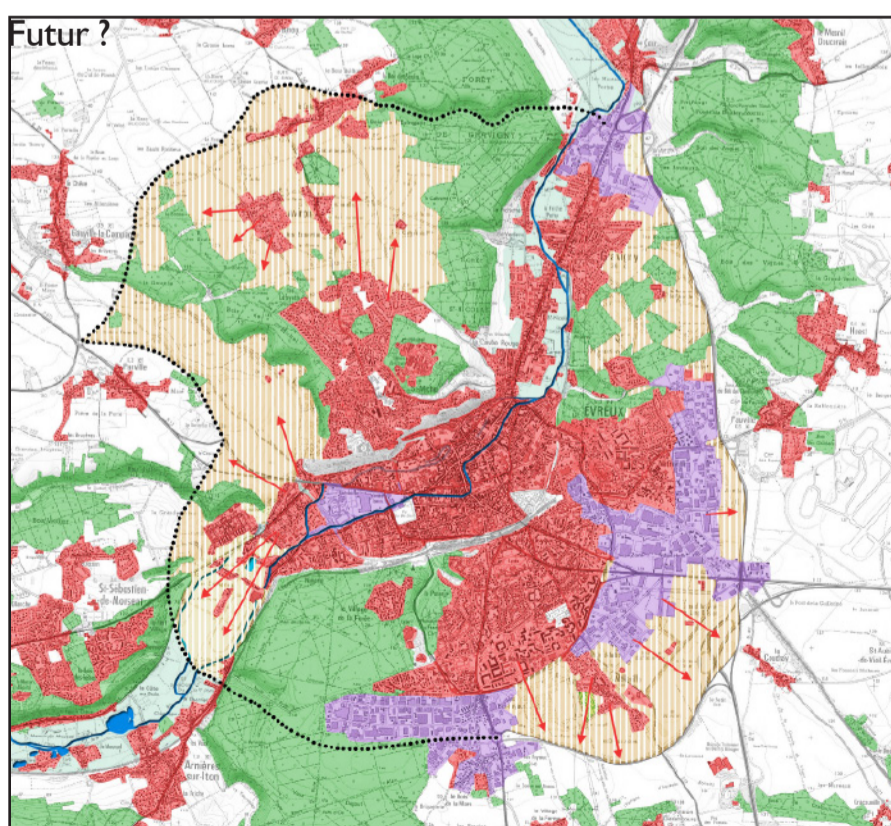
En 1960, la ville a gagné les plateaux nord et sud.

Source: Bd Carto IGN - Conception: Agence Folléa-Gautier



En 2005, la venue de la rocade est a provoqué un fort développement de la zone d'activités, enserrant tout l'est de la ville.

Source: Bd Carto IGN - Conception: Agence Folléa-Gautier



- Zone urbaine
- Zone d'activité
- Espace agricole fragilisé

Demain, le projet de la rocade ouest va-t-il ouvrir la boîte de Pandore ? Quel est l'avenir des terres agricoles situées à l'intérieur de la rocade ? (rayé jaune)

Dans le cas des grandes villes implantées au creux des vallées, comme Evreux, le processus d'extension urbaine a, dès les années 1960, largement dépassé le cadre de son implantation d'origine. La ville est «montée» sur le plateau, aussi bien au nord qu'au sud. Cette conquête aux dépens de l'espace agricole plat et ouvert semble sans limite : aucun élément géographique ne vient offrir un obstacle à l'avancée urbaine. La ville s'avance face à un vide sans connaître de contrainte autre que foncière - ce qui n'est pas tangible dans le paysage. La ville d'Evreux est clairement dans ce processus d'extension où les fronts urbains dessinent l'horizon du plateau agricole.

La création d'une rocade à l'est a eu pour effet d'accélérer l'étalement urbain sur le plateau. Le projet d'une seconde rocade à l'ouest de la ville risque de provoquer le même phénomène sur le plateau du Neubourg.

Comment organiser les phases successives de l'extension de la ville, tout en valorisant la transition entre la ville et l'espace agricole ?

La limite doit-elle être définitive ? La route est-elle capable de mettre fin au processus d'extension ou provoque-t-elle, au contraire un appel d'air ? Souhaite-t-on pérenniser les espaces agricoles des plateaux ?

Autant de questions, autant d'enjeux qui portent sur ces territoires en mutation et pour lesquels il faut définir des orientations d'aménagement.

La transition espace bâti/espace agricole non traitée



Gaillon

L'extension récente des villages s'est faite au détriment de la couronne végétale ou boisée qui entourait le noyau villageois. Les transitions entre espace agricole et le coeur du village sont devenues extrêmement pauvres en l'absence de toutes lisières végétales.



2009 commune de Mouflaines

Le processus d'extension urbaine n'est pas spécifique aux grandes agglomérations. Toutes les communes rurales de la région sont soumises à ce phénomène. Maison par maison, les villages s'agrandissent, transformant peu à peu leur image et les relations qu'ils entretenaient avec l'espace agricole alentour. Aussi modeste soit-elle, une extension urbaine peut affaiblir la qualité d'un paysage bâti.

Que ce soit pour des opérations immobilières d'envergure ou pour des constructions isolées, rares sont les cas où la transition entre l'espace bâti et l'espace agricole est soignée et travaillée.

On constate plusieurs points importants ayant des conséquences sur les paysages bâtis et sur les paysages agricoles :

- les constructions récentes privilégient le logement individuel qui est grand consommateur d'espace,
- les nouvelles maisons s'implantent le plus souvent sur les pourtours du village ou du bourg, directement en contact avec l'espace agricole sans transition,
- dans le cas d'habitations groupées, les fronts bâtis offrent des façades toutes identiques,
- les nouvelles constructions «prennent la place» des lisières végétales, composées de jardins, de vergers, qui entouraient traditionnellement les villages,
- ces habitations sont souvent mal reliées aux espaces publics existants.

La conquête des coteaux et des lignes de crête



Freneuse

L'extension des villages s'est aussi faite sur les coteaux consacrés auparavant à l'agriculture. Cette colonisation des reliefs provoque une privatisation des vues et affranchit les villes et les villages de leurs sites d'origine.



2009 commune de Freneuse

Les constructions colonisant les pentes et les crêtes cherchent pour chacune d'entre elles à bénéficier de panoramas depuis leur terrasse ou leur jardin, conduisant peu à peu à une fermeture visuelle depuis les espaces publics : le regard est borné par le bâti mais aussi par des haies et des clôtures qui préservent les habitants des observateurs indiscrets.

L'urbanisation linéaire le long des routes



L'urbanisation linéaire, qu'elle soit ancienne avec les villages-rues de l'Aliermont ou récente concerne l'ensemble du territoire régional. La construction de maisons le long des voies provoque une dilution de la ville dans l'espace agricole. (2009 - commune de Menesqueville)

Certains villages, bourgs ou villes ont la particularité d'avoir été soumis à des dynamiques d'urbanisation linéaire le long des routes. Ces formes urbaines très étirées et sans épaisseur posent non seulement des problèmes d'image (rues pavillonnaires interminables, présence ponctuelle de bâtiments d'activités d'image médiocre...) mais aussi d'usage (conflits riverains/trafic routier, éloignement des centres-villes et des équipements publics).



L'urbanisation linéaire de la Remuée à l'approche de Saint-Romain-de-Colbosc s'allonge sur plus de 9 km ! Ce type d'urbanisme, même s'il est ancien, n'est pas à encourager. Il ne répond plus à la volonté de diminuer l'usage de la voiture et crée de nombreux conflits d'usages entre les riverains et le trafic routier.

L'appauvrissement de la qualité architecturale



Difficile en voyant cet exemple de savoir si l'on est en Bourgogne ou en Normandie. (2009 - commune de Saint Denis-le-Ferment)

La Haute-Normandie est riche de patrimoine architectural et urbain. Au fil des siècles, des styles architecturaux se sont affirmés utilisant les différents matériaux disponibles sur place : le calcaire, le silex, la brique, les pans de bois et le torchis. La polychromie des façades due à l'association de plusieurs de ces matériaux de construction est devenue une caractéristique identitaire de l'architecture normande. Pourtant, depuis les années 1970, les nouvelles constructions et plus particulièrement celles liées à l'habitat individuel ont abandonné l'usage des matériaux traditionnels pour des matériaux industriels (parpaings) recouvert d'un enduit de couleur claire. Les maisons se sont standardisées et uniformisées, se ressemblant toutes, d'autant que leur volumétrie correspond à des modèles stéréotypés tirés des catalogues des promoteurs immobiliers. Ce phénomène commun à l'ensemble des régions françaises, vient de «l'industrialisation» du bâtiment, et notamment de la maison individuelle. Pour des raisons d'économie les promoteurs immobiliers cherchent à préfabriquer le plus possible les nouvelles constructions. Aussi, sont-elles toutes identiques quelque soit la région.

L'envahissement de la voiture dans le coeur des villes



Au début du 20e siècle, la place du Neubourg est un lieu de rencontre où s'installe de façon temporaire les foires et les marchés. (commune du Neubourg)

Les centres-bourgs de la région sont des lieux composés. Implantée autour de l'église, une grande place, le plus souvent allongée, s'entoure de maisons aux façades alignées. C'est le lieu central de la ville. Un lieu de rencontre et de vie, de marchés et de commerces. L'arrivée de la voiture, depuis les années 1950, a bousculé ces espaces de qualité et la plupart des villes de la région ont vu leurs espaces publics envahis par la voiture. L'essentiel des surfaces en ville est désormais consacré à la circulation et au stationnement. Plus récemment, l'aménagement des espaces publics s'est fait dans des dispositions plus qualitatives : la place dévolue aux voitures est reconsidérée à la baisse et le piéton



Aujourd'hui, la place centrale du Neubourg est en grande partie occupée de voitures en stationnement. (2009 - commune du Neubourg)

retrouve une priorité dans la circulation. Ce type d'aménagement, proposé dans les villes importantes de la région, tend actuellement à se développer dans les villages et les bourgs ruraux. Doit-on maintenir les stationnements pour que les commerces puissent rester ? Doit-on supprimer le stationnement pour retrouver une place piétonne confortable ? Y-a-t-il un risque à diminuer le nombre de stationnements pour la vie commerçante du village, ou au contraire, peut-on favoriser de nouveaux commerces avec un cadre de vie plus agréable ? Où peut-on faire stationner les voitures si on les enlève de la place centrale ?

La standardisation des espaces publics urbains



La complexité des circulations routières et en site-propre rend le paysage urbain confus et peu confortable pour le piéton. (2009 - commune de Déville-lès-Rouen)

Les aménagements récents d'espaces publics ont tendance à standardiser l'espace. L'essentiel reste consacré aux voitures, que ce soit pour le stationnement ou pour la circulation. Par ailleurs, la multiplication du mobilier urbain renforce et aggrave cet effet.

Une banalisation de la palette végétale



(2009 - commune du Tilleul)

La palette végétale employée pour réaliser les aménagements paysagers est souvent très restreinte faisant la part belle aux végétaux persistants ou horticoles. Cela participe à déconnecter les espaces publics déjà très artificiels des contextes paysagers environnants.

La reconversion des tissus industriels en ville



Réaménagement de la zone portuaire du Havre : création d'un jardin public sur les quais des bassins portuaires et rénovation urbaine des anciens docks. (2009)

La Haute-Normandie compte de très nombreuses installations industrielles aujourd'hui à l'état de friche. Leur reconversion a été largement entamée dans les grands centres urbains comme



Ancienne usine en friche à Saint-Austreberthe : un site et des bâtiments qui méritent d'être restauré pour sa valeur patrimoniale. (2009)

le Havre ou Rouen. En dehors de ces villes, leur reconversion est souvent problématique (nécessite de gros moyens financiers, site généralement fortement pollué, pour quels usages ? comment et qui va les entretenir ?)

La reconquête des espaces publics liés à l'eau



Cette rénovation des espaces publics se fait notamment le long des cours d'eau. Ceci a permis de réinscrire les villes dans leur géographie. (2009 commune d'Evreux)

L'enfouissement des réseaux aériens



Les réseaux aériens ont envahi de très nombreux villages, courant de façade à façade. Leur enfouissement permet de libérer l'espace public de cette nuisance visuelle. (2009 - commune de Tourny)



La rénovation récente de nombreux espaces publics a permis une réappropriation des villes par les habitants comme ici à Bernay. (2009 - commune de Bernay)



L'enfouissement des réseaux aériens permet de retrouver la qualité des façades urbaines. (2009 - commune de Veules-les-Roses)

SYNTHÈSE DES ENJEUX DES PAYSAGES BÂTIS

L'APPARITION DE NOUVEAUX PAYSAGES URBANISÉS À LA PÉRIPHÉRIE DES VILLES.



LE MANQUE DE PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DANS LES SITES INDUSTRIELS.



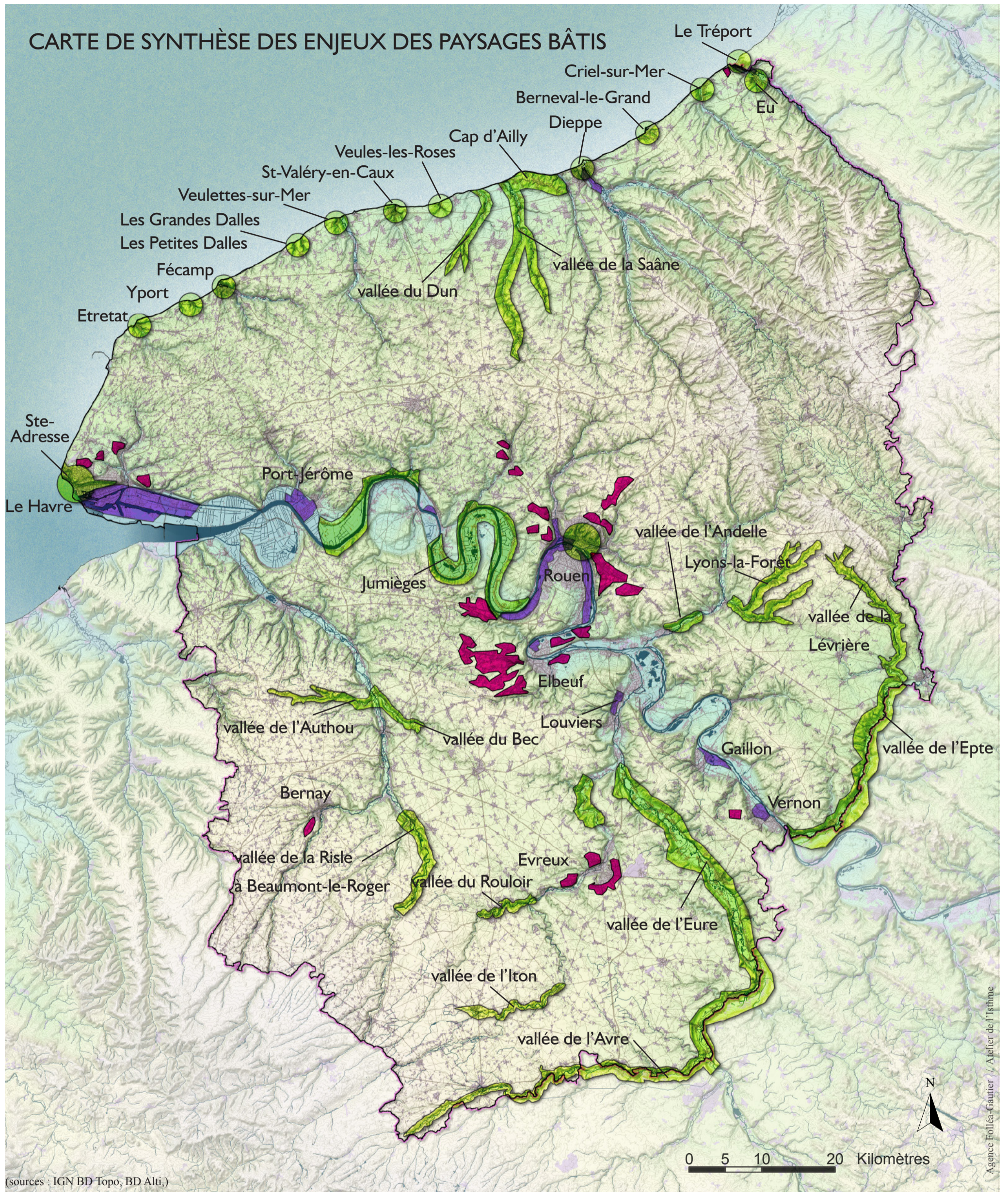
UNE PERTE DE QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS SOUVENT AMÉNAGÉS AU PROFIT DE LA VOITURE.



DES SECTEURS CONCENTRANT UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN DE GRANDE QUALITÉ.



CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX DES PAYSAGES BÂTIS



L'apparition de nouveaux paysages urbanisés dans les périphéries des villes : nappes de lotissements et zones d'activités.



Le manque de prise en compte de qualité paysagère dans les sites industriels mais l'amorce d'une reconversion, dans les sites les plus urbains, et l'émergence d'une relation nouvelle avec la ville.



Des secteurs concentrant un patrimoine architectural et urbain de grande qualité.