

# LES PAYSAGES DES INFRASTRUCTURES :

## LES NOUVEAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS ET D'ÉNERGIES : UNE PROGRESSION QUI RISQUE D'ÊTRE FULGURANTE

---

La Haute-Normandie possède un réseau de routes de grande qualité, non seulement par son maillage régulier qui irrigue l'ensemble du territoire mais surtout par la qualité paysagère de ses routes qui sont autant d'itinéraires de découverte des paysages. En général, la route en milieu rural est un ruban étroit, dont la présence reste modeste, au profit du paysage qu'elle traverse. Le mobilier reste discret (panneaux indicateurs, glissières de sécurité, éclairage,..) et les aménagements récents - notamment les ronds-points, les échangeurs, les trémies,... sont relativement «peu nombreux», au regard des autres régions françaises.

Néanmoins, l'étalement urbain autour des grandes villes et l'évolution croissante de l'usage de la voiture, notamment entre domicile et travail, nécessite de plus en plus d'aménagements de ces axes routiers en termes de sécurité et de fluidité, lesquels garantissent un accès rapide aux villes-centres et permettent, de facto de s'installer encore plus loin ; ce qui va engendrer de nouveaux aménagements, etc... Peu à peu les routes se transforment en voies rapides, puis en voies autoroutières, qui causent beaucoup de nuisances pour les constructions riveraines (bruit, pollution) et créent des coupures infranchissables dans ce qui est devenu de la ville. Ces processus de transformation de la route en situation urbaine ou périurbaine touchent toutes les grandes villes de France et la Haute-Normandie n'en est pas exclue. Les agglomérations de Rouen-Elbeuf, d'Evreux, le Havre

sont particulièrement concernées mais ces phénomènes sont présents autour de chaque petite ville ou gros bourg de la région. La création de déviations pour éviter les traversées des villages ou des bourgs est bien souvent un facteur de développement urbain non maîtrisé, privilégiant les zones d'activités et donnant une image très dévalorisante aux entrées et tours de ville.

En outre, les routes très rectilignes qui sillonnent les plateaux agricoles s'accompagnent trop rarement d'arbres d'alignement. Beaucoup d'entre eux ont disparu faute d'entretien ou de remplacement. Le paysage déjà très ouvert du plateau apparaît d'autant plus «nu» que la route est dépouillée de toute présence végétale.

Enfin, la mise en chantier de nombreux projets de parcs éoliens sur les plateaux agricoles va être un élément de transformation puissant pour ces paysages ouverts. S'élevant à plus de 120 mètres de hauteur, les éoliennes vont imposer une échelle verticale monumentale, répondant parfois à des paysages horizontaux devenus abstraits tant ils ont perdu leurs structures végétales.



## Les aménagements très routiers aux portes des villes (mobilier, rond-points, ...)



Entrée de ville de Barentin par la RD 6015. (2009 - commune de Barentin)

Les entrées de villes sont très souvent routières comme ici à Barentin. Outre, le mobilier de signalisation routière, ces voies s'accompagnent souvent de bâtiments d'activités peu valorisants pour qualifier la ville.



RD 6015, entrée de ville de Vernon. (2009 - commune de Saint-Marcel)

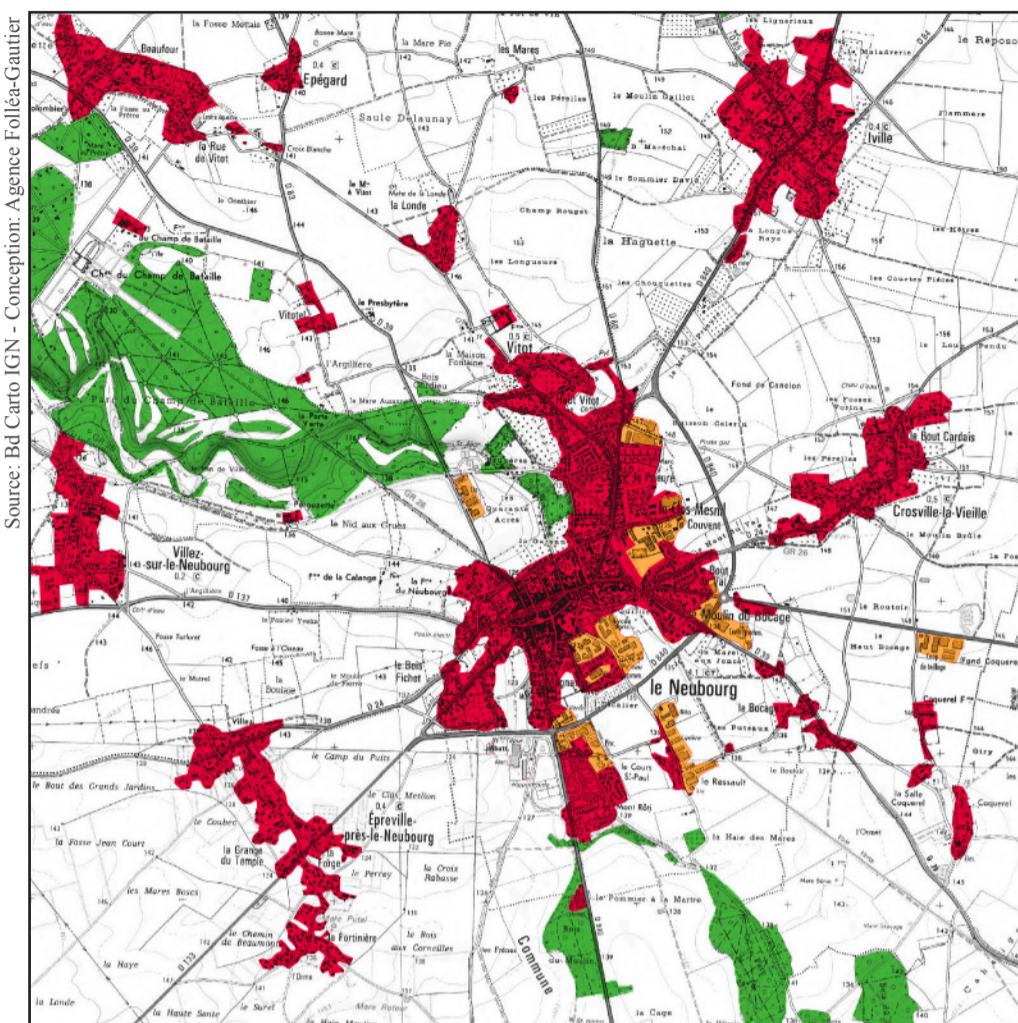
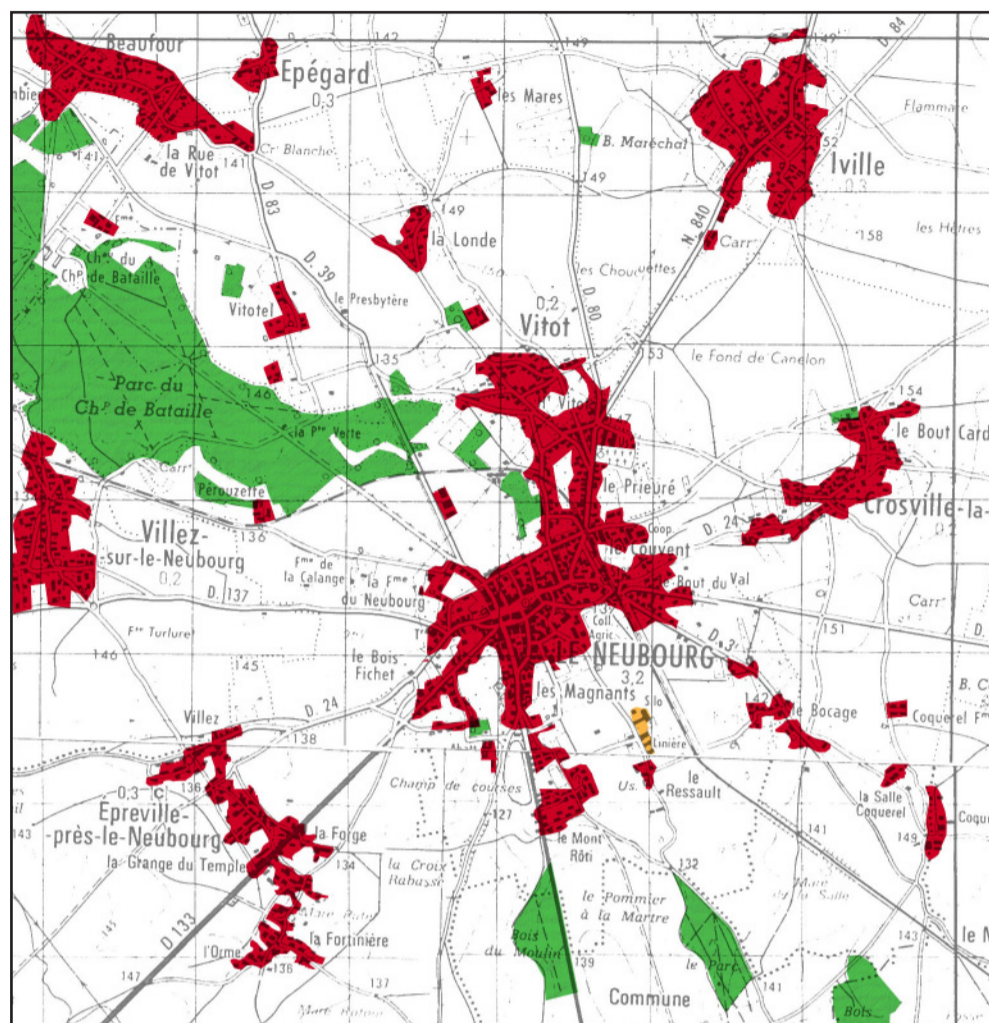


RD 18E, entrée de ville de Rouen. (2009 - commune de Sotteville-lès-Rouen)



## Les déviations, facteurs de développement urbain (Le Neubourg)

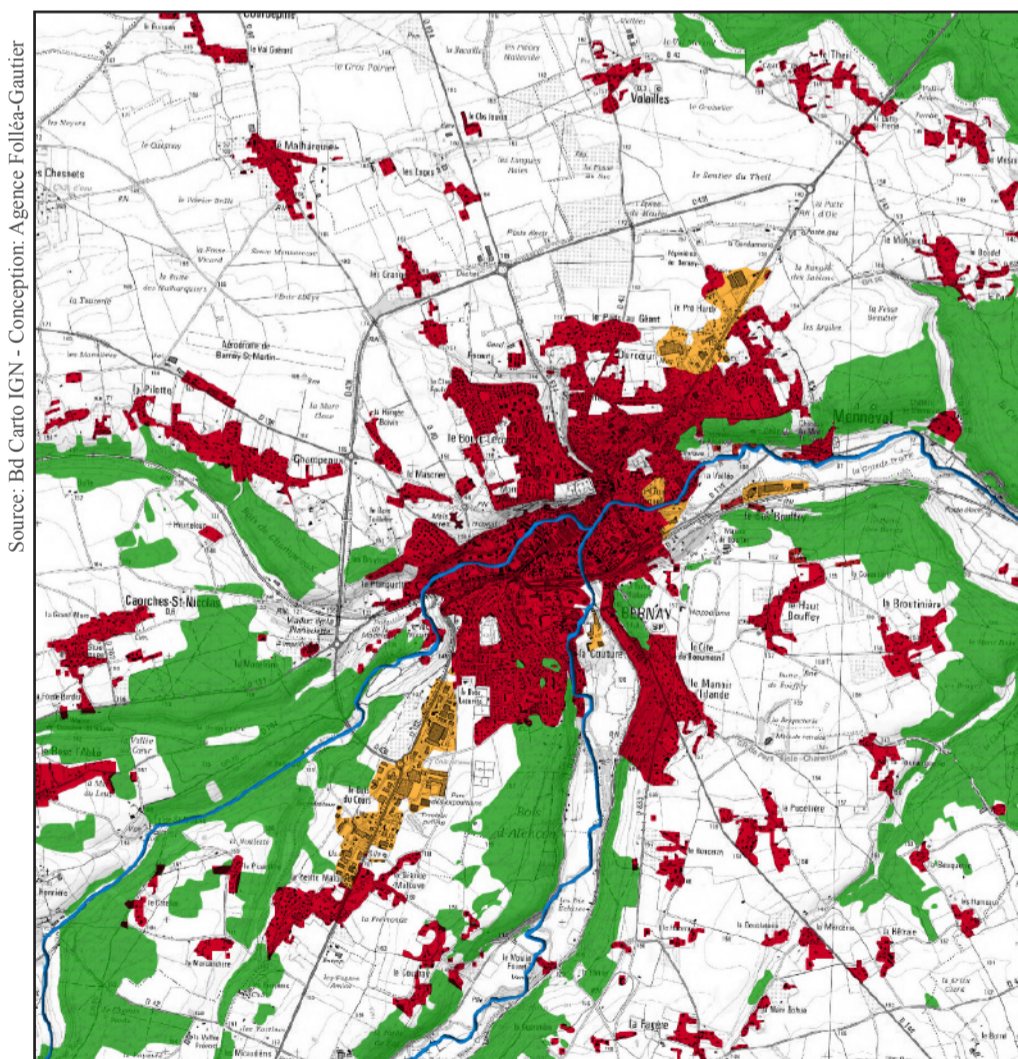
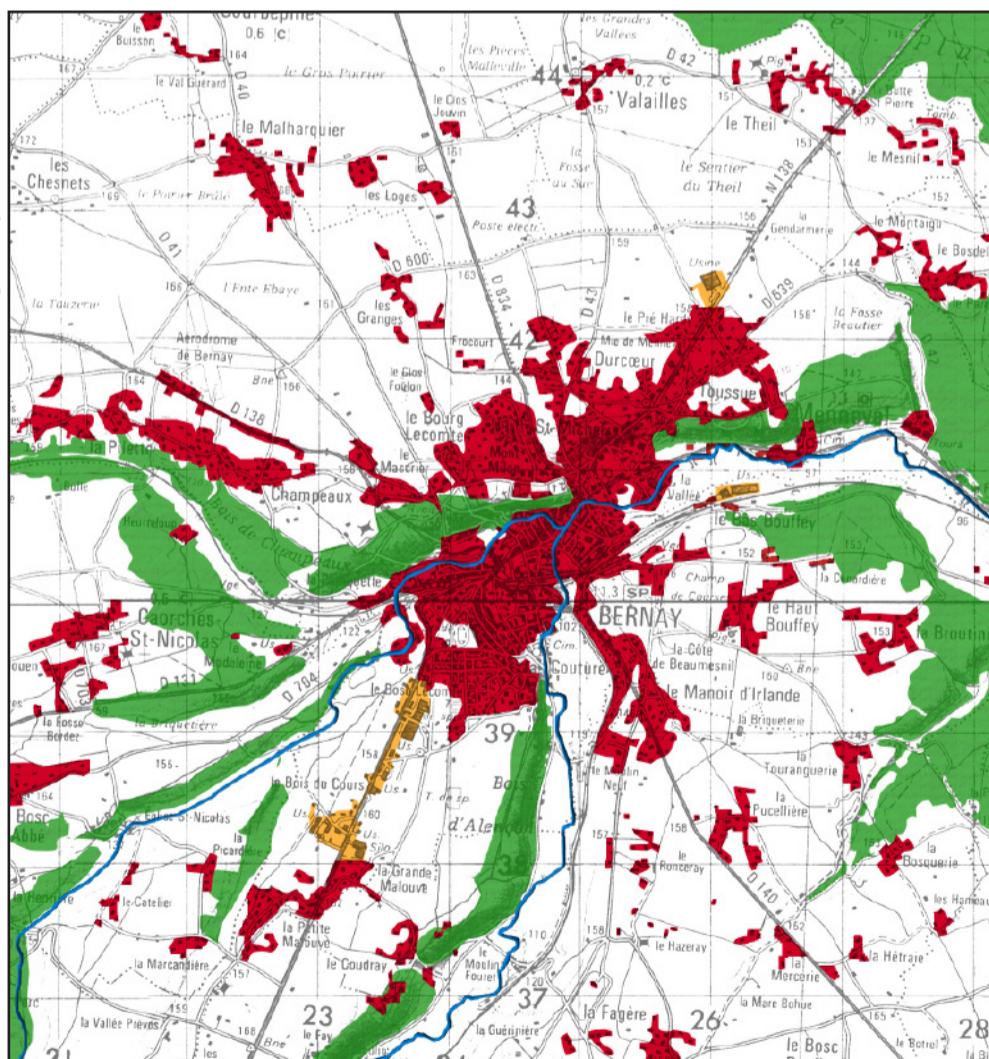
1971/ 1974 → 2005



La création de déviations provoque souvent l'accélération du phénomène d'étalement urbain. Cet effet est d'autant plus fort lorsque le contournement est situé à proximité du noyau urbain comme ici au Neubourg.

## L'urbanisation linéaire le long des routes

1977 → 2005



A Bernay, la grande distance qui existe entre la ville et son contournement a permis un étalement urbain mesuré mais aussi une mise en scène de l'infrastructure à travers l'espace agricole. En revanche le long des voies radiales au nord et au sud de la ville, l'urbanisation commerciale a créé des façades peu valorisantes le long des entrées de villes.



## La suppression des arbres d'alignements le long des routes

---



(2009 - commune d'Étrepagny)

A la sortie d'Étrepagny, la disparition des arbres d'alignements le long de la route a participé à l'appauvrissement du paysage par ailleurs très ouvert.

## La dévalorisation de certaines traversées de villages soumise à un fort trafic

---



Dans ce cas, la priorité a été donnée à la voiture. La largeur de la route a gagné sur l'emprise des trottoirs, empêchant les piétons de marcher confortablement au centre du village.



Ici aussi, la voiture a la priorité sur le piéton : la grande largeur de la chaussée s'associe à des trottoirs inaccessibles du fait des stationnements des camions et des voitures. Le piéton n'y a plus de place.



## Le développement des parcs éoliens

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite «loi grenelle 2») prévoit l'élaboration par l'Etat et le Président du Conseil Régional, de schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE). Le schéma régional éolien constitue un volet annexé à ce document. Il a pour vocation d'identifier la contribution de la Haute-Normandie à l'effort national en matière d'énergies renouvelables. Il contribuera à mieux planifier les besoins de développement du réseau de transport d'électricité et à offrir aux acteurs de la filière une meilleure lisibilité sur les perspectives de développement de l'éolien.

Dans ce contexte, les objectifs à atteindre pour la France sont de développer les énergies renouvelables à hauteur de 23 % de la consommation d'énergie finale d'ici 2020. L'énergie éolienne est essentielle pour atteindre cet objectif.

En 2010, seulement 13 parcs sont en activités :

- 12 parcs en activité en Seine-Maritime
- 1 parc en activité dans l'Eure
- 11 parcs autorisés en Seine-Maritime
- 6 parcs autorisés en Seine-Maritime

comptant chacun 5 ou 6 machines. Tous ces parcs se concentrent sur le plateau du pays de Caux ou du Petit Caux.

Le Schéma Régional Eolien, engagé par la Région et sa réactualisation, constitue à la fois un outil d'aide à la décision

indispensable pour l'ensemble des acteurs concernés (services de l'Etat, Départements, ADEME, Association départementale des Maires, Producteurs et distributeurs d'énergie électrique...) mais également un recueil d'informations objectives facilitant la compréhension des populations. L'ambition poursuivie par la Région est ainsi **de promouvoir un développement raisonné de l'énergie éolienne en affirmant la prise en compte des composantes environnementales** dans les différents projets de parcs afin d'orienter le choix des autorités décisionnelles pour l'implantation et l'intégration des parcs éoliens sur notre territoire. Dans ce cadre, beaucoup de nouveaux projets de parcs éoliens sont en cours avec des implantations réparties sur l'Eure et la Seine-Maritime. Les plateaux agricoles et l'implantation en mer (offshore) sont les secteurs privilégiés pour leur installation. Au regard du paysage, les plateaux offrent un terrain idéal pour l'implantation des machines. L'arrivée des mâts d'éoliennes peut créer une nouvelle génération de paysages contemporains. Mais le risque peut venir d'une trop grande accumulation des équipements qui, visibles sur de très grandes distances, peuvent se superposer dans l'espace, s'ils ne sont pas judicieusement implantés les uns par rapport aux autres. En revanche, un trop grand éparpillement des parcs peut aussi entraîner un effet de saturation dans le paysage. Il est donc nécessaire de trouver un équilibre dans la répartition de ces machines à énergie propre sur le territoire.



Parc éolien de la Gaillarde au sud de Sotteville-sur-Mer : un nouveau paysage pour les grandes étendues agricoles. (2009 - commune de la Gaillarde)

## La création d'ouvrages d'art emblématiques

---



Pont de Tancarville. (2009 - commune de Tancarville)



Pont de Brotonne. (2009 - commune de Saint Nicolas de Bliquetuit)

Depuis 60 ans, trois grands ponts ont été créés sur la Seine en aval de Rouen : Tancarville, Brotonne, Normandie. Par leur ampleur, ils permettent de mieux appréhender la largeur du fleuve. Ils offrent aussi une autre possibilité de percevoir le paysage de la Seine et de son estuaire. A ce titre, on peut parler de ponts-paysage.

## Le développement de circulations douces sur d'anciennes voies de chemin de fer

---



(2009 - commune de Chamblac)

De nombreuses voies de chemin de fer ont été converties en pistes cyclables durant les 20 dernières années permettant l'apparition d'un véritable réseau cyclable en site propre. Ces itinéraires, déconnectés des routes, permettent de découvrir les paysages hauts-normands différemment.