

LES PAYSAGES ET LES INFRASTRUCTURES

I - Les paysages des routes : des paysages routiers de qualité

S'il est une particularité attachante de la Haute-Normandie c'est la qualité paysagère de son réseau routier. Que ce soit depuis les autoroutes, les grandes départementales ou même les petites routes communales, la perception du paysage depuis ces itinéraires est très souvent valorisante. La sobriété du traitement de la voie, comme sa propension à suivre le terrain naturel composent un premier plan neutre, largement ouvert sur le paysage environnant.

Cette qualité est d'importance quand on sait que la plus grande partie de la découverte des paysages se fait depuis les routes.

Des routes-paysage qui tiennent compte du terrain naturel et qui permettent la découverte du territoire

Beaucoup de routes en Haute-Normandie jouent un rôle particulièrement valorisant pour l'image du territoire, à la fois par la qualité de leur tracé dans le paysage, par les ouvertures qu'elles offrent et par leurs abords soignés. Certaines suivent élégamment les vallées, accompagnant précisément le pied du coteau en dominant légèrement le fond, d'autres suivent les lignes de crêtes, ouvrant des vues plus larges sur les vallées, d'autres encore se nichent en creux, à l'abri des vents comme c'est le cas dans le pays de Caux (les cavées). Les routes rectilignes des plateaux sont particulièrement originales, épousant tous les micro reliefs et ouvrant de larges vues sur le territoire traversé. Le plateau de l'Eure et le Vexin normand en sont tout particulièrement pourvus avec notamment la RD 6014 - ancienne voie romaine, dite Chaussée de Jules César, de Paris à Rouen -, la RD 613 qui rejoint Evreux à Lisieux ou la RD 840 qui traverse en direction nord-sud le plateau du Neubourg à Verneuil-sur-Avre.



Belle route implantée dans un vallon dans la descente de la vallée de l'Eure.



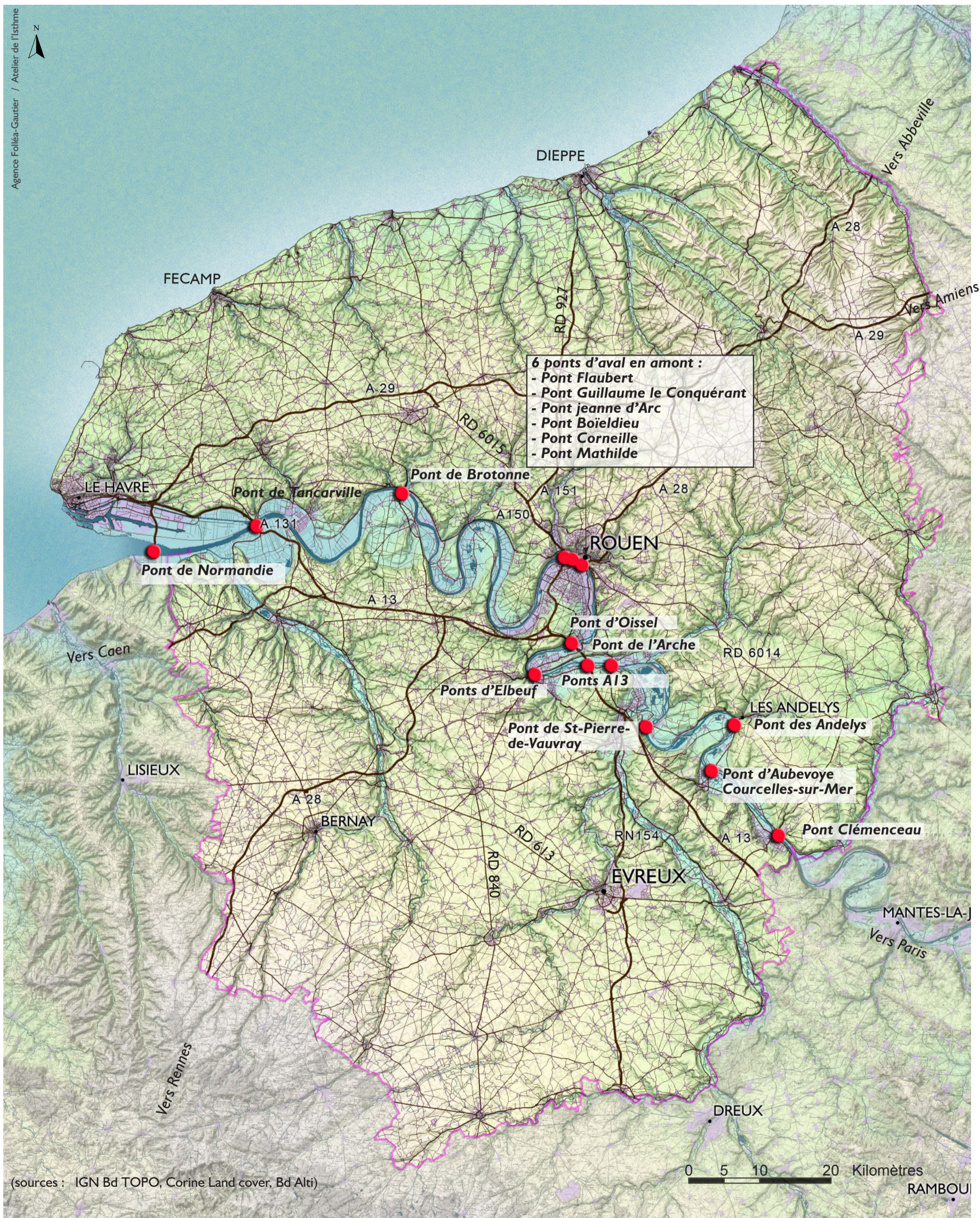
Route jardinée et soignée à l'entrée d'un village dans le pays d'Ouche.

Cesontuniquementlesvoiesrapideslesplusrécentes, autoroutières (A 28, A 29), qui ont rompu avec cette caractéristique régionale en s'affranchissant des territoires traversés : les remblais/déblais sont beaucoup plus nombreux et elles tendent à passer en force, imposant des terrassements dans les reliefs rencontrés.



RD 6015 dans le pays de Caux. Grande route rectiligne ouvrant sur le paysage du plateau.

CARTE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES



● Ponts sur la Seine

Des aménagements routiers sobres et de qualité

Globalement, l'environnement routier reste relativement simple. Ici, point de surenchère de mobiliers de sécurité, de panneaux publicitaires ou de panneaux de signalétique routière. Les routes sont dégagées, totalement ouvertes sur les paysages traversés. Les ronds-points sont peu nombreux, les réaménagements à des fins de sécurité des routes départementales également. Les chaussées s'accompagnent le plus souvent de bandes enherbées, donnant un aspect soigné à la route.

En revanche, les plantations d'alignement sont rares et se cantonnent à de petits tronçons de routes. Sur les plateaux de l'Eure, zones très ouvertes, les alignements pourraient considérablement améliorer la perception du paysage dans lequel les repères sont rares.

Comparées à d'autres régions de France, les routes de Haute-Normandie sont assez peu soumises aux constructions hétéroclites qui bordent les grandes voies de circulation. Bâtiment d'activités, maisons isolées, extension urbaine le long de la voie, ces points noirs qui caractérisent souvent nos routes françaises, sont peu présents dans la région.

Les "queues d'urbanisation" (extensions urbaines récentes installées à proximité immédiate d'une route de transit) sont peu nombreuses. Même s'ils sont diffus, les villages ne s'étalent pas et les transitions le long des routes, entre paysage urbain et paysage agricole se font rapidement et sans phase de transition de mauvaise qualité. C'est pourquoi, au regard de la qualité existante des axes routiers, il est important de redoubler de vigilance sur les nouvelles implantations urbaines. Pour des raisons de facilité d'accès et particulièrement l'implantation des zones d'activités, la tendance actuelle pousse à développer des zones commerciales aux carrefours des grands axes, formant des chapelets sur tout le territoire haut-normand.



Bel alignement d'arbres sur la RN13, qui vient malheureusement d'être coupé en 2010 ! (photo prise en juillet 2009)

Des transformations en voie verte

Plusieurs voies de chemin de fer ont été reconverties en voies vertes, pistes cyclables, dans l'Eure comme en Seine-Maritime : «avenue verte» de Serqueux à Dieppe, piste cyclable dite de «la Risle et de la Charentonne», qui parcourt la vallée de la Charentonne sur 13 km en passant par Bernay et Broglie ; piste cyclable d'Evreux à Pont-Authou, sur l'ancienne voie ferrée d'Evreux à Honfleur, Chemin Vert du Petit Caux... Ces reconversions précieuses permettent d'appréhender autrement le territoire, où les circulations douces sont rares et les chemins souvent réservés aux activités agricoles.



Belle voie cyclable dans le pays de Bray, sur une ancienne ligne de chemin de fer Serqueux-Dieppe.

Les franchissements de la Seine : des ouvertures remarquables sur la vallée

Par son importance économique, la Seine concentre une bonne part du développement économique régional. Mais par ses dimensions, elle constitue un obstacle d'envergure pour les liaisons nord-sud.

Jusqu'en 1959, la Seine ne pouvait être traversée qu'en empruntant un bac. Avec la construction des ponts, un certain nombre d'entre eux ont disparu. On en compte encore huit en aval de Rouen ; ils permettent de franchir le fleuve entre les grands ponts de la Seine, de Normandie, de Tancarville et de Brotonne.

L'arrêt qu'ils imposent au bord de l'eau, le temps de la traversée, au ras de l'eau, font des passages par bacs des événements qui font partie de la vie du fleuve, propices à l'appréciation du paysage fluvial.

Aujourd'hui, sur les 100 kilomètres à vol d'oiseau du parcours de la Seine à travers la région, 18 ponts seulement franchissent le fleuve, dont 11 se situent entre Pont-de-l'Arche et Rouen, concentrés sur une distance de 40 kilomètres.

Même à l'amont de Rouen, où les ponts sont plus nombreux, les distances entre deux franchissements peuvent atteindre 15 kilomètres, comme entre les Andelys et Saint-Pierre du Vauvray. Reconstitués pour la plupart après-guerre, leur style relativement stéréotypé n'en fait malheureusement pas des ouvrages d'art de première importance à part celui de Saint-Pierre du Vauvray. Par contre, ils constituent des événements dans les parcours, par la découverte privilégiée du fleuve qu'ils autorisent.

C'est surtout à l'aval de Rouen que la Seine, prenant toujours davantage d'ampleur en se rapprochant de la Manche, constitue un défi pour son franchissement.

Les ponts de Normandie et de Tancarville, construits durant la seconde moitié du 20^{ème} siècle, marquent par leur gigantisme spectaculaire l'ampleur majestueuse de l'estuaire. Par ses dimensions, le pont de Normandie sera à sa construction, en 1995 le plus grand pont à haubans du monde : 2 200 mètres de longueur, et deux pylônes qui s'élèvent à 215 mètres au-dessus du fleuve : un monument régional, qui offre un véritable survol aérien sur l'estuaire, ses installations industrielles havraises et ses vastes espaces de nature.

En libérant les mouvements entre les deux rives de la Seine en aval de Rouen, les deux ponts, auxquels s'ajoute plus en amont le pont de Brotonne construit en 1977, ont rendu plus confidentiels les rives du fleuve animées jusqu'alors par les nombreux bacs qui assuraient les liaisons entre le nord et le sud de la vallée.



Le Pont de Saint-Pierre-de-Vauvray : le seul pont monument historique en Haute-Normandie.



Pont de Tancarville : un ouvrage majestueux qui offre des vues géographiques sur la vallée.

2- Les paysages des énergies : vers le gigantisme

Outre le spectaculaire paysage industriel déroulé autour du port du Havre, les installations récentes pour la production et le transport de l'énergie atteignent aujourd'hui des dimensions hors du commun, sans rapport avec celles, sympathiques, des moulins à eau et à vent.

Les centrales nucléaires et les sites pétroliers

Sur la côte d'Opale, plusieurs sites industriels de grande envergure marquent le paysage littoral. Les deux centrales nucléaires de Seine-Maritime, Paluel et Penly ont été construites en 1977 et 1982. Implantées en contrebas des falaises, elles restent étonnamment discrètes au regard de leurs dimensions.

Au point de rencontre entre les falaises crayeuses verticales et les falaises marno-calcaires à bourrelets, l'installation portuaire très volontariste du Cap d'Antifer marque davantage le paysage littoral. Construit dans les années 1970, ce terminal pétrolier a développé une plateforme en pied de falaise, accueillant les cuves de stockage d'hydrocarbures. Les pétroliers y accèdent grâce à une longue digue protectrice, fin ruban de béton qui s'aventure sur plusieurs kilomètres en mer. Les risbermes géantes taillées dans la falaise donnent une silhouette construite au littoral, quelque

peu naturalisée par les assouplissements liés à l'érosion et par la reconquête végétale par des pelouses rases et des fourrés. Les courants marins, modifiés par l'installation, ont eu tendance à déposer des sables au sud du site, au point de constituer une plage généreuse, inattendue. Elle constitue aujourd'hui une aubaine pour les habitants de la région, qui y pratiquent des activités de loisirs rendues impossibles ailleurs par la configuration même du littoral en falaise.



Centrale nucléaire de Penly.

CARTE DES RÉSEAUX D'ÉNERGIE



Parcs éoliens en service en novembre 2010



Lignes à haute-tension



Centrales nucléaires