AUCAME

Octobre 2013

Les carnets de l'Aucame

LES ENTRÉES DE VILLE

Une grille de lecture

Sommaire

INTRODUCTION **5**

PARTIE I QU'EST-CE QU'UNE ENTRÉE D'AGGLOMÉRATION ? **6**

PARTIE II LA LÉGISLATION **8**

PARTIE III LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX **10**

PARTIE IV LA MÉTHODOLOGIE **13**

PLACE ET RÔLE DE L'ENTRÉE DE VILLE DANS LE FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION **16**

L'ÉCHELLE DE L'ITINÉRAIRE DE LA VOIE **20**

L'ANALYSE DES SÉQUENCES ET DES NŒUDS **28**

LES ENJEUX ET PRÉCONISATIONS **30**

BIBLIOGRAPHIE **32**

Introduction

Des entrées de ville banalisées dans tout l'hexagone

La route de Paris - Mondeville

La plaine du Var - Nice

Affichages publicitaires - Brest

Affichages publicitaires - Cambrai

Introduction

À l'instar des études sur les secteurs stratégiques, les dossiers d'entrée d'agglomération participent à la définition prospective des politiques publiques locales d'aménagement. Dans le cadre du programme partenarial 2011-2013 de l'Aucame, un des axes de travail est d'assister la communauté d'agglomération Caen la mer dans la définition d'une grille de lecture de l'aménagement des entrées d'agglomération.

Les entrées d'agglomération, territoires marqués par la circulation automobile, sont une préoccupation majeure des acteurs de l'aménagement du territoire désireux d'inverser le cours des évolutions jugées indésirables en termes de développement durable.

En 1997, dans son rapport « *Les Territoires urbains et paysagers, Pour un nouvel équilibre des espaces périurbains* », le sénateur Gérard Larcher notait :

« L'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles préexistantes. De plus, le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle : habitat/travail/loisirs/ commerces, ce qui multiplie les besoins de déplacement, fondus dans un vaste « continuum urbain » globalement indifférencié. Il en est ainsi des franges ou des lisières urbaines, comme des nouvelles infrastructures de transport. »[1]

Au sein de l'espace urbain, les entrées d'agglomération sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Ce sont des espaces linéaires toujours en extension, situés aux confins de la ville et, à l'inverse des centres, un peu oubliés. Leur physionomie est assez constante : paysage hétéroclite, mêmes enseignes, mêmes publicités, traitement des espaces publics minimum…

Les entrées d'agglomération de Caen la mer ne dérogent pas à la règle. Interface avec l'extérieur, elles constituent un enjeu tant d'image que de bon fonctionnement du territoire urbain caennais.

À la demande de la communauté d'agglomération Caen la mer, la route d'Harcourt, au sud de l'agglomération caennaise, a constitué la première entrée d'agglomération analysée. La démarche proposée a donc vocation à être reconduite sur d'autres entrées d'agglomération.

Le document présente ainsi une méthode d'analyse commune à toutes les entrées d'agglomération qui permet de dégager des enjeux et émettre des préconisations à l'égard de chacun de ces espaces de la communauté d'agglomération de Caen la mer.

[1] La gestion des espaces périurbains - Gérard Larcher, sénateur, rapport d'information 415 1997-1998, Commission des Affaires économiques et du Plan

Qu’est-ce qu’une entrée d’agglomération ?

L’entrée d’agglomération, plus communément appelée « entrée de ville », désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville, conséquence des politiques d’aménagement du territoire et de l’évolution de nos modes de vie ces cinquante dernières années.

Ces deux mouvements ont généré l’implantation à la périphérie des villes, le long des voies à grande circulation, d’installations consommatrices d'espace, nécessitant souvent de vastes aires de stationnement dédiés. Ces installations, c’est -à-dire les équipements sportifs, l’artisanat ou l’industrie et surtout la grande distribution, étaient à l’étroit dans les centres -villes, et offraient surtout une moindre accessibilité automobile.

Le développement de la mobilité

Le développement de ces espaces est ainsi concomitant de la croissance des villes et des populations urbaines, de celui du réseau routier et celui de l’équipement automobile de ménages, c’est-à-dire de l’extension de l’aire de vie et de mobilité quotidienne, facilité par la généralisation de l’automobile.

Un paysage diffus et chaotique ou « La France moche »

En février 2010, Télérama s’est fait l’écho de la « *France moche* » et de ses « boîtes à chaussures » qui défigureraient nos entrées de ville.

Les entrées d’agglomération matérialisent le premier contact de l’usager avec la ville et ce passage obligé est souvent une épreuve pour le visiteur, sollicité voire agressé par les nombreux affichages publicitaires et perdu dans des espaces industriels et commerciaux qui s’interpénètrent. Que l’on se trouve dans le nord ou le sud de la France, le constat reste le même et, en conséquence, les territoires s’uniformisent.

Bâtis autour de la voirie, ces territoires se caractérisent par un mépris total de la qualité de l'environnement et de l'architecture. Leur développement s'est accompagné de l’augmentation anarchique de la publicité et des enseignes. Ce phénomène a été favorisé en France par l'absence de réflexion qualitative et de règles d'urbanisme contraignantes en dehors des centres-villes ou des espaces protégés, par le zonage des POS (plan d'occupation des sols) qui a abouti à multiplier, sur les terres agricoles ou les espaces naturels, les zones d'urbanisation future. L'absence de politique foncière et la surenchère à la taxe professionnelle à laquelle se sont livrées les municipalités - chacune voulant sa propre zone artisanale ou commerciale - a également accentué ce phénomène.

Du point de vue des entreprises, ce laxisme réglementaire permettait :

- de s'implanter sur des terrains peu chers favorisant une installation extensive,
- de bénéficier d'effets de masse, des facilités d'accès et de l'effet de vitrine

dus à la proximité des voies de circulation,

- de construire à moindre coût sans la contrainte d'un cadre préexistant ou de règlements stricts, ni de surcoûts architecturaux,
- de jouer sur la concurrence entre municipalités pour bénéficier des meilleurs avantages, tant en termes de coûts que de montant de la taxe professionnelle.

L'avènement de la grande distribution

Cette souplesse a indiscutablement servi le dynamisme commercial aux abords des villes, au détriment souvent du commerce de certains centres-villes, et il est indéniable que nombre de ces zones sont devenues de nouveaux lieux de convivialité et participent au développement économique des communes où elles se sont implantées, communes qui bien souvent ne supportent pas les charges de la centralité[1], car elles sont périphériques.

En moyenne, ces entrées de ville génèrent 25 % du chiffre d'affaire commercial des agglomérations de taille moyenne en France quand le centre-ville, les centralités de quartiers et les centres commerciaux de périphérie contribuent respectivement à 25 %, 15 % et 35 % de ce chiffre d'affaires.

Des espaces délaissés par les pouvoirs publics

Ces espaces, souvent à cheval sur différentes communes, échappent à l'intervention coordonnée des pouvoirs publics, municipaux, départementaux ou nationaux pour la gestion des services, le traitement des abords, le mobilier urbain, l'organisation des circulations internes et de la signalétique, le raccordement de la voirie secondaire au réseau principal, autant d'éléments qui sont cependant perçus par l'utilisateur comme de l'espace public.

La prise de conscience

Depuis plusieurs décennies, certains élus, aménageurs, urbanistes commencent à mesurer les conséquences de cette politique, ou plutôt de cette absence de politique : paysages dégradés, problèmes de gestion des flux de circulation, de sécurité, jusqu'aux entreprises elles-mêmes, qui envisagent parfois de quitter ces lieux dont la mauvaise qualité peut nuire à leur image de marque...

Dans les années 90, des organismes de recherche, des administrations, des élus, des architectes, des associations, des entreprises ont soulevé le problème en organisant des colloques ou en lançant des projets d'aménagement novateurs.

[1]La charge de centralité est l'intégralité du déficit de fonctionnement généré par un équipement ou un service de la grande ville-centre si cet équipement, ou ce service, présente soit :

- *un caractère exceptionnel, ou unique, à l'échelle de l'agglomération ou du département (exemple : un stade de 20 000 places),*
- *un mode de fonctionnement spécifique dans les grandes villes, par exemple une bibliothèque centrale.*

La législation concernant les entrées d'agglomération

Depuis le milieu des années 90, la prise en compte de l'aménagement des entrées de ville est essentielle à la réussite des projets urbains se développant le long de ces axes.

Plusieurs lois et circulaires sont allées dans ce sens et notamment la loi dite « Barnier », du 2 février 1995, luttant contre la dégradation de la qualité urbaine aux abords des entrées et périphéries de ville.

Favoriser une réflexion globale

Une des grandes avancées est l'article 52 de la loi Barnier, dit « amendement Dupont »[1] , dans lequel il est prévu, en l'absence d'une réflexion globale intégrant les entrées de villes dans les documents d'urbanisme, l'inconstructibilité sur 100 mètres de part et d'autre des axes des autoroutes, voies express, déviations, et sur 75m de part et d'autre des voies classées à grande circulation.

L'article L111-1-4 du code de l'urbanisme est entré en vigueur le 1er janvier 1997. L'objectif de cet article est d'amener les municipalités à anticiper sur leur développement et restructuration, à se poser la question préalable de l'opportunité des aménagements envisagés et, le cas échéant, à définir une véritable démarche de projet urbain.

Les critères à retenir doivent tenir compte, après diagnostic :

- du fonctionnement urbain de la zone (épaisseur du tissu, ordonnancement, raccordement aux quartiers existants, desserte, sécurité et prévention des nuisances),
- du paysage (prise en compte de l'existant, traitement paysager, plantation des espaces publics et privés, organisation de l'espace et publicité),
- de la qualité architecturale : volumes, matériaux, couleurs…

Prendre en compte le paysage

En ce qui concerne la publicité, afin de protéger l'environnement et le cadre de vie, l'article 53 de la loi Barnier adopte le régime de déclaration préalable. Les procédures de constatation sont simplifiées et le coût des infractions et des astreintes revalorisé.

La politique du « 1 % paysages et développement » a été étendue. En effet, cette politique engagée en 1989 a deux principes centraux :

- en accompagnement des grands projets d'infrastructures routières, elle vise à faire de la valorisation des territoires traversés un facteur de développement économique et touristique,
- elle se traduit par un mécanisme de soutien financier qui permet de développer des projets partenariaux exemplaires et des actions pédagogiques sur les paysages aux abords de ces grands projets.

Par la circulaire n°2005-36 du 31 mars 1995, cette politique est étendue à l'ensemble des axes structurants qui souhaitent procéder à des aménagements paysagers et des actions de développement économique, dans le cadre de chartes d'aménagement et de mise en valeur des espaces non compris dans les emprises, mais présentant un lien tangible avec la voie.

La loi Raffarin du 5 juillet 1996 prône une meilleure prise en compte de la localisation et de l'impact socio-économique et paysager de tout nouveau projet commercial au regard de l'équilibre de l'agglomération.

[1] article 111-1-4 du code de l'urbanisme

La législation concernant les entrées d'agglomération

Outre l'abaissement du seuil de passage en commission départementale d'équipement commercial à 300 m², elle prévoit l'élaboration de schémas directeurs intercommunaux par les observatoires départementaux d'équipement commercial, sauf en ce qui concerne l'instruction du permis de construire qui reste distincte de l'obtention de l'autorisation commerciale.

Simplifier la gouvernance

La loi Chevènement du 12 juillet 1999 constitue par ailleurs une importante avancée en favorisant l'intercommunalité, en simplifiant les structures et en incluant le développement économique et l'aménagement de l'espace dans les compétences obligatoires des communautés d'agglomération, des communautés urbaines et des communautés de communes ayant opté pour la perception des taxes foncières et de la taxe professionnelle unifiée.

Economiser l'espace

Enfin, la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) du 13 décembre 2000, qui repose sur le principe d'un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces ruraux et naturels, incite à éviter la constitution de zones monofonctionnelles et à veiller à une gestion économe de l'espace en maîtrisant l'expansion urbaine et la circulation automobile (article L 121-1). Pour ce faire, la loi a créé des schémas de cohérence territoriale (qui se substituent aux schémas directeurs), des plans locaux d'urbanisme (PLU, qui se substituent aux POS) et des cartes communales, dont les procédures sont simplifiées par rapport aux anciens documents d'urbanisme.

Pour éviter le développement anarchique à la périphérie des agglomérations (dont le seuil démographique est fixé à 15 000 habitants), et sur le littoral, la loi prévoit qu'en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les zones d'urbanisation future (les zones NA des POS et AU des PLU, où s'implantaient prioritairement les zones commerciales) et les zones naturelles des PLU ne pourront pas être ouvertes à l'urbanisation en l'absence de SCoT approuvé, sauf accord du syndicat en charge de l'élaboration de celui-ci. Une extension limitée prévue dans les documents d'urbanisme sera toutefois possible à moins de 15 km d'une agglomération de plus de 15 000 habitants, avec l'accord du préfet et sur l'avis de la commission départementale des sites.

Favoriser la mixité des fonctions

En outre, pour favoriser la mixité fonctionnelle et la constitution de véritables quartiers urbains, les PLU ne seront plus obligés d'indiquer la destination principale des zones constructibles. Les règles d'implantation des constructions restent, en revanche, obligatoires et les plans d'urbanisme des ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) seront intégrés dans le PLU. Enfin, les communes non dotées d'un PLU auront la possibilité de construire en entrées de villes, en respectant les dispositions de l'amendement Dupont, mais sous réserve de l'accord de la commission départementale des sites.

Il est donc important de noter le rôle nouveau dévolu à la commission départementale des sites dans l'ouverture à l'urbanisation des zones constructibles.

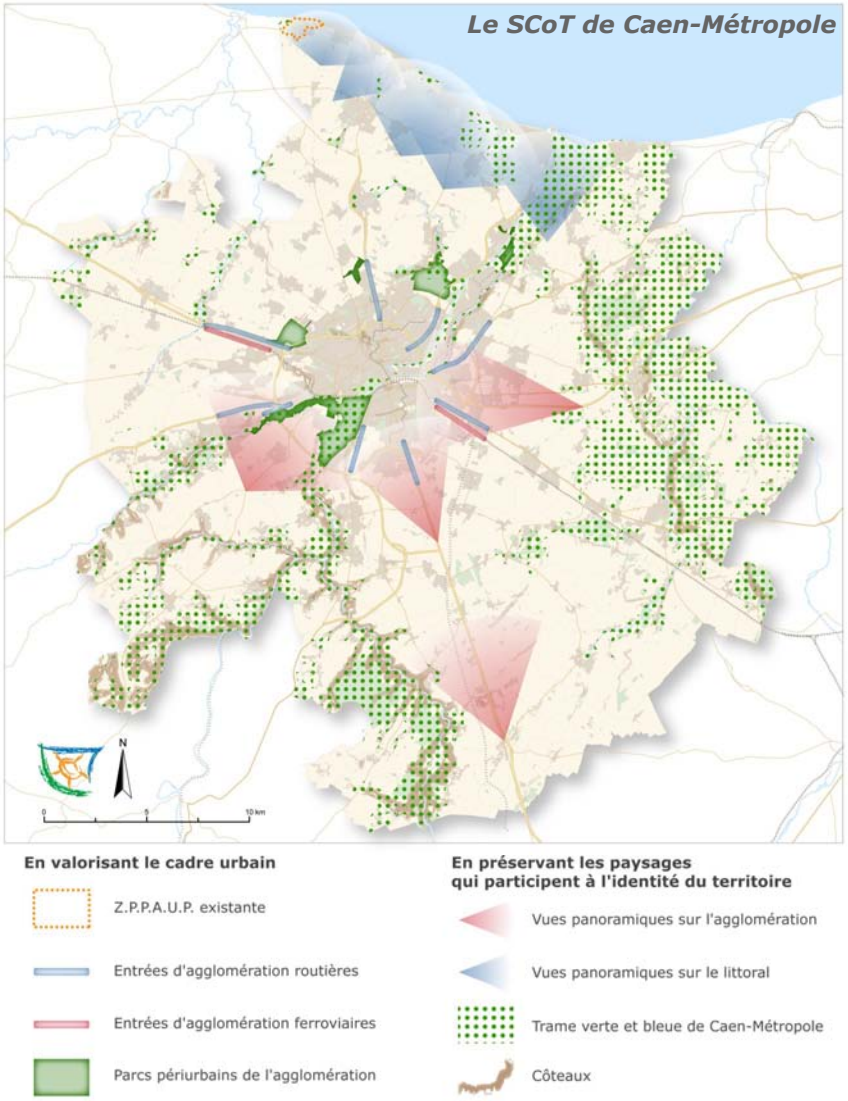
Les documents d'urbanisme locaux

Le SCoT Caen-Métropole

Le SCoT Caen-Métropole, approuvé le 20 décembre 2011, prévoit qu'un certain nombre des axes pénétrants de l'agglomération fassent l'objet d'études.

Le diagnostic du SCoT déplore en effet le manque d'image, la banalisation commerciale et la difficulté d'accès aux modes doux des entrées de ville.

En réponse à ce constat, le document d'orientations générales du SCoT préconise l'élaboration de règlements de publicité (à l'échelle intercommunale ou à l'occasion de la révision des PLU) et donne comme orientation au PDU (Plan de Déplacements Urbains) de l'agglomération de déterminer les aménagements visant à favoriser le report modal, les déplacements doux et l'insertion des transports collectifs en accord avec la nature et le dimensionnement de la voirie des entrées de villes. Devront en outre être définies des dispositions relatives à l'aspect des constructions, la réhabilitation des façades commerciales qui le justifient, les espaces verts et l'implantation des constructions.

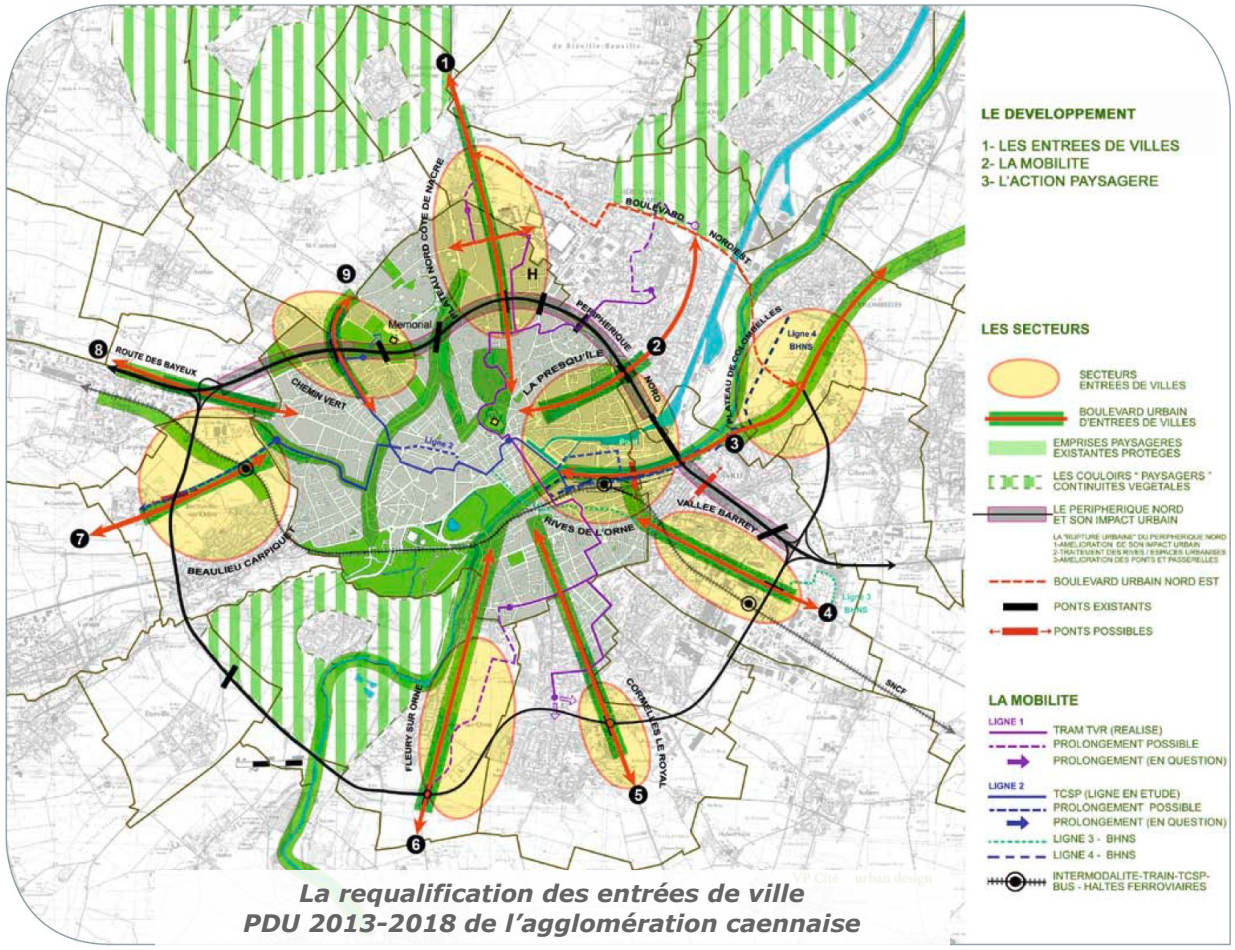


Le PDU de l'agglomération caennaise

La prise en compte des entrées de ville ne concerne donc pas seulement la question du cadre architectural, mais aussi celle des déplacements. Outre les points déjà cités qui doivent être retranscrits dans le PDU de l'agglomération et qui s'appliqueront aux documents locaux d'urbanisme, l'article L 1214-2 du code des transports définissant le contenu des PDU insiste notamment sur la sécurité des déplacements et notamment celle des modes doux. Il ne peut en effet être question de « faire de la ville » et dans le même temps, la rendre inaccessible ou dangereuse à la marche ou aux vélos, deux modes de transport qui se situent à l'échelle de l'urbain.

Le PDU de l'agglomération caennaise, arrêté le 07/12/2012, fait du concept de restructuration des entrées de villes un des grands principes de l'organisation des déplacements de l'agglomération. En effet, sur ces secteurs, les enjeux sont multiples tant en termes de développement durable qu'en termes de mobilité, et plusieurs actions du PDU sur des thèmes aussi différents que la marche, le stationnement, la régulation de la circulation automobile ou les transports collectifs structurants ciblent particulièrement les entrées de ville.

Ces entrées de villes où la voiture est actuellement omniprésente offrent d'importantes potentialités de développement en lien avec le centre de l'agglomération.
Pour permettre ce développement, le PDU préconise de donner aux *entrées de ville une nouvelle identité pour accéder à la ville*



La requalification des entrées de ville
PDU 2013-2018 de l'agglomération caennaise

Les documents d'urbanisme locaux

centre […] en créant *une nouvelle image positive du partage de la voirie actuellement trop routière et d'accompagner ces aménagements urbains par de la mixité fonctionnelle* […].
En pratique, cela revient à :

- redonner de l'espace aux modes actifs (piétons et vélos) et sécuriser l'espace public,
- recalibrer la voirie pour donner une priorité aux transports collectifs et les insérer de manière optimale,
- améliorer l'espace public par des actions paysagères,
- contrôler les actions architecturales qui accompagnent l'espace public recomposé,
- irriguer ces nouveaux quartiers par les transports en commun (tram, bus…) à haute fréquence.

L'action 5.1 du Plan de Déplacements Urbains décrit de manière plus opérationnelle les mesures envisagées pour la restructuration des entrées de villes à horizon 2018 pour quatre d'entre-elles ou à plus long terme pour les autres.

Ces mesures concernent :

- l'aménagement d'entrées de ville supportant des lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité,
- la continuité des traversées et des cheminements pour les modes actifs ,
- la mise en œuvre d'une régulation des flux automobiles, au service de la priorisation des transports collectifs et de l'urbanité.

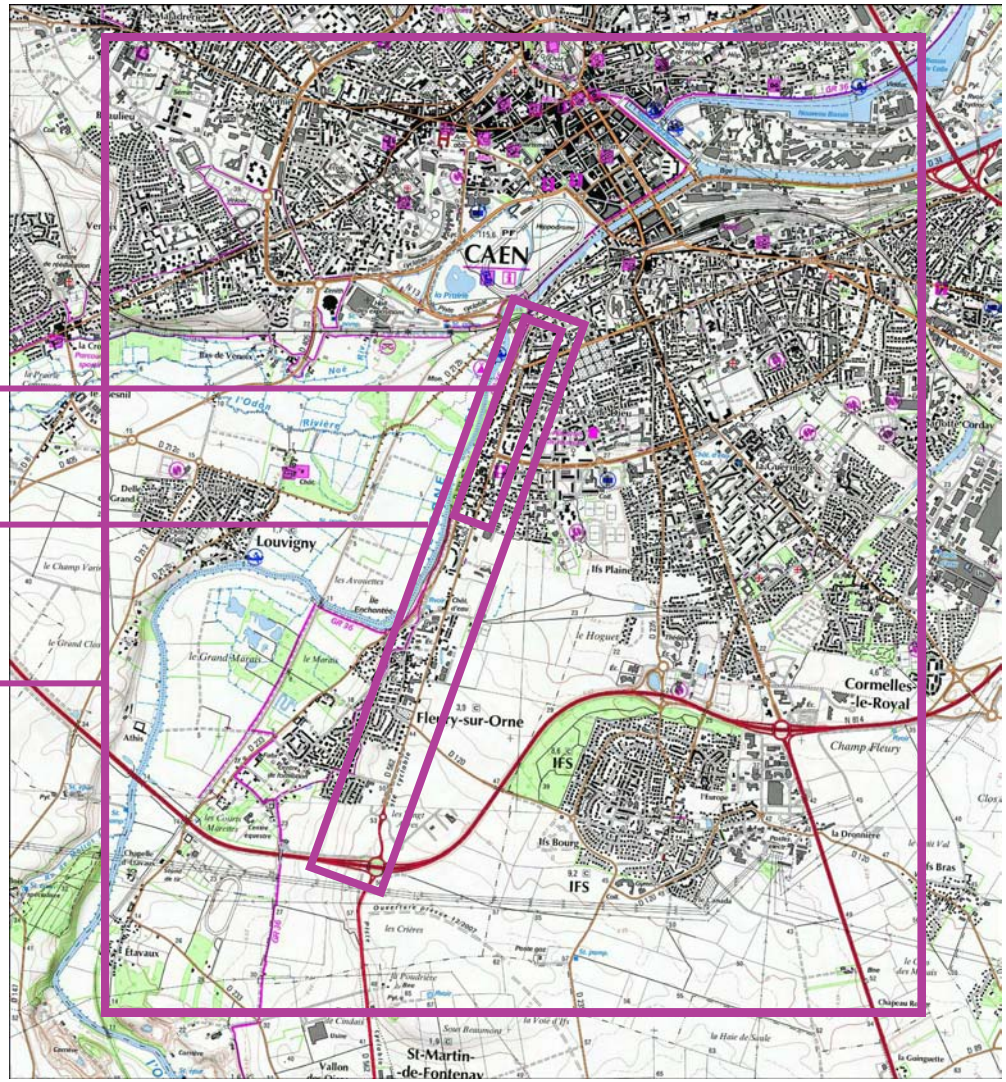
La méthodologie

Les différentes échelles d'étude des entrées de ville

La séquence

L'itinéraire de la voie

Sa place dans l'agglomération



La méthodologie

L'objectif de cette analyse des entrées d'agglomération est :

- d'identifier les caractères fondamentaux des entrées d'agglomération en termes de paysage, de déplacements, de formes urbaines et d'architecture,
- de mettre en évidence les éléments constitutifs de ce territoire,
- de montrer les évolutions de ces territoires,
- de mettre en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger,
- de définir les enjeux et les préconisations d'un éventuel projet urbain.

Cette analyse doit se faire à différentes échelles, celles de l'agglomération, de l'entrée d'agglomération et de son environnement proche, et enfin par séquences.

Il s'agira également d'utiliser les bases de connaissances et la culture des lieux afin d'expliquer et de comprendre l'histoire et le fonctionnement de chaque entrée d'agglomération.

Puis, à partir de ces éléments d'analyse, il s'agit d'en tirer les enjeux et les conclusions susceptibles de fonder une stratégie pour un projet urbain éventuel.

Voici une proposition de plan d'analyse des entrées d'agglomération. Cette proposition n'est pas d'exhaustive et est amenée à être enrichie.

Elle est étayée d'exemples relatifs à l'agglomération caennaise, notamment la route d'Harcourt, entrée du sud de l'agglomération, et l'entrée du plateau nord ou route de Douvres.

Enfin, chaque thématique à aborder est illustrée par les sources de données existantes et nécessaires à l'étude pertinente des entrées de ville.

SA PLACE ET SON RÔLE DANS LE FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

Il s'agit de déterminer la place et le rôle de chaque entrée de ville étudiée au sein de l'agglomération caennaise.

Quelles fonctions remplit-elle ? Ces fonctions ont-elles évolué ? Sont-elles la conséquence d'une situation géographique particulière ?

En effet, chaque entrée d'agglomération a une position différente dans le territoire où elle se localise. Cette position induit un rapport aux différentes centralités du territoire.

L'insertion dans le grand paysage naturel et urbain

L'appréhension du grand paysage se situe à l'échelle du grand site dans lequel s'inscrit l'entrée d'agglomération. En zone bâtie, les échappées visuelles sont limitées et assez rares et l'on a tendance à oublier le grand paysage qui, pourtant, existe. Le long d'itinéraires routiers, le paysage rythme le trajet d'impression d'ensemble et revêt ainsi une grande importance : vues sur un coteau, sur une vallée.

La description du paysage lointain et des vues qu'il procure à l'entrée d'agglomération est ainsi essentielle afin de ne pas les masquer et de s'appuyer dessus pour un éventuel projet urbain.

La situation de l'entrée d'agglomération au sein des espaces naturels et des espaces urbanisés permet d'étayer cette analyse paysagère, notamment grâce à l'étude du mode d'occupation du sol.

Sources : orthophotoplan, zonages naturels, espaces verts, modèle numérique de terrain, courbes de niveau, photo oblique aérienne

Un exemple d'illustration : La carte du relief et de la trame verte et bleue

La route d'Harcourt - Une entrée de ville qui surplombe l'Orne, mais où la nature bien que présente est peu perceptible.

La dimension historique

La connaissance historique du phénomène urbain permet de réintégrer au sein de la ville tous les éléments de la connaissance du passé.
Il s'agit de révéler les points fixes des transformations antérieures et de désigner les logiques profondément inscrites dans les territoires qui éclairent les enjeux des aménagements actuels.

Cette analyse permet de comprendre la forme urbaine actuelle dans ce qu'elle exprime de son héritage historique, de retrouver des filiations avec les formes anciennes.

Pour cela, une étude de la toponymie, de l'évolution de la tache urbaine et de ses usages, ainsi que la date de construction de la route et l'évolution de son classement (nationale, départementale, communale…) peut être envisagée.

Tache urbaine

Extension urbaine depuis la période précédente

Sources : photographie aérienne, orthophotoplan historique, carte de Cassini, carte d'état major

Un exemple d'illustration :
la carte de la tache urbaine à différentes périodes

L'avenue de la côte de Nacre (RD7) - Une construction progressive qui juxtapose des objets sans cohérence.

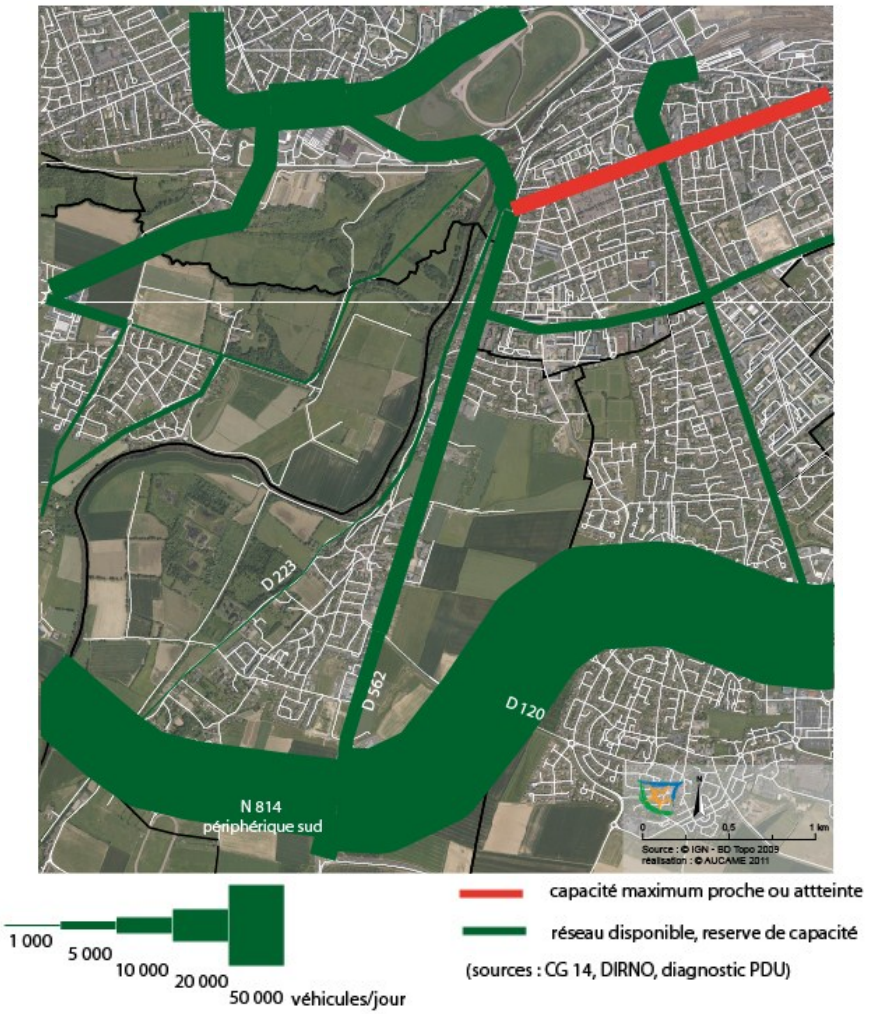
Son rôle dans la circulation de l'agglomération

Il s'agit de déterminer la fonction de la voie d'entrée en agglomération :

- de transit : elle écoule la circulation de l'ensemble de l'agglomération à vitesse souvent élevée,
- de desserte locale : elle permet l'accès aux quartiers jouxtant la voirie,
- de pénétrante : elle permet d'accéder rapidement au centre de l'agglomération…

...ces trois fonctions pouvant se conjuguer entre elles.

Un exemple d'illustration : la carte du trafic routier



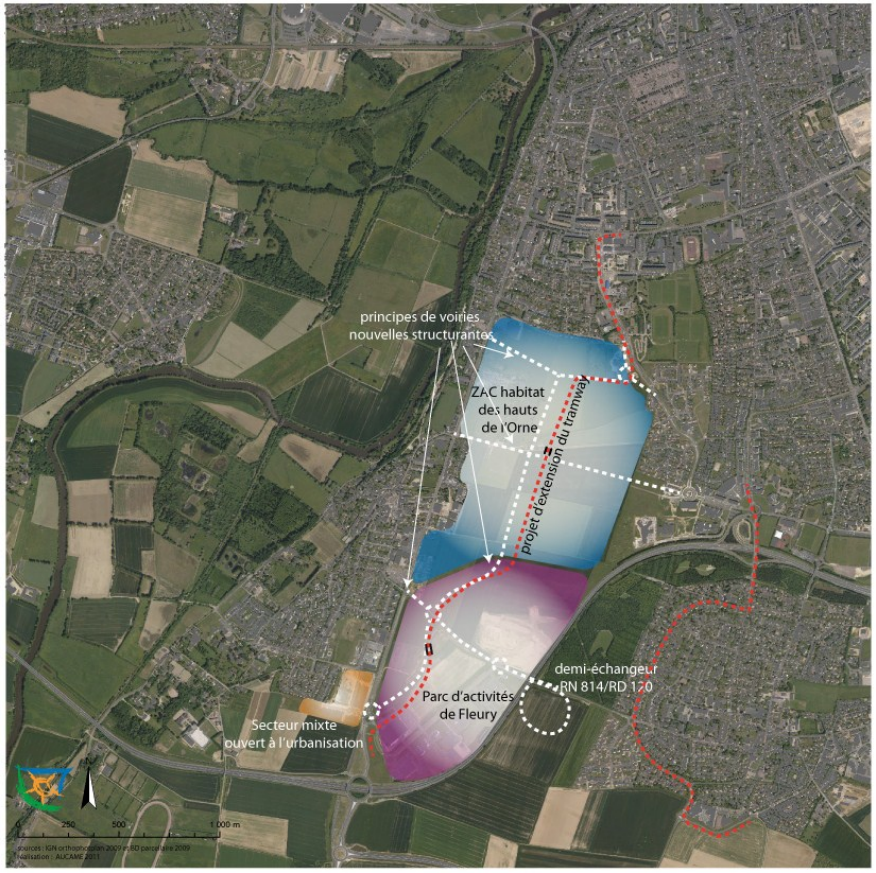
Sources : comptages routiers (auprès du ou des gestionnaire (s) de voirie)

La route d'Harcourt - Une entrée d'agglomération importante connectée au périphérique avec peu d'ouvertures sur les quartiers.

Les projets alentour

Le recensement des projets localisés près de l'entrée d'agglomération permet d'appréhender son évolution future et de déterminer les futures vocations de la voie.

Un exemple d'illustration :
la localisation des projets et les principes de liaison



Sources : dossier de Zone d'Aménagement Concerté, projet d'agglomération

La route d'Harcourt - Un des principaux sites de développement de l'agglomération caennaise avec notamment l'implantation d'Ikéa. Des projets qui créent des ouvertures vers les autres quartiers.

L'ÉCHELLE DE L'ITINÉRAIRE DE LA VOIE

Il s'agit de réfléchir à l'échelle de la voie, c'est-à-dire d'effectuer une « coupe en long » à travers l'urbanisation de l'agglomération, depuis la campagne jusqu'au cœur de l'agglomération et de montrer les rôles divers que joue cette voie.

Quel rôle joue la voie ? N'existe-t-il pas des conflits d'usage ? Quelles sont les contraintes de fonctionnement ?

Le paysage urbain

« *Parler d'une ville, c'est d'abord évoquer ses paysages. Ils sont les éléments essentiels de sa personnalité et contribuent à son atmosphère.* »[1]

Le paysage désigne à la fois une réalité et la perception de cette réalité. Il concerne une échelle intermédiaire entre les plans lointains (panorama) et les plans proches. Dans l'étude des entrées d'agglomération, il se caractérise par l'identification des vues, des points de vue, d'échappées (schéma des champs visuels page suivante), des coupures vertes, des sites à préserver, mais également des panneaux publicitaires (implantation et intégration dans le paysage), des alignements d'arbres. Cette étude s'accompagne nécessairement du rythme de ces éléments .

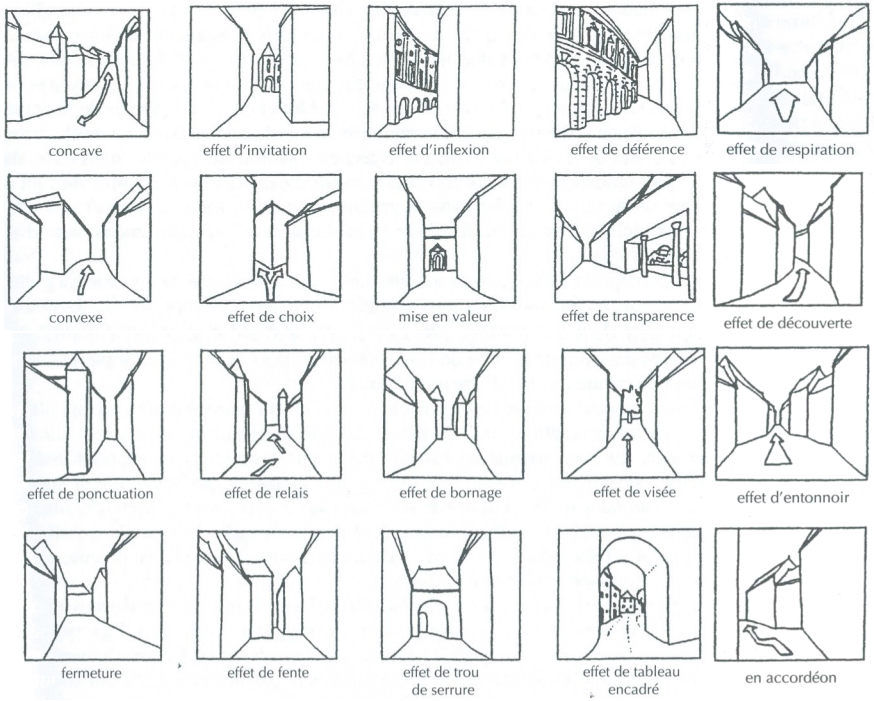
Il y a autant de perceptions et de vécus du paysage que d'individus. Selon que la personne est automobiliste ou un piéton, sa vision de l'entrée d'agglomération sera très différente.
La perception du paysage dépend également des conditions extérieures qui tiennent aux rythmes diurnes, aux saisons ou aux variations de la lumière.

L'analyse du paysage doit donc s'accompagner d'éléments d'analyse sur :

- la concordance des rives (bâties ou non),
- la définition des vues remarquables,
- les éléments marquants (espace vide, jardin, bâtiment à l'architecture remarquable…),
- les caractéristiques de la végétation (absence ou non, végétation touffue ou non, végétation bloquante pour les vues…),
- les coupures et les enchaînements.

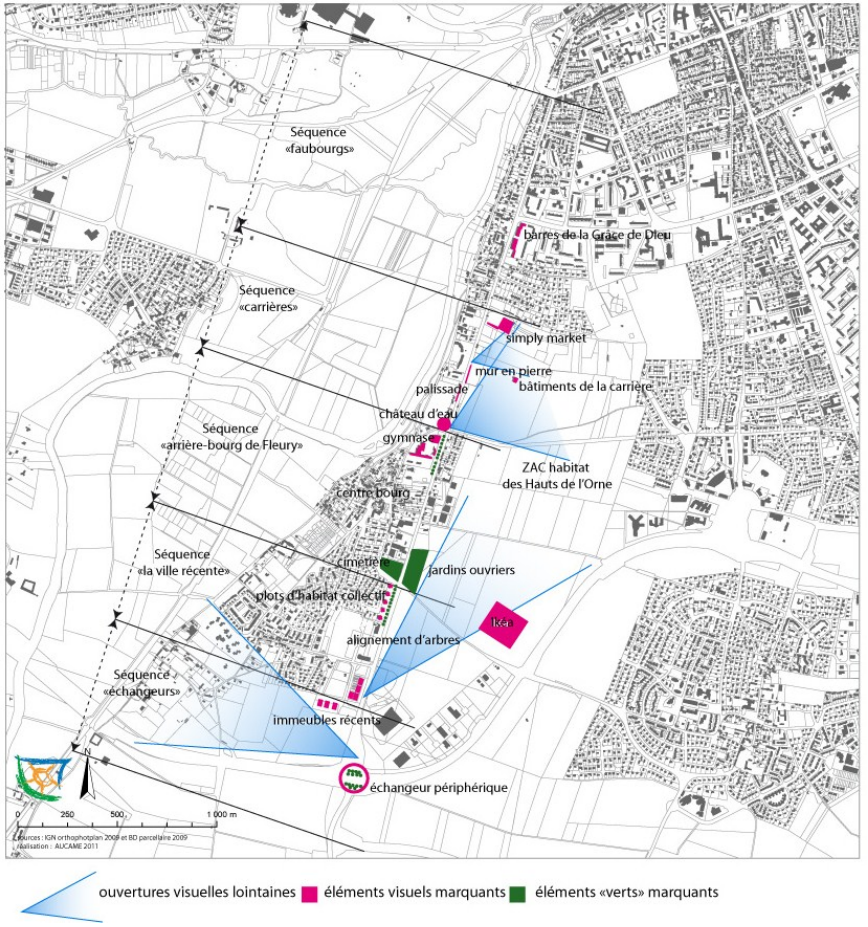
[1] *ALLAIN Rémy, Morphologie urbaine , Armand Colin, 2004.*

Les champs visuels : une aide à la définition des perspectives



Lire et composer l'espace public - P. Pinon, STU, 1991

Un exemple d'illustration : la carte des perspectives visuelles



Sources : champs visuels, photographies, relevés de terrain

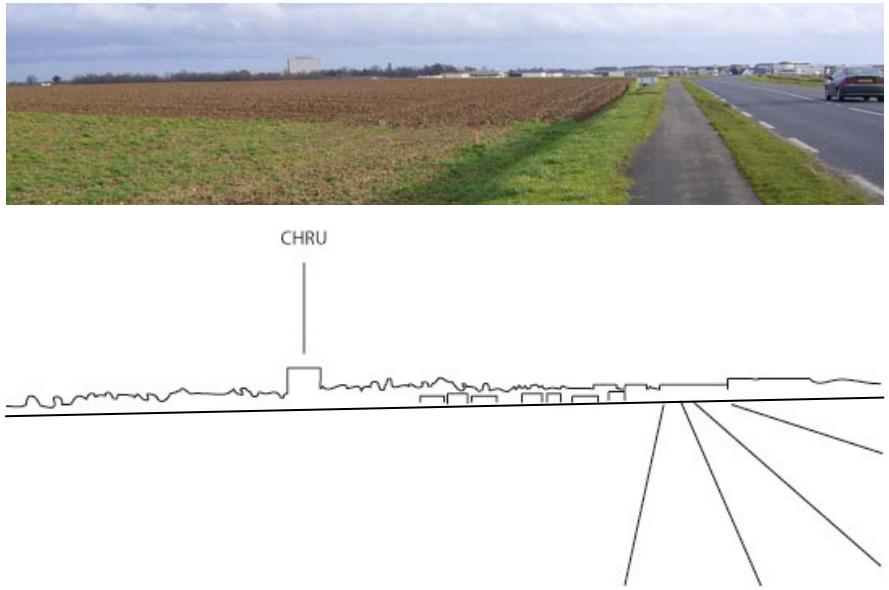
La route d'Harcourt - Des éléments visuels marquants tout au long de la route, mais peu d'éléments végétaux.

La méthodologie - L'échelle de l'itinéraire de la voie

Les repères d'agglomération qui jalonnent son parcours

Les repères visuels bâtis sont des marqueurs d'identité aux entrées d'agglomération. Ce sont des édifices ou bâtis sur des points hauts qui n'ont pas nécessairement de valeur patrimoniale. Ce sont par exemple un château d'eau, une église, une tour (le CHRU[1] de Caen, par exemple…).

Un exemple d'illustration :
une photographie et le dessin de son horizon



La route de Creully - Un vaste panorama marqué par la tour du CHRU de Caen

[1] *Centre Hospitalier Régional Universitaire*

Sources : photographies panoramiques

Le tissu urbain

La dimension morphologique des tracés urbains est un instrument de composition urbaine indispensable qui contribue à la forme urbaine. Il est essentiel de déterminer les tracés parcellaires et bâtis afin de saisir le mécanisme de formation de la composition urbaine. Plusieurs points peuvent être abordés :

- plan formé par la trame viaire,
- parcellaire (en lanière, orthogonal),
- implantation du bâti par rapport à la voirie,
- hauteur des bâtiments.

Un exemple d'illustration :
une carte de l'implantation du bâti

Quartier Vaucelles - Un exemple d'ancien parcellaire agricole où le bâti s'implante à l'alignement de la rue.

Sources : relevé de terrain, photographies, cadastre, BD topo, fichiers fonciers

La vocation des rives

L'étude de la vocation des rives de la voie permet d'analyser la présence de relations. Elle doit s'accompagner des analyses :

- des vis-à-vis et de l'existence ou non d'une homogénéité des rives,
- des points singuliers existants,
- des traversées existantes,
- des repères naturels ou bâtis…

Un exemple d'illustration :
un dessin des façades

Le centre de Caen - Des façades d'époques différentes alliant les fonctions commerciales et résidentielles.

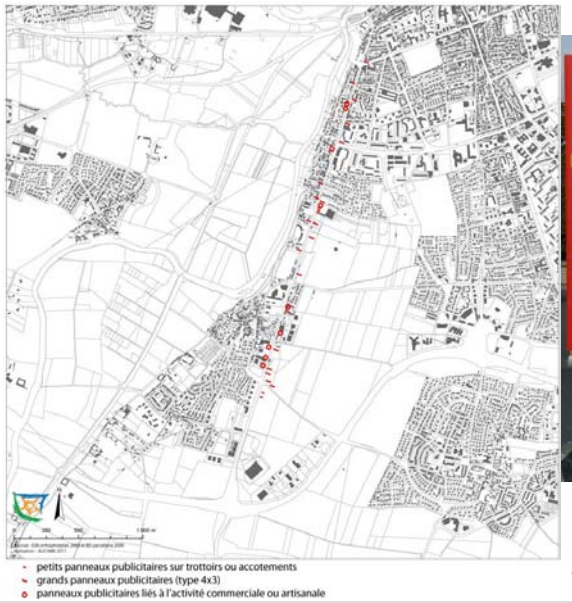
Sources : mode d'occupation des sols, cadastre

La publicité

La publicité est-elle bien intégrée dans le paysage de l'entrée d'agglomération ? Existe-il une homogénéité ? Est-elle agressive pour l'automobiliste, le piéton ou le cycliste ?
Cette thématique doit être illustrée par un recensement de toutes les publicités de l'entrée d'agglomération avec :

- Le type d'affichage publicitaire (enseigne, grands panneaux, panneaux d'abribus, affiche éclairée, panneau déroulant, affichage sauvage, panneaux lumineux),
- Emplacement de chaque publicité.

Un exemple d'illustration :
une carte de l'implantation des publicités



La route d'Harcourt - Un affichage publicitaire omni-présent et hétéroclite.

Sources : relevé de terrain, photographies

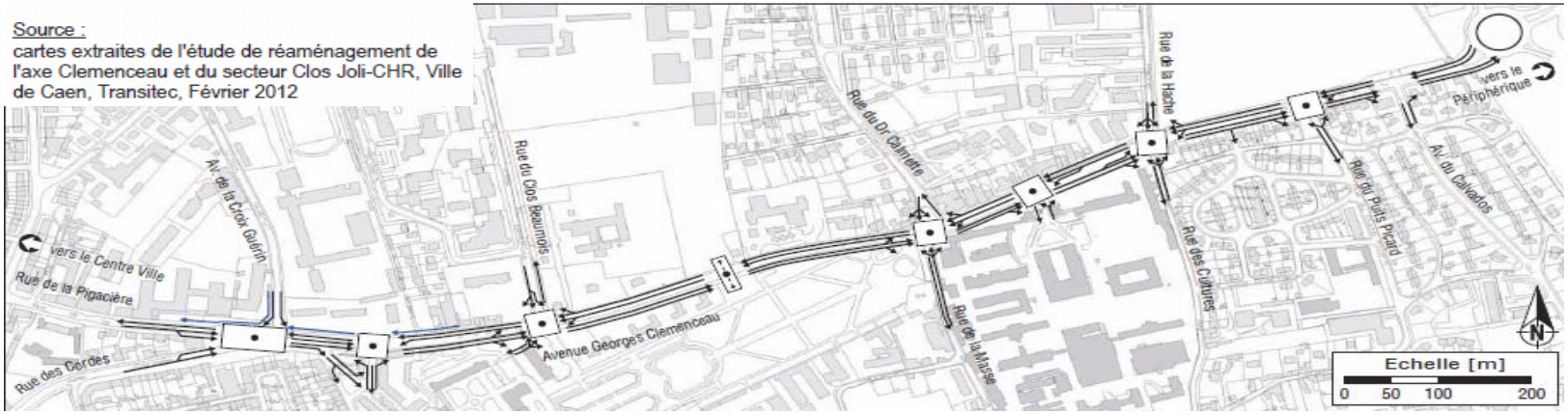
La voirie et les déplacements

La voirie et les déplacements sont centraux dans l'analyse des entrées d'agglomération, car ils expliquent le lien entre les espaces urbains et périurbains. Ils conditionnent également l'usage de l'espace (piéton, automobile…) et le mode d'occupation de l'espace (parkings, largeur de la voie…).

Cette partie doit être illustrée par plusieurs indicateurs :

- le trafic : nombre de véhicules par jour,
- la vitesse,
- le nombre de voies,
- le type de carrefour,
- la présence ou non d'ilots séparateurs,
- les connexions : quel type de voies s'y rattache ,
- L'encombrement et les pics de saturation.

Un exemple d'illustration :
la carte du dessin du réseau



Sources : réseau de voirie et relevé de terrain

L'avenue Georges Clémenceau - Une entrée de ville à vocation routière.

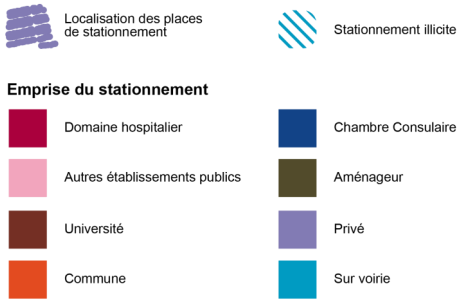
Le stationnement

L'objectif est ici d'étudier la cohérence du stationnement avec les usages en recensant le nombre de stationnements et leur type :

- privé ou public,
- longitudinal ou en nappes de parkings.

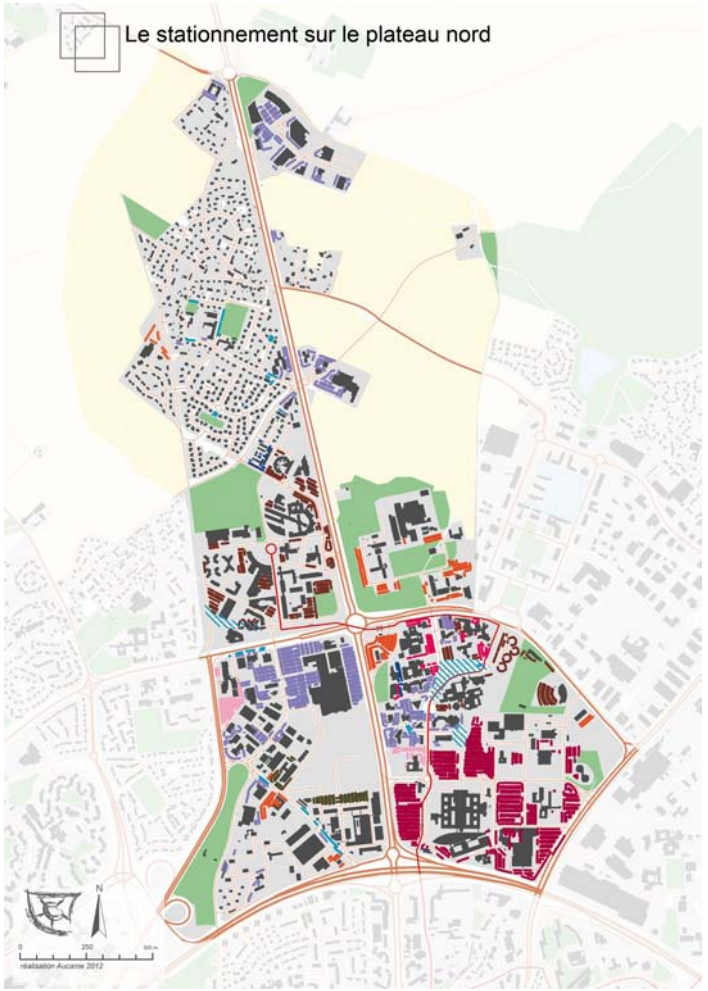
Cette partie peut être également illustrée par :

- la vocation du stationnement : est-il dédié, partagé ou multifonctionnel ?
- le rythme d'occupation qui peut être très varié selon la période de la journée, de la semaine ou de l'année.



Sources : relevé de terrain

Un exemple d'illustration : la carte du repérage des stationnements



Le plateau nord - Une offre de stationnement importante.

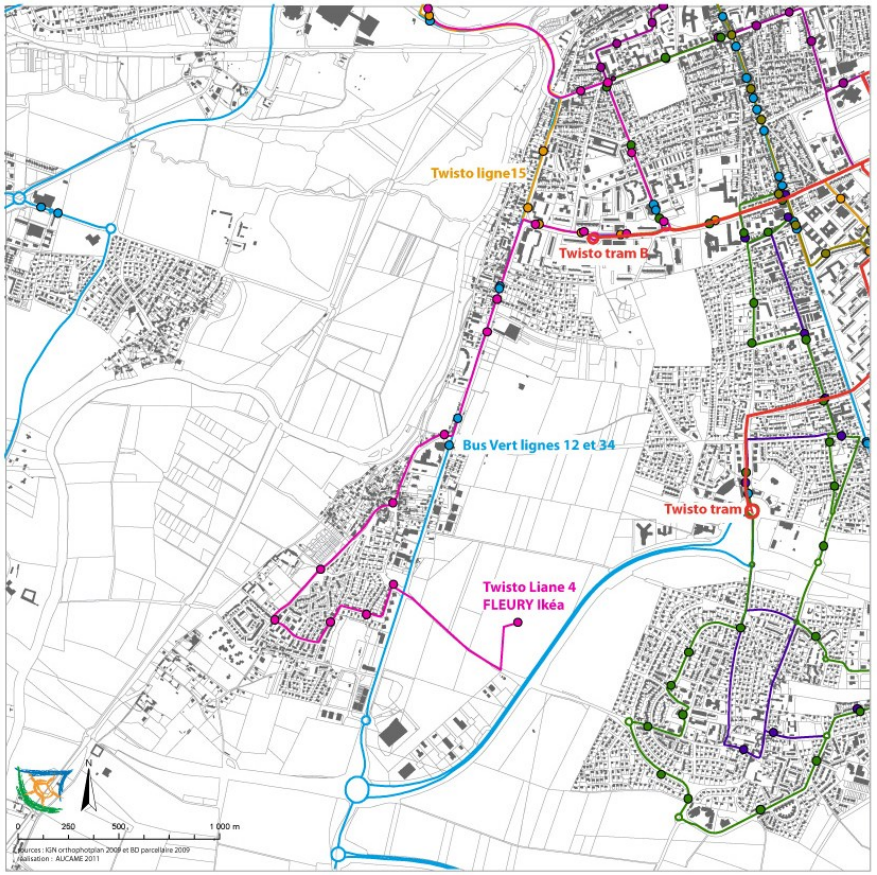
Les transports collectifs

Les transports collectifs jouent un rôle essentiel dans le développement urbain. Ils sont étroitement liés au développement de l'habitat et favorisent la mixité sociale, en permettant à tous d'accéder aux différents territoires.

Il s'étudient à travers les caractéristiques et le type de la desserte :

- le nombre de lignes et leur tracé,
- le positionnement des arrêts,
- les fréquences de passage,
- les aménagements spécifiques.

Un exemple d'illustration :
la carte du réseau de transport urbain



Sources : réseau urbain, fréquences et fréquentation

La route d'Harcourt - Le secteur est bien desservi par les transports collectifs, mais ceux-ci n'empruntent que partiellement la route d'Harcourt reflétant bien sa vocation d'axe d'entrée de ville, plus que de développement urbain.

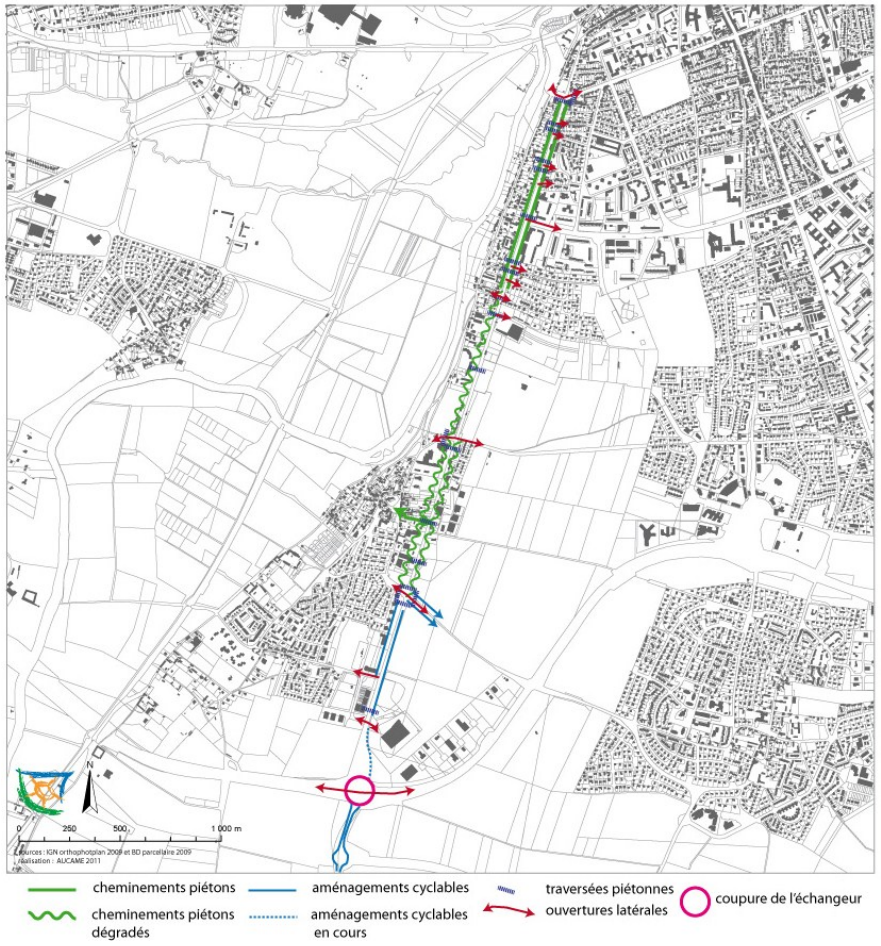
Les piétons et cycles

Le développement des modes doux participe activement à l'amélioration du cadre de vie. Moins de nuisances, plus de sécurité, une qualité de l'air préservée. L'étude de la place qui est réservée aux piétons et aux vélos doit passer par :

- le type d'aménagement cyclable (bandes ou pistes cyclables),
- les cheminements piétons (trottoirs, aires piétonnes) et leurs largeurs,
- les continuités cyclables et piétonnes,
- les traversées et leurs fréquences,
- l'état des cheminements (revêtement…),
- les connexions avec les autres réseaux.

Sources : relevé de terrain, réseau cyclable et photographies

Un exemple d'illustration :
la carte des cheminements piétonniers et cycles



La route d'Harcourt - Des liaisons douces discontinues, le peu de traversées piétonnes et la qualité médiocre des aménagements laissent peu de places aux modes doux.

L'ANALYSE DES SÉQUENCES ET DES NŒUDS

Cette analyse doit permettre un découpage en séquences de la voie, qualifiées selon certaines thématiques. Le découpage correspond à une modification soit :

- du champ visuel,
- du tissu urbain,
- des fonctions urbaines,
- du type de voirie…

La séquence correspond donc à une partie du territoire urbain, une zone homogène du point de vue morphologique, avec des limites nettes ou diffuses. On associe les séquences à des limites qui constituent des bordures caractérisées des secteurs, marquant visuellement leur achèvement.

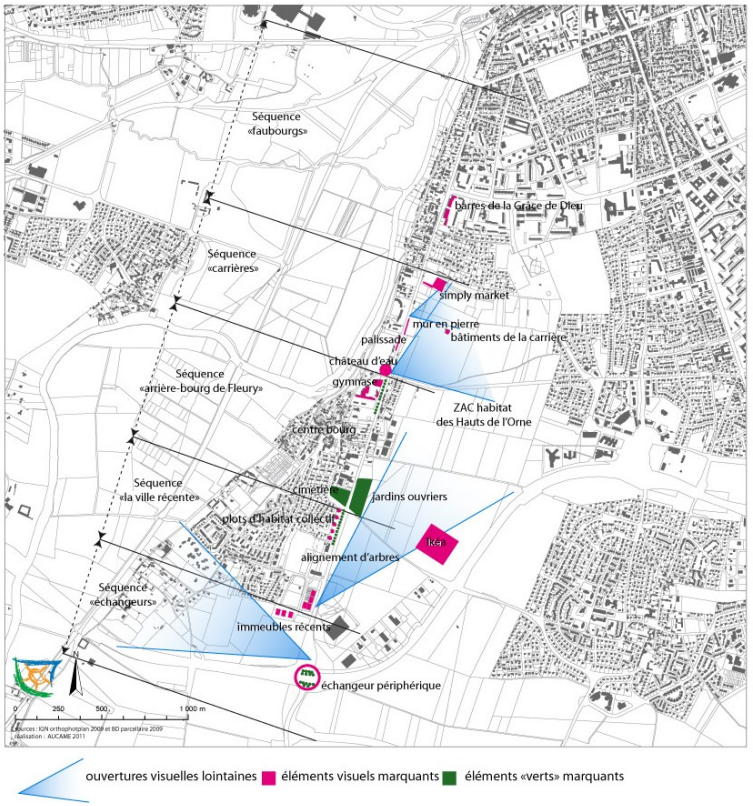
Le rythme des séquences est un élément important du ressenti de l'automobiliste, du cycliste ou du piéton. Elles peuvent s'accélérer ou se ralentir, comme parfois se superposer. Les limites sont alors diffuses.

Un nœud constitue un point singulier du parcours comme une traversée majeure, un passage important d'une fonction urbaine à une autre, un élément fondamental du site (rupture de pente, passage de cours d'eau…).

Le choix des séquences doit être justifié par les éléments analysés ci -dessus. Puis, chaque séquence doit être analysée avec les éléments ci-après :

- l'ambiance,
  Est-il agréable pour un piéton, un cycliste de s'y déplacer ?
  Des éléments d'ensoleillement, de végétation et sensoriels peuvent être également intégrés dans l'analyse.
- les fonctions,
- la concordance des rives.

Un exemple d'illustration :
la définition et la localisation des séquences



La route d'Harcourt - Cinq séquences bien distinctes : d'un tissu lâche à un tissu urbain aligné.

Sources : illustrations précédentes

Un exemple de mise en scène d'une séquence

Séquence « faubourgs »

Une vue plongeante sur le centre de Caen

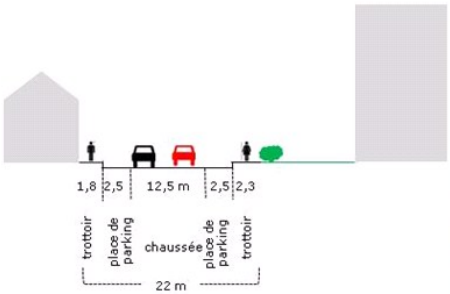
Le champ de vison reste large, malgré un effet de visée important sur le centre-ville de Caen.

Un tissu urbain

On entre dans la ville : les feux de la circulation sont plus nombreux, les passages piétonniers également. L'espace est plus confiné : le front est bâti des deux côtés avec à l'ouest des maisons de bourg et de faubourg ① et à l'est, les grands ensembles du quartier de la Grâce de Dieu②. L'impression générale est très minérale. Il n'y a pas d'alignement d'arbres sur cette avenue comme il peut y en avoir sur certains boulevards caennais.

Deux rives connectées

Pour la première fois, le long de cet axe, une symétrie et une communication entre les côtés s'instaurent. Le tissu urbain devient profond et plus dense, mais peu d'ouvertures latérales permettent l'entrée dans ce tissu, notamment à l'ouest.



20 Entrée d'agglomération route d'Harcourt

©AUCAME 2011

LES ENJEUX ET PRÉCONISATIONS

Les enjeux et préconisations pour un éventuel projet urbain découlent naturellement du diagnostic de territoire, à savoir les éléments forts et les dysfonctionnements de l'entrée d'agglomération.

Ils peuvent se décliner aux trois échelles citées précédemment et dans chaque thématique : le paysage et ses éléments marquants, la publicité, le tissu urbain, les déplacements et le stationnement…

Néanmoins, nous pouvons d'ores et déjà décliner les grands enjeux d'aménagement communs à l'ensemble des entrées d'agglomération, même si leur déclinaison, selon le fonctionnement actuel de la voie, la nature des aménagements ou les projets à venir, peut différer.

Maintenir un accès à l'agglomération et au centre-ville

L'enjeu de l'accès à l'agglomération dépasse le simple cadre communal. La réflexion sur le dimensionnement et la capacité de la voie (maintenir, augmenter, diminuer le trafic possible ?) doit s'intégrer dans une perspective globale incluant la capacité actuelle et les réserves de capacité de la voirie, la création de nouvelles voiries proposant un itinéraire alternatif et la création d'axes forts de transports collectifs apportant une alternative dans le choix des modes.

Les entrées de ville - Des voiries larges, adaptées à l'insertion des transports en commun en site propre (Nice).

Passer d'une logique routière à une logique urbaine d'avenue

La plupart des entrées d'agglomération sont héritées du réseau de voirie nationale ou départementale. À ce titre, leur aménagement est très fortement « routier ». Cette logique ne correspond plus aujourd'hui au rôle que l'on souhaite donner à ces axes et aux fonctions urbaines qu'elles supportent effectivement. Le traitement de la voirie (vitesse, nombre de voies, largeur des voies, stationnement, type de carrefour..) contribue à pacifier les circulations et redonner une image urbaine.
La construction de logements et de commerces en saisissant les opportunités de renouvellement urbain, répond également à cette logique urbaine.

Les entrées de villes - Des espaces privilégiés pour la construction de logements (Castelnau le Lez).

Rendre les entrées d'agglomération praticables pour les piétons et les vélos

Une des conditions sine qua non de la réussite des aménagements d'entrées de ville est de les rendre praticables, sur l'ensemble de leur longueur, aux piétons et cyclistes.

Réconcilier les deux rives des voies

La logique routière de ces axes et l'implantation parfois désordonnée d'objets urbains de part et d'autre, a rendu ces axes particulièrement difficiles à franchir pour les modes doux, mais aussi pour les voitures. Les voies, souvent vécues comme des « coupures » urbaines, leur perméabilité doit être repensée pour passer non seulement d'une rive à l'autre, mais aussi de la voie à l'intérieur du tissu urbain.

Recréer un paysage et une unité urbaine autour des entrées de ville

En profitant des projets d'extension urbains ou des opportunités de renouvellement, il est possible de redonner un visage de ville à ces territoires intermédiaires entre des espaces ruraux et périurbains, et la ville dense traditionnelle. Cela suppose notamment de :

- **préserver au maximum les alignements d'arbres sur voirie ;**
- **marquer, symboliquement ou non** (par une tour par exemple), **l'entrée de la ville** pour éviter sa dilatation et sa dilution ;
- **maîtriser l'affichage publicitaire** ;
- **préciser les gabarits** (hauteur, implantation) en rapport avec les espaces traversés et leur intensité urbaine.

Avenue Albert Sorel, Caen - Des alignements d'arbres qui encadrent la perspective.

Bibliographie & Crédits

Références locales

La route d'Harcourt - Aucame - Novembre 2011, 22 pages.

Répertoire des formes urbaines résidentielles de Caen-Métropole - Aucame - Novembre 2011, 52 pages.

Références nationales

Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville, ALLAIN Rémy, éd. Armand Colin, 2004, 254 pages.

Réhabilitation des entrées de ville. Contribution à une réhabilitation des « points noirs » du paysage périurbain - DRE Ile de France, 2001, 122 pages.

Télérama n° 3135 - Halte à la France moche ! - Février 2010.

Références juridiques

La gestion des espaces périurbains - Gérard Larcher, sénateur, rapport d'information 415 1997-1998, Commission des Affaires économiques et du Plan.

L'article 52 de la Loi du 2 février 1995, dite « loi Barnier », codifié à l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme., issue du rapport et de l'amendement du sénateur Ambroise Dupont.

Crédits photographiques

©AUCAME

Google Street View

Schémas & tableaux

©AUCAME

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation & mise en page : AUCAME 2013

Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
10 rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol
14000 CAEN
Tél. : 02.31.86.94.00 / Fax : 02.31.39.88.83
email : contact@aucame.fr
www.aucame.fr