

Un nouvel angle de vue



“ À propos du projet de contournement Est/liaison A28-A13 : c'est de la façade Est de l'agglomération dont il s'agit, la question n'est pas « route ou pas de route ». Il faudrait que l'emprise soit fonction d'un projet et non pas fonction d'une route. ”

“ Je vois qu'avec ce contournement de 42 km de long, on est à une échelle d'intervention qui en fait un monument. ”

“ Ne penser qu'en rapport à la centralité, c'est la mort d'une agglomération. C'est la globalité qui est importante. Faites de ce contournement une très belle façade, une corniche, qu'importe, mais surtout faites-en quelque chose de beau et qui nous fasse rêver, pas quelque chose de contraint, de dur. ”

Gilles Vexlard, enseignant à l'École nationale supérieure de paysage de Versailles,
lauréat du Grand Prix national du paysage en 2009.
Extrait des Rencontre(s) #11 de l'AURBSE, 21 novembre 2013.

“ Le paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations. ”

Convention européenne du paysage - Florence 2000.

“ Le paysage est une valeur collective. Il est l’expression de valeurs culturelles partagées par une même communauté, qui vont au-delà du seul message esthétique [...] Le défi à relever est bien d’abord d’ordre culturel : le paysage doit devenir un projet, un projet partagé par tous les acteurs qui agissent sur la transformation de notre cadre de vie. ”

“ Apporter une valeur ajoutée au paysage par le projet, c’est d’abord analyser le paysage existant, son identité et ses potentialités, les valeurs dont il est porteur. C’est ensuite intégrer cet objectif dès l’amont dans la conception même de l’ouvrage à réaliser. ”

Jean Frébault, « Les aménageurs doivent produire de la qualité paysagère »,
Les Cahiers du conseil, Paysage et aménagement, Conseil général des Ponts et
Chaussées, cahier n° 1, octobre 2000.

La réalisation d'une grande infrastructure de déplacement, dont le rôle est à la fois de traverser et de desservir un territoire, est toujours un projet exceptionnel. Son ampleur, par les surfaces qu'il mobilise, les environnements humains, naturels, économiques qu'il transforme, amène bien souvent à concentrer la réflexion dans un sens privilégié allant de l'infrastructure vers son environnement. La notion d'impact, relatif aux études nécessaires et réglementaires définies initialement par la loi du 10 juillet 1976, est d'abord axée sur la protection de la nature. Récemment, la loi du 12 juillet 2010, dite engagement national pour l'environnement (ENE) ou encore Grenelle II, a fait évoluer cet angle d'approche en élargissant le spectre des éléments à prendre en compte, par exemple les effets sur la santé, les effets cumulatifs des autres projets en cours, la consommation énergétique, etc.¹.

Cependant, l'orientation de l'étude d'impact va toujours dans le même sens : de l'infrastructure vers le territoire. De ce fait, elle tend à exposer le plus souvent les effets négatifs et la façon de s'en prémunir, et parallèlement, présente de façon moins explicite les éléments pour lesquels le projet peut être une opportunité, au-delà de ce pour quoi il est réalisé initialement. L'approche est plus linéaire, moins itérative et surtout moins interactive entre le territoire et l'infrastructure.

Changer les points de vue

C'est considérer l'espace non plus comme un lieu d'accueil de l'infrastructure, mais comme un « écosystème » dans lequel l'infrastructure projetée va devoir trouver sa place et non plus uniquement « se faire sa place ».

Le premier point de vue tend à considérer le territoire lui-même par le prisme de l'histoire de son développement, de son aménagement, des difficultés qu'il rencontre, comme des facilités qu'il possède.

Le deuxième prend en compte des territoires de vie. Ils sont définis par la pratique de leurs habitants, la façon dont ils le sillonnent en fonction de leurs besoins.

Ces territoires se construisent également au gré des coopérations intercommunales, pour la création d'un équipement, la gestion d'un espace. Cette gouver-

nance met en œuvre des politiques qui conduisent à des aménagements qui structurent également l'espace. D'une certaine manière elle constitue le troisième point de vue possible, dans la mesure où cette gouvernance peut influencer sur le projet et apporter des solutions.

La connaissance du territoire rend possible une autre mise en perspective du projet d'infrastructure. En définissant ses enjeux propres, le territoire se met en capacité d'anticiper et d'optimiser l'infrastructure qu'il doit accueillir, non plus uniquement du point de vue des déplacements, mais également pour l'ensemble des autres enjeux qui les concernent l'un et l'autre. Dans l'idéal, au projet d'infrastructure doit répondre un projet de territoire.

(É)changer les points de vue

C'est tenir compte de l'interactivité d'une infrastructure avec le territoire qui la supporte, dans l'espace et dans le temps.

Naturellement, et en premier lieu, il s'agit d'un échange visuel, de l'ordre des paysages perçus.

Le territoire visible depuis l'infrastructure vaut autant que la façon dont l'infrastructure est vue depuis le territoire. Cette référence au paysage est essentielle, puisqu'elle témoigne de la culture de l'établissement humain localement.

Par définition, l'arrivée de l'infrastructure ouvre de nouveaux points de vue, y compris sur des aménagements préexistants. En rendant visibles et accessibles de nouveaux espaces, elle oblige les collectivités à en préciser les modalités d'aménagement.

En second lieu, cet échange de points de vue peut également être considéré comme l'ensemble des services, proches ou lointains, directs ou indirects que l'infrastructure et le territoire peuvent se rendre mutuellement. On parlera dans ce cadre de valorisation réciproque. Par exemple, pour optimiser le fonctionnement de l'infrastructure et ses services rendus en matière de déplacement, le territoire doit mener des politiques de maîtrise de la périurbanisation. Dans le cas contraire, des flux automobiles supplémentaires viendront engorger l'infrastructure et ses points d'échanges, pénalisant ainsi sa performance.

¹ Gillet-Lorenzi, Emmanuelle, L'étude d'impact décryptée. Certu-APERAU, DGALN, 2013. http://www.outil2amenagement.certu.developpement.durable.gouv.fr/l-etude-d-impact-decryptee-par-a770.html#sommaire_1 (consulté le 12/03/2015).

Questions d'échelles

L'échelle de territoire qui doit être considérée, à l'occasion de l'élaboration d'un grand projet d'infrastructure n'est pas unique, et surtout, ne peut être cantonnée à ses abords.

Les changements de point de vue, puis les échanges de points de vue que nous avons décrits précédemment induisent la prise en compte de plusieurs échelles de territoire dans un même temps :

- L'échelle des territoires qui sont directement reliés à l'infrastructure. Les premiers espaces concernés sont évidemment les plus proches du tracé et des futurs échangeurs. On dénombre, parmi eux, les espaces agricoles naturels et forestiers, les espaces urbains traversés ou bordés dont l'avenir est dépendant du tracé et des stratégies d'aménagements mises en œuvre pour l'accompagner. Mais il faut également inclure dans cette échelle les espaces connectés directement au contournement Est par d'autres infrastructures : les entrées et traversées d'agglomération bordées d'espaces urbains, résidentiels ou d'activité, les espaces agricoles, les espaces naturels, « mis en tension » par une accessibilité renforcée.

- L'échelle des territoires indirectement reliés, éloignés de l'infrastructure, mais dont le devenir est conditionné par son aménagement et par la résolution de problématiques très localisées. Dans le cas du contournement Est de Rouen - liaison A28-A13, les espaces intéressés sont multiples. Ils seront identifiés dans les schémas présentés dans les pages suivantes. On peut d'ores et déjà relever la nouvelle gare d'agglomération, le boulevard de l'Europe sur la rive gauche, la vallée des deux rivières et la place Saint-Paul sur la rive droite...

- L'échelle des établissements publics de coopération intercommunale, dont les politiques globales de planification et d'aménagement sont en interaction avec l'infrastructure : métropole, communauté d'agglomération, communautés de communes, syndicats mixtes de Pays. Il faut également ajouter à cet ensemble, la Région et les Départements de Seine-Maritime et de l'Eure, puisque le projet vient compléter des grandes liaisons

nationales et européennes, permettant ainsi d'accroître le rayonnement de l'hinterland² de la place portuaire et de « Seine Gateway »³.

Éléments de diagnostic et d'enjeux

Les cartes schématiques présentées dans ce chapitre posent les premiers éléments d'un diagnostic prospectif à l'échelle du bassin de vie de Rouen. Leur fond cartographique est réalisé sur une base simplifiée du MUE en 2009. Les éléments qui y sont rapportés sont des représentations schématiques d'interrelations, de lieux potentiels, de secteurs mis en tension, révélés par l'interaction du constat de l'existant avec un projet de tracé du contournement Est. Cet exercice est issu d'une première série de séminaires et d'ateliers qui se sont déroulés entre mai et septembre 2013, animés et pilotés par l'agence d'urbanisme.

Le diagnostic prospectif est un temps d'analyse spécifique dont l'objectif est de lancer une réflexion dynamique en réalisant un constat des forces, faiblesses, opportunités et menaces à l'aune d'éléments de projets identifiés et connus, dont le contournement, et d'un état des lieux du territoire.

Cela revient à la démarche décrite précédemment qui vise à mettre en interaction des échelles de territoires avec le projet d'infrastructure.

La dimension prospective se retrouve au travers des différents enjeux qui vont résulter de cet exercice de « confrontation », puisque leur description et leur première représentation schématique sont des hypothèses (réalistes) des interrelations de l'infrastructure et des territoires. Certains de ces enjeux, déjà connus, vont prendre une dimension stratégique compte tenu de leur influence sur le développement des territoires considérés. D'autres sont nouveaux, mais peuvent déjà avoir des caractéristiques qui en font des éléments intangibles de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire qui l'accueille. Ces enjeux sont abordés ici selon quatre thèmes principaux : les déplacements,

² Le terme « hinterland », signifie littéralement l'arrière-pays et désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port (dic. *Le Petit Robert* - 2011). Il s'oppose à la notion de « foreland » qui désigne plus précisément la zone d'influence et les relations économiques d'un port avec des territoires situés au-delà des mers.

³ AURBSE, Référentiel logistique - diagnostic enjeux - introduction au séminaire du 16 février 2012. Rouen : AURBSE, 2012.

l'économie, l'aménagement urbain, le paysage. Certains enjeux entrent en résonance d'un thème à l'autre, et dans quelques cas, il y a naturellement des redondances. Celles-ci tendent à confirmer la dimension stratégique de l'enjeu et du site.

Les enjeux de déplacements identifiés

Localisation d'enjeux de déplacements



En matière de déplacements, l'ensemble des enjeux relevés montre que le contournement Est ne peut être considéré comme une fin, mais bien comme le début d'une nouvelle organisation des déplacements sur le territoire. Il constitue une interface essentielle qui faisait défaut, entre trois échelles de déplacements dont il sera nécessaire de répartir les flux dans une nouvelle organisation du réseau :

- le transit et la desserte des grandes plateformes logistiques à l'échelle européenne ;

- le transit d'agglomération et la desserte « inter-secteurs » à l'échelle métropolitaine ;

- une desserte locale et l'opportunité de rabattements sur les réseaux de transports collectifs.

Le traitement coordonné de l'ensemble des échanges décrits précédemment est la condition pour remédier durablement aux difficultés de circulation et aux points de congestion, notamment dans le centre-ville de Rouen. Cela concerne également la performance de l'accès aux pôles d'activités ainsi que l'attractivité, notamment touristique.

Hierarchiser et requalifier les réseaux pour répartir les flux

Le projet correspond à une interface qui décharge les grandes pénétrantes Est et Nord des fonctions de transit de grande échelle et de desserte et transit inter-secteurs à l'échelle du bassin de vie. Il induit une nouvelle hiérarchisation permettant l'évolution des fonctions des voies existantes, notamment le renforcement de leur capacité d'accueil de flux spécifiques : transports collectifs, transports de marchandises... De façon générale, il doit avoir pour objectif d'éviter de superposer des échelles de desserte et de mêler les flux, voire de chercher à privilégier certains flux et modes dans des secteurs géographiques ou sur des axes de déplacements définis comme stratégiques.

Accessibilité économique et grand transit

L'appareil productif et les infrastructures portuaires ont besoin d'un maillage efficace entre différents réseaux de transports de marchandises pouvant offrir des solutions multiples.

Les transporteurs recherchent avant tout la fiabilité du temps de déplacement. Le contournement Est offre l'opportunité de réfléchir à des parcours spécifiques, voire dédiés, desservant les pôles économiques existants ou à venir.

Réseaux de transports publics et stratégie de rabattement

En prenant en charge une partie des trafics des grandes pénétrantes et en permettant la hiérarchisation des réseaux, le contournement Est libère de l'espace sur la voie pour les transports publics et les modes actifs. La mise

en place d'une stratégie de rabattement des automobiles vers ces modes alternatifs offre l'opportunité de diminuer la place de l'automobile dans la centralité. Ces points de rabattement peuvent également être des lieux structurants de l'urbain.

Libération d'espaces publics et stratégies d'aménagements

Le report du trafic des grandes voies historiques qui ont structuré le développement urbain sur le contournement Est permettra aux communes jalonnant ces pénétrantes d'organiser leur développement en se tournant à nouveau vers elles, profitant notamment des réseaux de transports collectifs. L'enjeu urbain est aussi un enjeu de sécurité par la réduction des vitesses en milieu « redevu » urbain. Par ailleurs, dans certains secteurs géographiques, comme la vallée des Deux Rivières, une politique de délestage des voies rendrait possibles des stratégies de reconquêtes urbaines de plus grande envergure encore.

La nouvelle gare, la place Saint-Paul

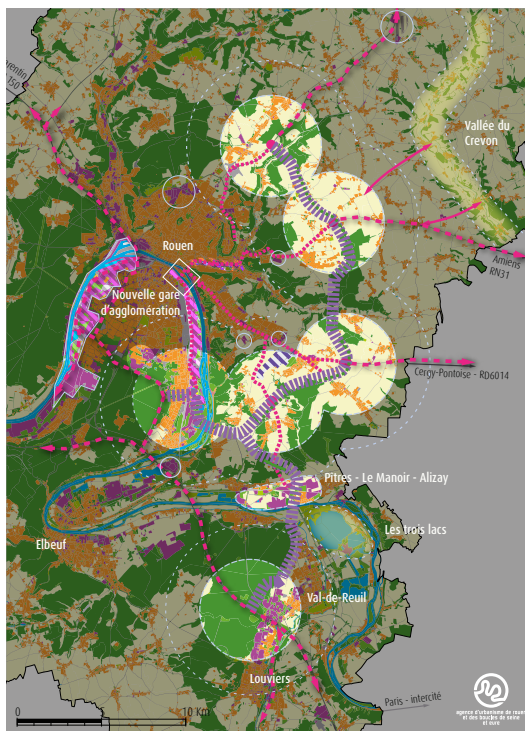
Bien qu'éloignées du contournement Est, elles sont situées dans le même périmètre de confluence des quatre grandes pénétrantes Est et Nord de l'agglomération et sont reliées entre elles par le pont Mathilde. Par conséquent, l'aménagement, et en particulier l'urbanité, l'accessibilité et la fonctionnalité de ces lieux, seront directement impactés par les choix en matière de réorganisation des déplacements. Tout particulièrement, l'allègement des circulations et le partage modal sur le pont Mathilde bénéficieront à la nouvelle gare d'agglomération en termes d'accessibilité, mais aussi de gestion des flux entrants et sortants.

La ceinture des boulevards et la libération des quais, rive droite et rive gauche

À l'instar du site de la Confluence, les projets de reconquête de ces espaces, occupés par les flux automobiles et poids lourds, devraient également bénéficier d'une réorganisation globale des déplacements, dont le contournement Est constitue l'un des points clés.

Les enjeux économiques identifiés

Localisation d'enjeux économiques



Source : AURISE

Le propos ici n'est pas de justifier de la création d'une infrastructure nouvelle par un éventuel lien de causalité favorable au développement économique.

Pour autant, la fonction logistique liée aux infrastructures de déplacement est indissociable d'une activité de production. La performance de cette logistique est pour partie liée à la rapidité et à la fiabilité. Cette dernière est d'autant plus discriminante dans un système de production en flux tendu et de stockage minimum. Lorsque le territoire de production est, de surcroît, une place portuaire, sa desserte et son accessibilité revêtent une dimension stratégique puisqu'elles influent sur le dimensionnement de l'arrière-pays ou du foreland. Ce faisant, elles conditionnent des débouchés qui peuvent influencer sur la pérennité et la localisation des emplois. Pour l'espace métropolitain, et d'un point de vue économique, la réalisation du contournement est source d'opportunités, mais nécessite des points de vigilance.

Développer une logistique multi et inter-modale

La route est dominante pour déplacer des marchandises, et cela pour longtemps. En effet, les politiques d'aménagement du territoire et des transports ont permis de mettre en place une logistique d'une grande flexibilité dans les quantités de marchandises transportées et les échelles de territoire desservies. Cette logistique est, en grande partie, intégrée dans les process industriels. De fait, les autres modes de déplacement sont apparus moins adaptés. Toutefois, ce modèle trouve ses limites face aux enjeux environnementaux et climatiques. Modifier sensiblement la part modale pour les transports de marchandises revient à faire évoluer les process de production industrielle, les stratégies de localisation d'entreprises, à investir dans de nouveaux matériels logistiques... Ce n'est pas impossible, mais cela est nécessairement lent et complexe et nécessite des adaptations successives planifiées plus réalistes que des révolutions systémiques.

De ce point de vue, le contournement Est, en venant desservir des zones de ruptures de charges connectées aux infrastructures maritime, fluviale et ferroviaire, met en réseau une offre multimodale.

Optimiser l'accessibilité économique en général et portuaire en particulier

L'activité portuaire, comme une grande partie de l'activité économique, est positionnée au cœur du bassin de vie de Rouen. Les mouvements centripètes des transports de marchandises utilisent les mêmes infrastructures que les transports collectifs et les automobiles. La réalisation du contournement Est représente une opportunité pour définir de nouveaux circuits de déplacements des marchandises, voire des voies dédiées. En matière de desserte portuaire, l'enjeu est d'autant plus important qu'il s'agit de maintenir le port dans une dynamique d'efficacité et d'offre multimodale.

Un potentiel d'espaces économiques à développer

Les cercles représentés, dont le premier rayon est à deux kilomètres et demi et le second à cinq kilomètres, correspondent à des territoires de performance d'accessibilité logistique. Les potentiels de développement que représente le projet sont de quatre ordres :

– Accueillir de nouvelles entreprises par des mouvements exogènes : les nouveaux espaces rendus accessibles sont attractifs, car ils sont connectés à des réseaux de déplacements de marchandises multi et intermodaux, en même temps qu'à un bassin d'emploi et de consommation élargi.

– Organiser le desserrement urbain des zones d'activité par des mouvements endogènes : la création d'espaces d'activité produit des repositionnements d'entreprises désireuses de valoriser un foncier situé dans le cœur urbain, ou qui ont besoin de nouveaux espaces pour se développer.

– Répartir l'activité pour répartir les flux : plus généralement, l'intérêt d'un tel projet réside dans les perspectives qu'il ouvre en matière de répartition de l'activité économique, à la fois pour éviter la concentration des flux, diversifier l'emploi local et libérer certains sites des contraintes de fonctionnement liées à une trop grande proximité avec l'urbain résidentiel.

– Accroître l'attractivité de sites économiques d'envergure en projet : la nouvelle gare, Seine-sud et la plateforme de Pitres - Le Manoir - Alizay.

Un potentiel d'espaces économiques à renouveler

L'organisation du desserrement urbain des zones d'activité permet de réintroduire de la capacité d'aménagement : pour donner à des entreprises la possibilité de s'étendre sur place, pour constituer des pôles dédiés, pour permettre de meilleures transitions entre espaces résidentiels et espaces d'activités, ou encore pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines ou réintroduire des espaces naturels.

Anticiper les impacts sur les espaces économiques existants, notamment agricoles

La réorganisation décrite dans l'ensemble des points précédents doit s'accompagner d'une réflexion sur les effets qu'elle peut produire sur la consommation d'espaces agricoles en général et sur l'organisation des exploitations en particulier.

La réorganisation de la répartition des flux et des modes dans l'espace métropolitain ouvre de nouveaux accès pour des sites touristiques dans la « vallée de la Seine » et permet la valorisation des espaces touristiques situés au cœur du bassin de vie de Rouen. Dans le même temps,

l'infrastructure accroîtra l'accessibilité et la visibilité d'autres territoires ou équipements touristiques tels que la vallée du Crevon, les Trois Lacs, la vallée de l'Andelle...

Les enjeux d'organisation urbaine identifiés

Le renouvellement et le développement des espaces dédiés à l'activité économique présentés précédemment sont, en soi, des enjeux d'organisation de l'urbain. De même, la libération d'espaces publics des contraintes ou des nuisances liées aux trafics qu'ils subissent est également initiatrice d'une réflexion sur l'organisation urbaine qui doit être menée à plusieurs échelles, celles du lieu, de la commune, ou de secteurs géographiques que l'on pourrait qualifier de « territoires de vie ». Ces derniers sont définis par les relations interterritoriales que les habitants mettent en œuvre en fonction de leurs besoins quotidiens.

Les représentations que nous proposons ici sont les portions de ces territoires mises en tension par la réalisation du contournement Est. Elles symbolisent ou localisent, plus qu'elles ne délimitent, les opportunités et les menaces dont il faudrait se saisir ou qu'il serait nécessaire de résoudre.

Limitation du fractionnement des territoires de vie

Le statut autoroutier de l'infrastructure induit des caractéristiques techniques très spécifiques. Parmi celles-ci, pour des raisons de sécurité et de fluidité des trafics, la limitation du nombre de franchissements et de points d'échanges fait de cette voie une rupture. La réflexion doit être menée sur les modalités d'aménagements qui permettront de limiter ses effets sur :

- le paysage perçu et le paysage vécu ;
- les espaces pour lesquels l'infrastructure constituera une limite, et ceux qui bénéficieront de point d'échanges ;
- les espaces économiques, notamment agricoles.

Organisation des plateaux et des axes pénétrants

Le contournement Est délimite de fait un « dedans » (l'intra-contournement) et un « dehors » (l'extra-contournement). Cette nouvelle définition des espaces les met sous la pression de dynamiques capables de déstructurer l'organisation actuelle des plateaux si l'on n'y prend garde :

- Les espaces compris dans « l'intra » voient leur proximité du cœur d'agglomération se renforcer, alors qu'à l'inverse ceux situés au-delà semblent s'en éloigner.
- Les axes pénétrants prennent plus de poids dans la structuration des plateaux, en devenant les supports des points d'échanges avec l'infrastructure et des axes privilégiés de déplacements entre « l'intra » et « l'extra ».

Mutation des espaces, requalification des friches

Parmi les dynamiques engendrées, qu'elles soient nouvelles ou renforcées, on distingue particulièrement celles liées au développement urbain résidentiel et au renouvellement urbain. Leur maîtrise constitue un enjeu. Les espaces contenus dans « l'intra » seront soumis à la pression de l'urbanisation du fait de leur nouvelle « proximité » du cœur de la métropole, des continuités urbaines existantes, et d'une urbanité retrouvée en fonction des politiques de transports collectifs qui accompagneront la réalisation de l'infrastructure.

Localisation d'enjeux d'organisation urbaine



Les territoires situés au-delà du contournement Est seront également soumis à cette pression. Toutefois, et sans en minorer les effets, celle-ci sera équivalente au phénomène de périurbanisation qui accompagne la réalisation de voiries nouvelles, à la différence près qu'elle concernera des territoires encore plus éloignés.

Enfin, certains espaces déjà urbanisés pourraient bénéficier de l'allègement des trafics, voire de leur restructuration, et ainsi évoluer ou encore changer de façon radicale. Pour certains d'entre eux, comme les berges de Seine au cœur de la métropole, les espaces en friche à l'Ouest et au Sud-Est, ou encore les espaces situés dans la vallée des Deux Rivières, les mutations sont en cours. Pour d'autres, comme le site de la nouvelle gare, la place Saint-Paul et les bords de Seine jusqu'à Belbeuf, ces réorganisations ouvrent de nouvelles perspectives.

Anticipation du niveau de développement attendu près des points d'échanges

Les terrains situés à proximité des échangeurs qui jalonnent le tracé du contournement Est sont des lieux privilégiés du développement économique. Cependant, les expériences passées ont montré l'étendue des problèmes que pouvait poser une urbanisation non maîtrisée de ces espaces stratégiques. L'anticipation et la planification sont nécessaires afin d'établir des logiques de positionnement et d'aménagement qui garantissent, à la fois, la commercialisation et la pérennité des zones d'activité réalisées, la complémentarité avec l'offre existante, l'inscription dans le paysage, ou encore des conditions d'accessibilité satisfaisantes pour les entreprises, les salariés et les habitants des secteurs concernés.

Respect des entités naturelles et agricoles

Les dynamiques de mutations décrites précédemment touchent également (voir l'article « Paysages d'un espace métropolitain », page 45) et particulièrement les espaces d'usages agricoles, la SAFER palliant le morcellement occasionné par le tracé de l'infrastructure, grâce à une politique de remembrement menée en amont du projet. Cependant, pour les espaces situés dans « l'intra » contournement, la pression urbaine s'accroît. La remise en question de la pérennité des activités agricoles incite vivement à trouver des solutions pour concilier proximité urbaine et activité de production.

Les espaces naturels sont également concernés par ces logiques de consommation d'espace. La démarche « éviter réduire compenser » (ERC) a conduit à une meilleure anticipation des risques sur les espaces naturels. Cette dernière permet de poser de nouvelles logiques de réflexion dans l'aménagement, y compris d'explorer des solutions de remaillage ou de recréation de milieux par la réalisation du projet lui-même.

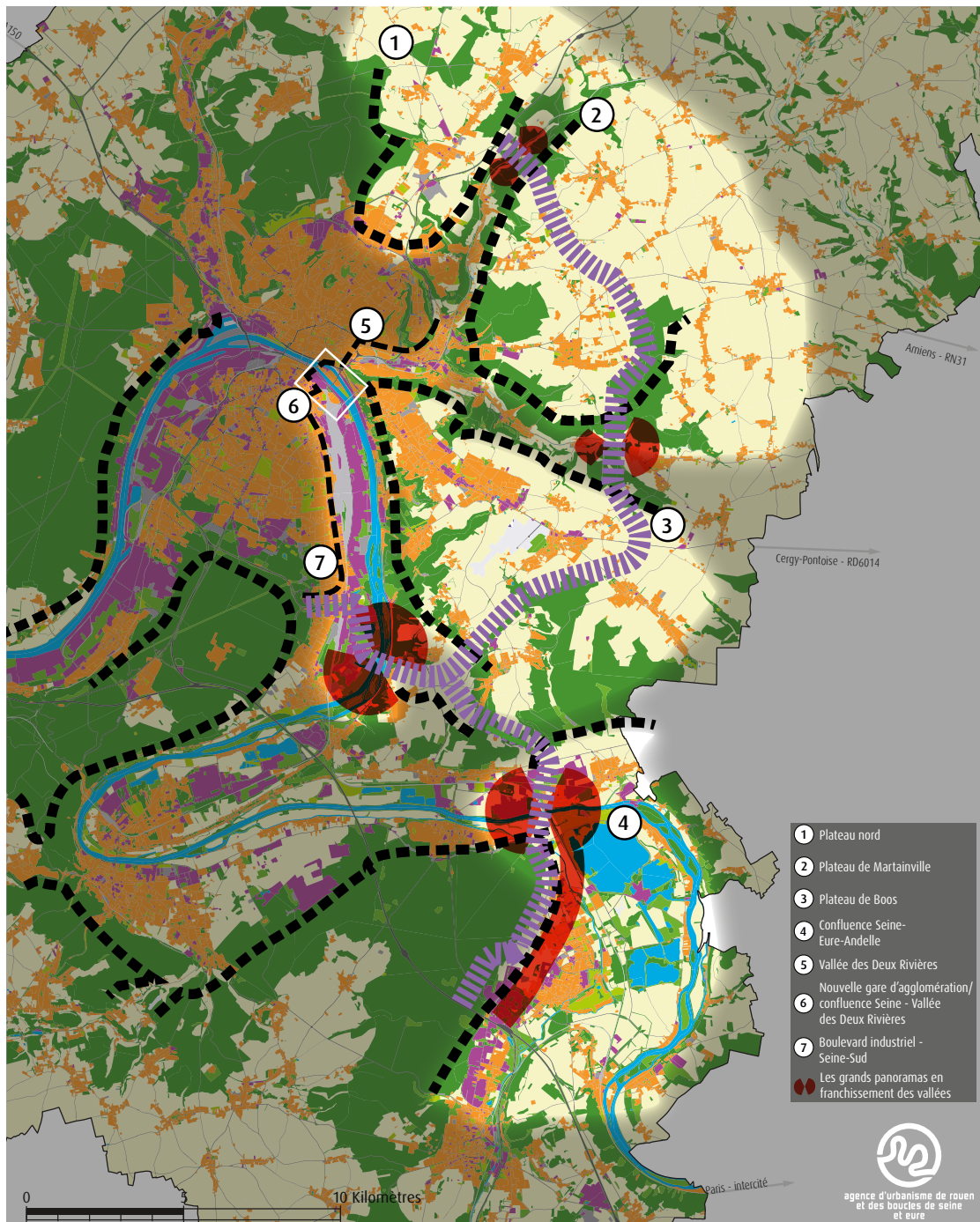
Les enjeux de paysage comme « synthèse »

Le paysage est la résultante des interactions de l'ensemble des pratiques humaines avec leur contexte géographique et environnemental. Ces interactions façonnent le paysage au gré des politiques de développement, des révolutions technologiques, des prises de conscience environnementales... Le contournement Est, de ce point de vue, est un événement majeur, car il transforme le paysage physiquement, et donne de nouveaux points de vue sur le territoire depuis l'infrastructure et sur l'infrastructure depuis le ter-

 La Seine depuis Saint-Adrien



Contournement Est et grands enjeux de paysage



ritoire. Nous avons identifié, en corrélant nos premières analyses sur l'activité économique, les déplacements et la morphologie urbaine, plusieurs « grands paysages » qui sont caractérisés par des éléments spécifiques qui les ont structurés ou qui les structurent encore, et des dynamiques de développement. Les éléments ci-dessous en décrivent les principaux enjeux.

La maîtrise des paysages d'entrée et de traversée d'agglomération

Le contournement Est offre la possibilité de dissocier les flux de transit, économiques et « domicile-travail », et de les répartir sur le territoire. De ce fait, et en organisant le rabattement des « domicile-travail » sur des réseaux de transports collectifs performants, il devient possible de diminuer la part de l'automobile dans les déplacements quotidiens, de partager l'espace public et de permettre aux communes de se réappropriier ces axes qui les structuraient autrefois.

Néanmoins, sans politiques d'accompagnement adaptées, l'effet pourrait être inverse : une urbanisation continue, orientée vers l'activité et le commerce dont l'affichage publicitaire viendrait finaliser la dégradation d'un paysage devenu banal. Cela pourrait venir concurrencer des pôles économiques en cours de développement tels que la plaine de la Ronce ou Seine-Biopolis. Plus généralement, cela remettrait en cause une politique de long terme portée localement depuis la fin des années 1990 sur la valorisation des entrées et traversées d'agglomération.

Les axes concernés par ces enjeux sont, en premier lieu, la RD928, et dans une certaine mesure les abords de l'A28, la RN31, sur sa portion en plateau, puis dans la vallée des Deux Rivières, la RD6014, de Boos, jusqu'à la place Saint-Paul, la RD82, de son point d'échange avec le contournement Est, jusqu'au pont Mathilde, les RD7 et RD6015, délestées des poids lourds en transit, de Tourville-la-Rivière jusqu'à la place Saint-Paul.

Enfin, la confluence de la vallée de la Seine et de la vallée des Deux Rivières est un site clé dont les conditions d'accessibilité (vitales pour le site de la nouvelle gare) et les capacités d'aménagement sont directement liées à ces politiques d'accompagnement.

La maîtrise des franges urbaines

Cet enjeu, valable pour toutes les entités que nous avons esquissées, englobe un ensemble de problématiques déjà connues, liées à la périurbanisation et à ses formes urbaines les plus diffuses. Ce n'est pas un phénomène spécifiquement induit par le contournement Est mais, comme le montre l'histoire de la périurbanisation, l'arrivée d'une nouvelle infrastructure routière peut en être le catalyseur.

Cette maîtrise des franges urbaines économiques et résidentielles concerne tout autant le paysage visible depuis la nouvelle voie, la pérennité des activités agricoles (y compris sous de nouvelles formes plus urbaines), la continuité de corridors écologiques et l'intégration de la nature en milieu urbain.

L'aménagement des espaces d'activité vus depuis le contournement Est

Le contournement Est ouvre de nouvelles vues sur le paysage urbain, et notamment sur des grands pôles d'activités existants ou en cours d'aménagement. Les vues lointaines repositionneront ces entités urbaines dans un contexte de paysage global amenant le « spectateur » à juger de la qualité de leur insertion dans l'environnement. Les vues plus proches, obliques ou en surplomb, donneront à voir l'aménagement interne du pôle. Ces vues participeront de l'image et donc de l'attractivité du territoire et de ses pôles économiques et touristiques.

La gestion des abords

La réalisation d'une voie de type autoroutier induit des aménagements techniques à même de résoudre les pollutions sonores, des eaux de surface ou en sous sol... Ils conditionnent souvent la configuration des abords et, par conséquent, une part de l'intégration paysagère de l'infrastructure. Malheureusement, la seule approche technique produit un paysage normé, qui en voulant gommer les nuisances par des murs, des talus, des bassins ne fait qu'accroître les effets de rupture entre l'infrastructure et son environnement. D'autres modes de constitution et de gestion de ces éléments sont à envisager, en prenant appui sur les structures du paysage local tant dans leur forme et leur articulation avec la déclivité (les talus plantés, les fossés des clos masures,

les mares...) que dans leur mode de gestion (en prenant appui sur l'agriculture par exemple). Sur ces mêmes principes, le projet peut également servir les enjeux environnementaux de conservation ou de développement de continuités écologiques.

Assumer l'infrastructure participera davantage à son intégration que le fait de vouloir la dissimuler à tout prix.

Vers un projet de territoire

Le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 est un projet d'infrastructure. Cependant, l'ensemble des éléments que nous venons de présenter tendent à démontrer que sa réalisation induira une interaction entre la voie et le(s) territoire(s) dont les effets dépasseront en nombre et en intensité le résultat initial escompté : l'amélioration des conditions de circulation et de desserte.

Ces résultats pourront être positifs ou négatifs, selon les ajustements qui seront apportés au projet d'infrastructure et au(x) projet(s) des territoire(s).

Cependant, la régulation des effets de l'un sur l'autre n'est possible qu'à partir du moment où chacun a reconnu les enjeux et les leviers d'actions qui lui sont propres. Autrement dit : au projet d'infrastructure doit répondre un ou des projet(s) de territoire(s) afin d'aboutir à leur mise en valeur réciproque.

Le processus de réflexion lancé par l'État et animé par l'agence d'urbanisme a pour objectif d'établir, avec l'ensemble des acteurs concernés par le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13, les conditions de cette mise en valeur réciproque.

Ce travail, engagé depuis la seconde moitié de l'année 2013, s'est appuyé sur une première réflexion menée par le Syndicat mixte du SCoT Rouen-Elbeuf entre 2007 et 2009.

Nous avons présenté dans cet article les travaux visant à faire reconnaître les enjeux qui concernent les acteurs individuellement et, par voie de consensus, les enjeux réellement collectifs. Il s'agit d'une première étape.

Par la suite, et quelle qu'en soit la forme, juridique ou non, il sera nécessaire de traduire les choix qui découleront de ce travail en grands objectifs d'action. Ils serviront de point de repère pour les collectivités, l'État et le gestionnaire de l'infrastructure qui aura également à s'y conformer. Ces travaux devront également s'inspirer des grandes phases de consultation du public :

- la concertation avec garant qui s'est déroulée entre la fin juin et la mi-juillet 2014;

- l'enquête publique envisagée en 2016, la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie ayant autorisé les services de l'État à poursuivre les études et la procédure, sur la base du tracé préférentiel.

> Sélection bibliographique

Agence Bertrand Folléa - Claire Gautier Paysagistes DPLG-Urbanistes, **Atlas des paysages de la Haute-Normandie - Partie 1.** Région Haute-Normandie, décembre 2010.

[AME 827](#)

Agence Bertrand Folléa - Claire Gautier Paysagistes DPLG-Urbanistes, **Atlas des paysages de la Haute-Normandie - Partie 2.** Région Haute-Normandie, décembre 2010.

[AME 827](#)

Berque Augustin, **Médiance, de milieux en paysages.** Paris : Belin, 2^e édition 2000.

[ENV 1679](#)

CAUE 76, **Exposition le paysage du Pays de Caux - un plateau parsemé d'îlots arborés.** <http://www.caue76.org/spip.php?article205>, consulté le 25/06/2014.

Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, **Atlas historique des villes de France.** Hachette, 1996.

[AME 672](#)

CERTU, **Le système de parc de Chicago - l'exemple de frontlake park.** Éditions CERTU, août 2011.

Goffmann, Erving, **La mise en scène de la vie quotidienne - tome 1 : la présentation de soi.**

Paris : éditions de minuit, 1973.

Raymond, Henri, Haumont, Nicole, Dezes, Marie Geneviève, Haumont, Antoine, **L'habitat pavillonnaire.**

Paris : L'Harmattan, 2003.

Vidal, Roland, **Entre ville et agriculture, une proximité à reconstruire.** Article édité le 18/04/2011, site internet : <http://www.metropolitiques.eu/Entre-ville-et-agriculture-une.html>, consulté le 27/06/2014.