



Direction
Régionale
de l'Équipement

Basse
Normandie

Directions
Départementales
de l'Équipement

Calvados
Manche
Orne



**CONTRAT DE PLAN
VOLET TERRITORIAL**

DIAGNOSTIC D'AGGLOMERATION

1. ARMATURE URBAINE REGIONALE

PLA
129

ARMATURE URBAINE REGIONALE

1. Le maillage urbain régional

- . une région rurale sous influence urbaine
- . une dominante de villes moyennes et petites
 - . un maillage de villes autonomes
 - . des ensembles villes-territoires
- . une armature urbaine en position de dépendance extérieure
- . les exceptions caennaise, cherbourgeoise et alençonnaise
 - . les enjeux de l'armature urbaine régionale

2. L'organisation territoriale et spatiale des agglomérations

- . les relations ville-campagne
 - . l'étalement urbain
- . la reconstruction - l'habitat social de la décentralisation industrielle des années 60
 - . les enjeux de l'organisation territoriale et spatiale de agglomérations

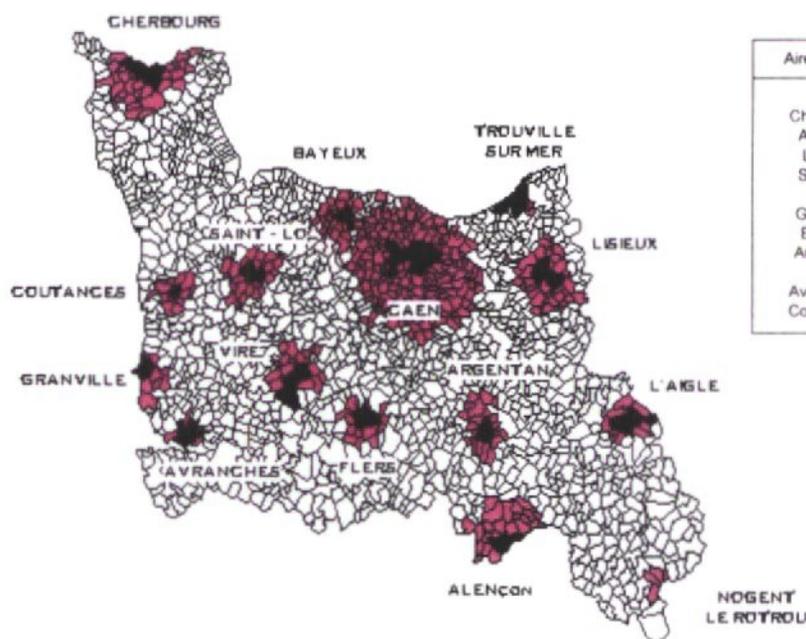
ARMATURE URBAINE REGIONALE

1. le maillage urbain régional

. une région rurale sous influence urbaine

En dépit d'une image rurale, imposée par le pourcentage d'espace encore utilisé par l'agriculture, l'influence urbaine est forte et s'étend.

Douze aires urbaines donnent maintenant la mesure de l'influence des agglomérations sur l'économie et sur l'espace régional, et les dix premières agglomérations regroupent plus d'un tiers de la population régionale.



Aire urbaine	Population 1990	Rang national
Caen	324 001	22
Cherbourg	114 680	60
Alençon	60 123	118
Lisieux	41 350	153
Saint Lô	38 238	163
Flers	32 944	183
Granville	25 944	214
Bayeux	25 721	218
Argentan	23 076	234
Vire	22 709	236
Avranches	16 346	300
Coutances	15 843	304

NB Les périmètres des aires urbaines d'Alençon et de Nogent-le-Rotrou sont limités à leur influence en Basse Normandie

Région rurale à ancrage urbain, l'impact des villes s'est nettement renforcé : **la population urbaine est désormais plus importante que la population rurale**. Certes, cette évolution

"chargée de sens" pour la Basse-Normandie est le fait essentiellement du département du Calvados et principalement de la grande région urbaine de Caen.

	Population rurale		Population urbaine	
	Nombre	%	Nombre	%
Calvados	235 134	38,0	383 595	62,0
Manche	252 841	52,7	227 055	47,3
Orne	164 066	55,9	129 270	44,1
Basse Normandie	652 041	46,8	739 920	53,2
France	14 720 954	26,0	41 904 072	74,0

. une dominante de villes moyennes et petites

Ce qui caractérise le mieux l'armature urbaine régionale c'est **son semis de villes moyennes et petites bien équipées en services et activités** et qui continuent "de fixer" une part importante de la population.

Composante principale de l'armature urbaine bas-normande, il est maintenant établi que ce niveau d'armature reproduit dans ses comportements socio-économiques les grandes tendances de la région. En effet, la capacité d'entraînement de ces villes résulte des interdépendances existant entre leur bassin de vie, d'emploi et d'habitat et les services au milieu et monde rural.

Des transformations en profondeur se sont opérées, et si ces villes conservent un rôle d'encadrement et de service au milieu rural, elles tiennent aussi un rôle non négligeable d'accueil et de services pour une nouvelle population ayant acquis des comportements et exigences urbaines.

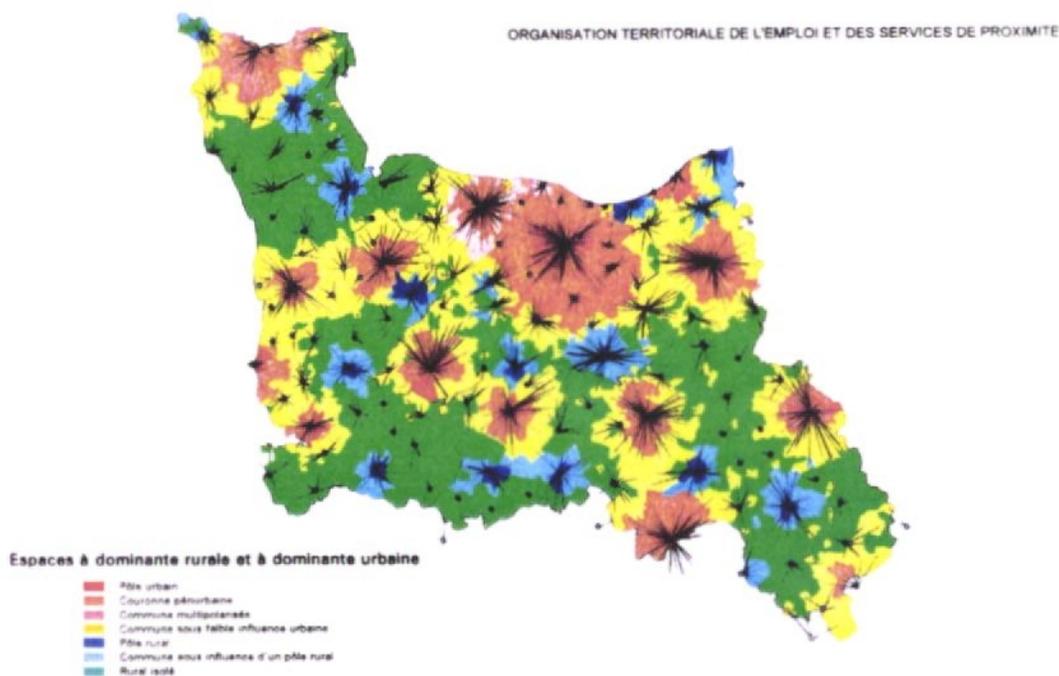
Cette évolution s'est développée à partir des stratégies et itinéraires résidentiels où la détermination de la localisation a été guidée par le foncier, la qualité de l'environnement, la proximité d'un bassin d'emploi pour le couple et par l'accès aux grands services d'éducation et de santé de la ville-centre.

. un maillage de villes autonomes

La cohésion qui s'est ainsi établie entre le territoire et l'agglomération met ainsi en évidence la juxtaposition des aires d'influence qui, mis à part les aires urbaines de Caen et de Cherbourg, ne s'interpénètrent pas. C'est l'armature urbaine au cœur des régions de Bocage (St Lô, Vire, Flers, Argentan, L'Aigle) qui se trouve concernée. Chaque ville bénéficie d'une certaine protection (positionnement interne dans l'espace régional, autonomie relative due aux équipements et aux services, niveau équivalent de désenclavement...) Cette situation ne leur permet que difficilement de développer des logiques d'associations de type réseaux de ville pour engager des démarches conjointes sur des projets structurants.

. des ensembles villes-territoires

De cette extension de l'assise économique et territoriale des agglomérations émergent des territoires de référence où l'agglomération est en position privilégiée créant des " nouveaux archipels urbains " composés de la ville-centre, des couronnes périurbaines et des communes rurales sous influence urbaine. Désormais plus de 17 % de la population vit dans des zones périphériques directement sous influence urbaine.



. une armature urbaine en position de dépendance extérieure

Cette armature urbaine est donc à l'origine de la juxtaposition de 10 à 11 territoires de référence relativement autonomes par l'importance de leurs vocations administratives et le maintien de leur économie (spécialisation industrielle, valorisation des caractéristiques de l'espace et de l'identité urbaine de chaque pôle).

Aussi en première lecture, la Basse-Normandie semble bénéficier d'un avantage structurel important : un espace régional dont l'organisation équilibrée s'appuie sur un maillage de villes, de taille comparable, non concurrente et organisant la vie économique, sociale et culturelle de leur environnement rural.

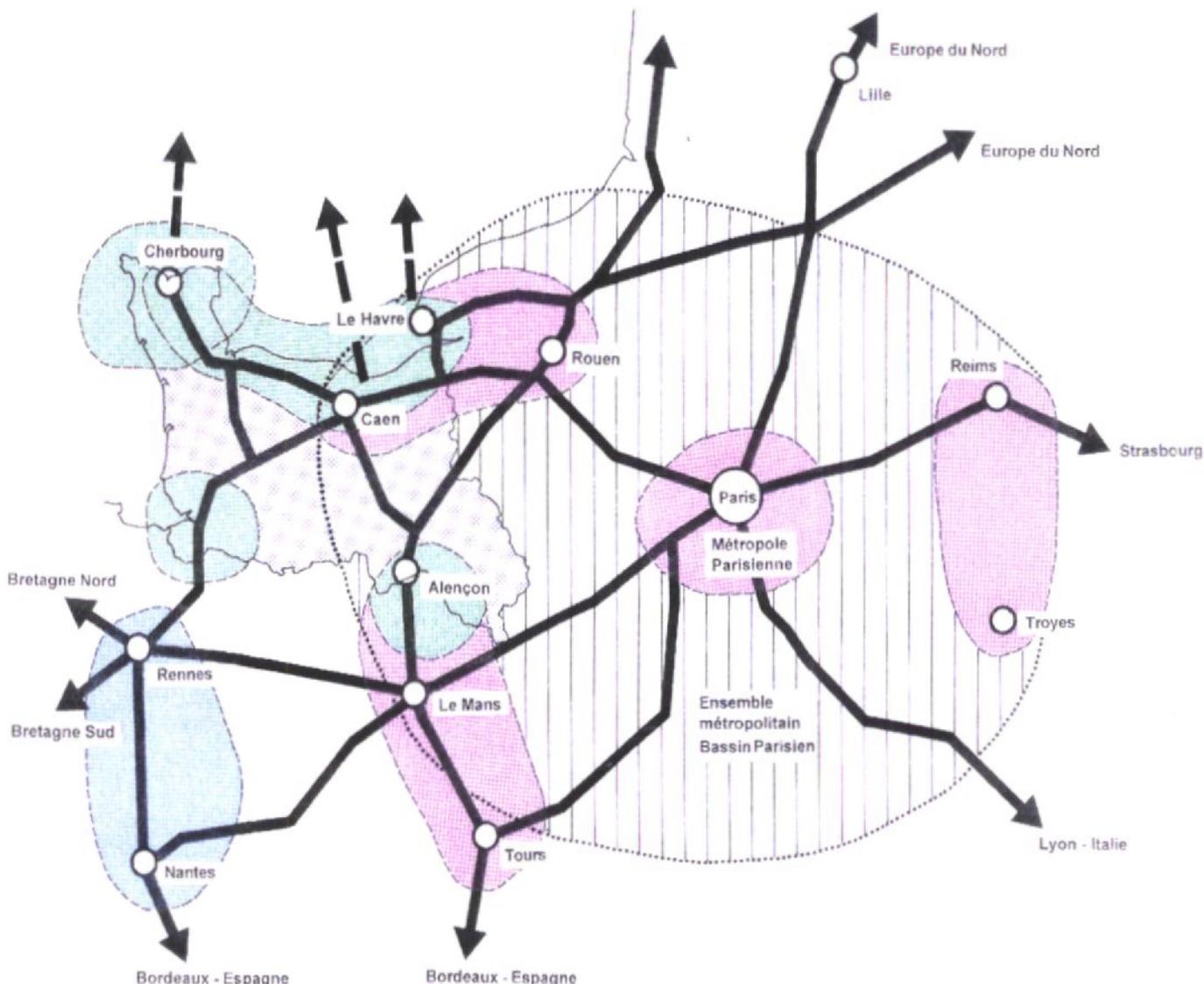
L'évolution récente des territoires bas-normands et de l'armature urbaine suscite une lecture plus nuancée de l'équilibre régional et de son avenir :

- en interne, l'autonomie des territoires et le relatif isolement de chaque agglomération sur son territoire fragilisent l'aptitude à l'animation économique de ce chapelet de villes petites et moyennes dont certaines ne sont plus épargnées par les difficultés sociales.

- en externe, la Basse-Normandie subit l'influence croissante d'aires urbaines extérieures à la région :

" de larges parties de la région subissent des influences fortes. Caen, le Pays d'Auge et le Perche sont attirés par Paris et l'Île-de-France, Alençon regarde vers Le Mans, le sud de la Manche se tourne vers la Bretagne et Cherbourg tisse des liens avec les Îles Britanniques "

Stratégie de l'Etat en Région
Préfecture de Région - S.G.A.R.
Décembre 1998



. les exceptions caennaise et cherbourgeoise et alençonnaise

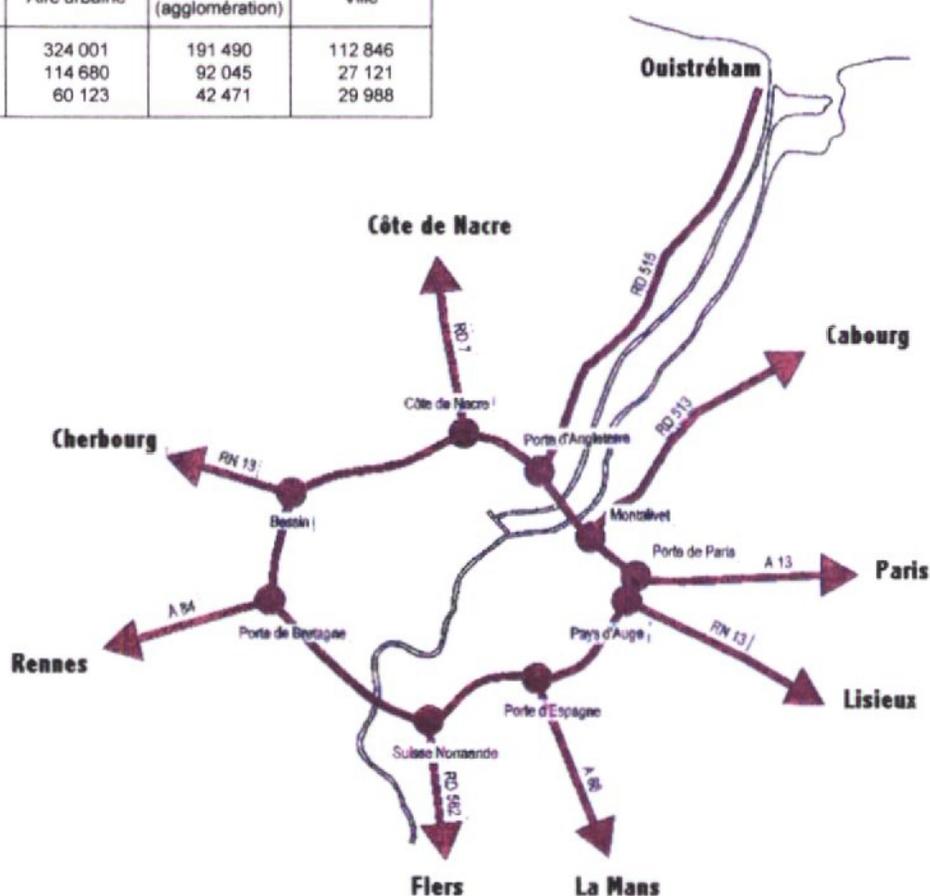
Les agglomérations de Caen et de Cherbourg, et à un degré moindre d'Alençon, assurent des fonctions spécifiques sur l'espace régional dépassant les limites de leurs territoires d'influence directe.

Ces agglomérations, et leurs fonctions spécifiques : portuaires, tertiaires, recherches, etc..., leur confèrent un triple rôle par rapport à l'armature urbaine des villes moyennes et aux

	Aire urbaine	Pôle urbain (agglomération)	Ville
Caen	324 001	191 490	112 846
Cherbourg	114 680	92 045	27 121
Alençon	60 123	42 471	29 988

territoires de référence qui les entourent :

- **porte d'accès aux grands échanges nationaux et européens,**
- **bassin de service de 1^{er} niveau** (éducation, santé, culture) **et d'emplois pour l'ensemble de l'espace régional,**
- **pôle urbain organisant un assemblage hétérogène de petites régions** (bassins de vie, pays, etc...) **à dominante rurale.**



. les enjeux de l'armature urbaine régionale

Sur le plan du maillage urbain, quatre processus d'évolution aux implications emboîtées ressortent des analyses précédentes :

- **l'attraction extérieure** : les agglomérations et leur territoire d'influence sont en situation de participer à des ambitions nationales et internationales de développement et d'aménagement du territoire.

C'est le cas de la région urbaine de Caen.

L'élargissement de son assise économique et territoriale lui permet de s'inscrire dans les nouvelles perspectives baie de Seine-Bassin Parisien (Caen-Rouen-Le Havre).

C'est aussi le cas de Cherbourg avec l'extension de ses territoires portuaires qui devraient atteindre une dimension internationale (projet Fast-ship...) et d'Alençon avec l'impact grandissant de son pôle de formation Plasturgie sur les régions de l'Ouest.

- **les nouveaux profils urbains** : l'agglomération caennaise et sa région urbaine constituent un élément déterminant d'une aire métropolitaine en

devenir, le pôle universitaire normand de Caen-Rouen-Le Havre, les réseaux câblés, l'ouverture de l'A29, etc..., le démontrent.

Cherbourg, avec le nucléaire, la construction navale, les transports multimodaux transfrontaliers européens et internationaux, a des intérêts et des stratégies économiques de développement spécifiques.

- le couplage territoires-agglomérations : l'augmentation de la dépendance des territoires ruraux vis-à-vis des villes moyennes de l'armature urbaine des pays de bocage confère à ces villes de nouvelles perspectives, mais aussi de nouvelles exigences.

Il leur faut augmenter leur rôle de foyer d'activités et de services, s'associer éventuellement en réseau de villes, rompre l'isolement, développer des services et l'accueil pour de nouvelles activités.

La réussite de cette ambition passe par la qualité de leurs projets urbains et leur aptitude à préserver un environnement et un cadre urbain de valeur.

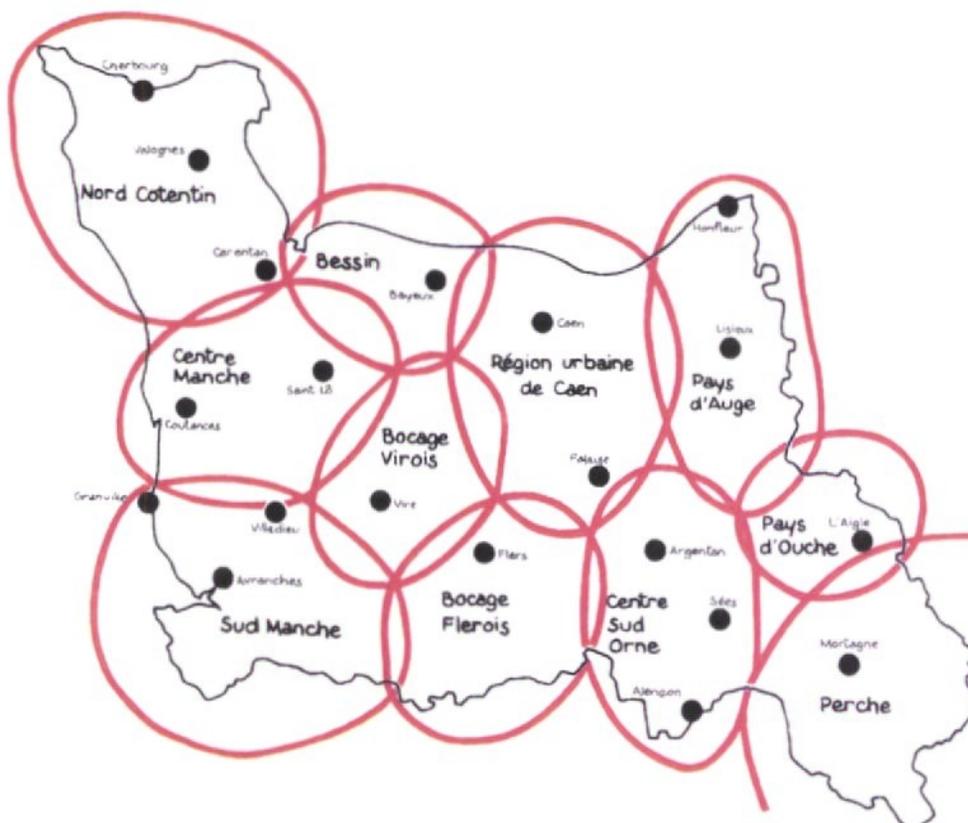
- l'isolement d'espaces ruraux interstitiels constitués d'espaces ruraux non polarisés, c'est-à-dire au-delà des territoires et aires d'influence des villes moyennes, ces espaces sont marqués par une diminution et un vieillissement de leur population, une stagnation de l'emploi, la disparition d'équipements,...

De ces constats, trois axes prioritaires :

- l'avenir de l'armature urbaine de Basse-Normandie, sa place dans l'ouverture des territoires, notamment, grâce à ses investissements, en matière de recherche, de formation de spécialisation industrielle, **dépend de l'interconnexion de ses réseaux de transport et de savoir avec les grands réseaux des régions européennes et nationales.**

- le développement à l'intérieur de l'espace régional **nécessite des échelles de référence assez vastes pour développer des logiques de projet de territoire.** Une première approximation permet de dégager **11 territoires dans lesquels une ou plusieurs agglomérations ou villes moyennes organisent le pôle d'emploi et de services.**

- **les aires d'influence et villes moyennes, les espaces ruraux interstitiels ont besoin d'une accessibilité plus performante.** Les liaisons inter-villes, notamment par les réseaux régionaux de transport, seront prédominantes dans la capacité de ces villes et territoires à se réinsérer dans la dynamique d'ouverture interrégionale.



. l'étalement urbain

L'évolution de la situation sociale et économique dans les villes s'est accompagnée d'un phénomène encore peu souligné en Basse-Normandie : l'extension des espaces périurbains.

On connaît les causes de cette véritable révolution : la mobilité professionnelle et son corollaire la mobilité résidentielle, l'unification des modes de vie, la réduction du nombre d'actifs et du temps consacré à l'activité professionnelle, l'affaiblissement des avantages de la ville en matière d'espaces résidentiels : insécurité, pollution...

Si les premières vagues de suburbanisation des années 1970, c'est-à-dire, un report de l'espace résidentiel, notamment en lotissement, à l'extérieur de la ville vers les petites communes, se sont réalisées sans vision d'ensemble, et sans mise en place de politiques coordonnées de services, d'emploi, de transport, à l'inverse, les vagues actuelles ou à prévoir, ont des exigences liées aux **logiques urbaines de métropolisation** (accès à l'emploi, aux grands services de formation, de santé, de culture, aux divers noeuds de communication, aux centres commerciaux...), et **des exigences de gestion fine de l'espace (face à la péri-urbanisation)** afin de préserver la qualité des espaces résidentiels.

. la reconstruction - l'habitat social de la décentralisation industrielle des années 60

Les villes de l'armature urbaine bas-normande, du moins pour un certain nombre, présentent deux spécificités dans leur organisation urbaine :

- un **patrimoine urbain important de logements lié à la reconstruction**

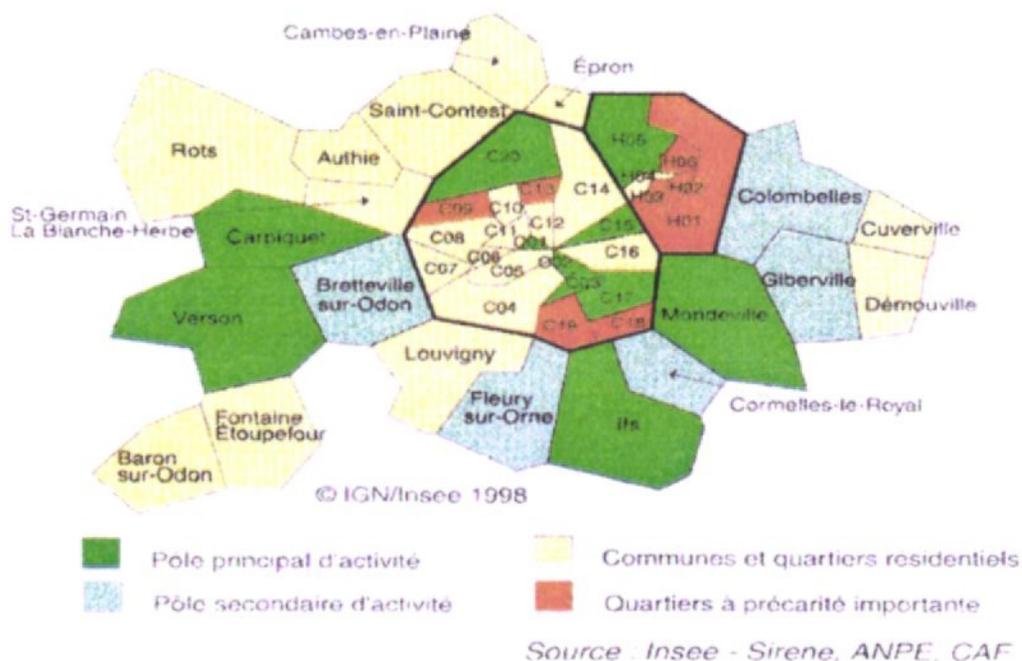
- le **poids du logement social et des grands quartiers ceinturant la ville reconstruite.**

. **la reconstruction** : la reconstruction des villes bas-normandes a été guidée par l'impératif du relogement*. Si, morphologiquement, ces îlots de logement ont gardé toute leur qualité urbanistique et architecturale en tant que tissu urbain, ils présentent aujourd'hui des problèmes importants.

- le premier est leur **rigidité urbaine** ne permettant qu'à la marge d'introduire de nouvelles activités économiques, commerciales et de services.

- le second est très certainement le **vieillessement de ce parc de logements** et sa progressive inadaptation au profil socio-économique des populations "urbaines" actuelles.

Les espaces les plus fragiles se trouvent à Caen et Hérouville



- enfin, l'opposition, voire parfois **la rupture existant** entre la composition urbaine rigide des centres et îlots reconstruits et les modes d'extension urbaine qui parcourent l'espace urbain depuis les années 60-70.

Depuis ces années, le lien le plus évident entre la ville reconstruite, les quartiers anciens, les extensions urbaines **est essentiellement la voirie et les transports en commun.**

. **l'habitat social de la décentralisation industrielle** : passée la période de reconstruction des logements, le développement urbain a reposé essentiellement sur les grandes décentralisations d'unités industrielles de la Région Parisienne.

Elles ont engendré une forte crise locale du logement notamment pour accueillir les flux d'émigrants quittant le bocage.

Ce mouvement a concerné tous les niveaux de l'armature urbaine avec des situations aiguës à Caen, Cherbourg, Alençon mais aussi le maillage de villes moyennes ; St-Lô, Flers, Lisieux.

C'est dans ce contexte que des grandes opérations ont été conçues** qui posent aujourd'hui des problèmes importants pour l'avenir des agglomérations bas-normandes :

- les difficultés économiques, sociales, culturelles rejoignent celles constatées dans les banlieues difficiles : délinquance, violence urbaine, pauvreté...

- la juxtaposition de ce type de tissu urbain avec les îlots reconstruits, ne permettent pas "de dégager aisément des souplesses" pour réinvestir les tissus urbains et assurer des liens de cohésion économique, sociale, urbaine.

* l'îlot bâti en a été la pièce maîtresse d'un dispositif visant à assurer au logement des conditions d'accès, de circulation, de commerces.

** 6 grands quartiers dans l'agglomération caennaise dont la ville nouvelle d'Hérouville représentant 8 000 logements soit 15% de la population, à Cherbourg le parc social représente plus de 41% des résidences principales et est concentré sur 2 communes, à Alençon, ce type de logement représente 39% du parc de la ville réparti deux quartiers "enchâssés" dans le tissu urbain et industriel de Moulinex.

. les enjeux de l'organisation territoriale et spatiale des agglomérations

Trois enseignements se dégagent de la situation actuelle :

- **la constitution de nouvelles entités que l'on peut qualifier de " région urbaine " ou de " pays urbain "**. Dans l'aire d'influence large des agglomérations, la distinction entre commune rurale et urbaine s'est estompée.

- **l'espace résidentiel s'est considérablement élargi et concerne tous les territoires** à l'échelle des bassins d'emplois et d'habitat. Ce mouvement se traduit par une dissémination des opérations, une baisse de densité

- **les nouvelles infrastructures de transport ne sont plus seulement des réalisations fonctionnelles mais de véritables actions**

d'aménagement et d'urbanisme avec des exigences parfois paradoxales des utilisateurs : pouvoir se déplacer plus vite, plus fréquemment mais aussi éviter toutes les nuisances qui pourraient troubler la quiétude et l'environnement des espaces résidentiels en péri-urbanisation..

De ces grands enseignements se dégagent les principaux axes des diagnostics d'agglomération où l'organisation des déplacements, la répartition du logement social, l'environnement, la reconquête économique sont des puissants vecteurs pour une meilleure cohésion urbaine et sociale des trois principales agglomérations et des villes moyennes.