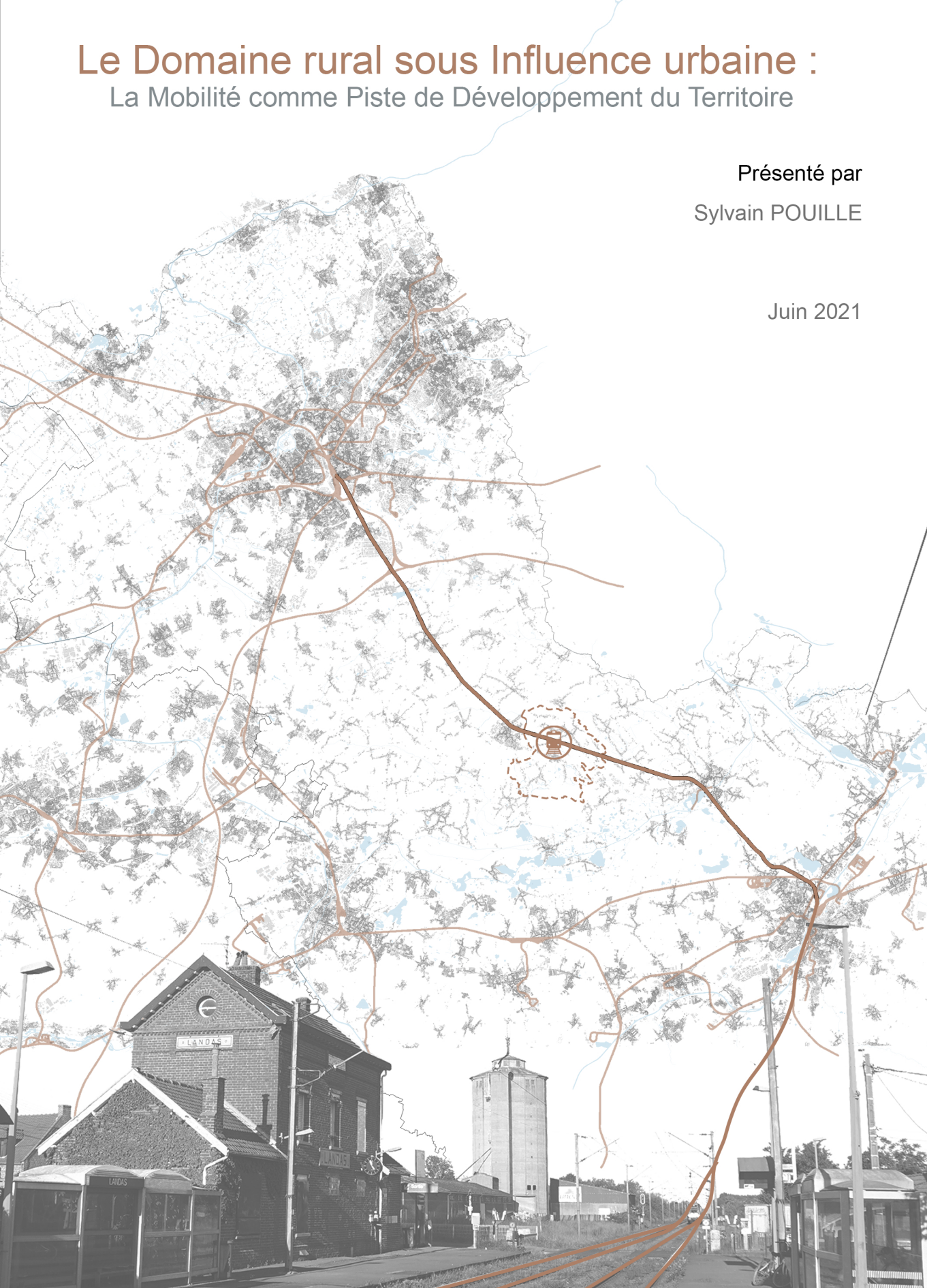


Le Domaine rural sous Influence urbaine :

La Mobilité comme Piste de Développement du Territoire

Présenté par
Sylvain POUILLE

Juin 2021



Promoteur
Henry **POUILLON**

Expert
Antoine **BRES**

Atelier 1.618
Eric **VAN OVERSTRAETEN**
Pierre **ACCARAIN**
Daniel **OTERO PENA**
Luca **SGAMBI**

Table des matières

Remerciement	7
Introduction Le domaine rural, une situation délaissée ?	9
Partie 1 : La croissance rurale et le territoire	14
Chapitre 1 : Sur le domaine français et dans le temps.	15
Chapitre 2 : Sur le département du Nord	27
Chapitre 3 : Sur les communes ciblées dans le Nord	39
Partie 2 : Les manifestations de la croissance rurale sur son paysage	50
Chapitre 4 : L'apparition de quartiers pavillonnaires	51
Chapitre 5 : La mobilité au sein du domaine rural	61
Chapitre 6 : La Gare comme pôle moteur rural	81
Partie 3 : Construire le paysage rural	90
Chapitre 7 : Les typologies rurales dans l'organisation et la structure villageoise	91
Chapitre 8 : Vertus d'un bon aménagement	97
Chapitre 9 : Une leçon à tirer de la pratique vernaculaire des habitants du domaine rural	105
Partie 4 : Hypothèse de redynamisation	112
Chapitre 10 : Le choix du site en lien avec les problématiques liées à la croissance rurale	113
Chapitre 11 : Un projet d'aménagement à l'échelle d'une nouvelle polarité	123
Chapitre 12 : Une typologie de logement novateur pour l'espace rural	145
Conclusion	164
Bibliographie	168
Webographie	170
Annexes	172
Annexe 01 : Présentation des communes étudiées	173
Annexe 02 : PLU Landas	178
Annexe 03 : PLU Beuvry-la-Forêt	180
Annexe 04 : Photo de la maquette d'aménagement du site de la gare	182

Remerciement

Je voudrais en premier lieu remercier la faculté d'architecture LOCI Tournai, qui m'a permis d'effectuer cette étude qui traite d'un sujet personnel et en particulier le professeur Henry POUILLON qui m'a suivi lors de ce travail. Il m'a sans cesse conseillé sur le contenu et sur la méthodologie de ce dossier.

De plus, je remercie les professeurs Eric VAN OVERSTRAETEN, Pierre ACCARAIN, Daniel OTERO PENA et Luca SGAMBI qui m'ont encadré lors de l'élaboration du projet d'architecture en lien avec mon thème. Ces différents échanges avec les professeurs de la faculté m'ont beaucoup apporté et ont permis de nourrir à la fois la théorie et la pratique liées à l'étude. Ce suivi m'a permis de mieux cibler les possibilités de projet en lien avec le domaine rural.

Je tiens ensuite à remercier l'architecte Antoine BRES, co-gérant de l'agence BRES + MARIOLLE et associés, qui m'a également suivi et m'a partagé ses idées et son propre travail sur le domaine rural. Il a pris le temps de m'apporter son regard d'expert sur le sujet d'étude et sur le projet associé. Il m'a permis d'avoir une opinion externe à la faculté abordant ainsi le sujet d'étude sous un nouvel angle. Je tiens à le remercier particulièrement pour le temps qu'il m'a consacré et sa disponibilité.

Je voudrais remercier également les employés des mairies de Beuvry-la-Forêt et Landas qui m'ont apporté des informations capitales liées à ces communes. Ces données m'ont permis d'acquérir plus de connaissances sur les besoins des habitants.

Enfin, je remercie particulièrement ma famille et mes amis qui m'ont soutenu lors de ce travail et sans qui celui-ci n'aurait pu aboutir.

Introduction

Le domaine rural, une situation délaissée ?

1 LEGER

Jean-Michelle,
MARIOLE Béa-
trice. Densifier |
Dédensifier : Pen-
ser les Campagnes
Urbaines. Mar-
seille. Editions
Parenthèse. 2018.
Citation p. 15

2 BRES Antoine,

« Agrégation du
bâti résidentiel
et mutation des
établissements
humains dans
les campagnes
françaises. Ter-
ritoire en mou-
vement », Revue
de géographie
et aménagement
(2016) [consulté
le 10-03 2020] ;
Accessible via:
[http://journals.
openedition.org/
tem/5443](http://journals.openedition.org/tem/5443).

3 PROST Ro-
bert. Pratiques de
projet en architec-
ture : Le tournant
silencieux. Paris.
Essai, Infolio,
Gollion-Paris.
2014.

« Nous restons préoccupés de centralité, d'urbanité et de densité, sous prétexte de développement durable, alors que toutes les données indiquent que la croissance démographique est la plus forte dans des communes qui sont recherchées pour leur faible densité, à la fois pour leur paysage rural et leur proximité avec un ou plusieurs pôles urbains »¹.

Jean-Michel Léger et Béatrice Mariolle montrent dans leur livre « Densifier | Dédensifier – Penser les campagnes urbaines », l'importance de s'intéresser au domaine rural et critiquent une approche morphologique de ces espaces de développement passés au second plan.

En effet, depuis l'après-guerre, à la suite de l'exode urbain, les chercheurs ont porté leur attention sur les villes, ce qui a entraîné d'une part une attention forte portée sur le patrimoine, l'optimisation et l'aménagement de l'urbain, et de l'autre un désintéressement des espaces ruraux par les architectes et les planificateurs. L'approche des espaces périurbains et ruraux s'est en majorité concentrée sur le caractère sociologique (terme périurbain), socio-économique (« l'économie résidentielle ou présenteielle »²) ou politique (« le vote de la France rurale ou « périphérique »²). Ces zones sont pourtant des enjeux en termes d'aménagements, de cadres de vie et de déplacements : « C'est pourtant bien là, dans cette périphérie dévalorisée que se situeront pour les prochaines décennies, la plupart des transformations des villes européennes »³.

Cette distinction va être accompagnée dans les années 70, d'un mouvement de population de la ville vers les espaces ruraux en périphérie appelé : exode urbain, et ayant pour conséquence, entre autres, une forte augmentation de constructions d'habitat individuel dans les campagnes en périphérie des villes. Ce mouvement va encore s'intensifier dans les années 90, ainsi que l'évoquait B. Kayser comme étant la « renaissance rurale »². En effet, « l'émergence triomphante de la fonction résidentielle »², va entraîner un changement radical dans l'histoire des campagnes de manière généralisée

et une profonde mutation de son territoire.

Ainsi les thèmes de la croissance rurale, du périurbain, de la rurbanisation, de la campagne urbaine, de paysage rural et du régionalisme seront étudiés, et utilisés afin de nourrir un projet d'architecture qui permettra de répondre à la problématique suivante : "Comment répondre aux besoins actuels d'un domaine rural en développement tout en considérant les problématiques liées à ce territoire en mutation ?". Nous pouvons dès à présent définir ces six mots clés.

- La **croissance rurale** est une évolution de ce territoire due à une augmentation du nombre d'habitants et de constructions dans l'espace rural.⁴

- Le **périurbain** est une forme urbaine définie négativement pour Jacques Lévy, et qui correspond à une nouvelle urbanisation due à la généralisation de la maison individuelle, qui se traduit par une densification progressive des périphéries urbaines.¹

- La **rurbanisation** est assimilée à un processus de croissance de l'espace rural autour des noyaux ruraux parfois même à l'écart des centres et se caractérise par l'apparition de lotissements pavillonnaires.⁵

- La **campagne urbaine** est un terme employé par Jean-Michel Léger et Béatrice Mariolle pour désigner les mutations considérables et l'extension des formes d'urbanisation qui se traduisent par un processus dominant d'hybridation entre ville et campagne.⁶

- Le **paysage rural** : d'une manière générale, pour Jean Marc Besse, le paysage : « n'est pas la nature, mais le monde humain tel qu'il s'est inscrit dans la nature en la transformant, un monde mixte ni totalement naturel ni totalement humain... nature humanisée, humanité naturalisée. », le paysage rural comprend alors à la fois la nature, les terres agricoles, le bâti historique et les nouvelles constructions en se caractérisant par les relations qu'entretiennent les modifications apportées par l'humain et le domaine proprement naturel.⁷

- En architecture, le **régionalisme** est une notion qui cherche une relation plus directe avec la nature et son environnement au sens large, ce qui est difficile à atteindre par les « traditions formelles plus abstraites de l'architecture avant-gardiste moderne »⁸. Cette relation se crée par l'étude de la culture (géologique et agricole), de la lumière, du climat et du site afin de créer un ensemble cohabitant avec son en-

4 Sénat. Le nouvel espace rural français. sd [consulté le 31-12 2019]; Accessible via: <https://www.senat.fr/rap/r07-468/r07-4682.html>

5 Géococonfluences. Rurbanisation. 2005 [consulté le 31-12 2019]; Accessible via: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rurbanisation>

6 Op. Cit. LEGER Jean-Michelle, MARIOLLE Béatrice. Densifier | Densifier : Penser les Campagnes Urbaines.

7 COMBY Joseph (dir.). « Les espaces d'urbanisation dispersée : Changer de regard », Revue Foncière n°16 (avril 2017), p. 28-42. Citation p. 33

8 FRAMPTON Kenneth. « Toward a Critical Regionalism : Six points for an Architecture of Resistance », Postmodernism : A Reader. Londres. Routledge. 1993. p. 268-280

vironnement. « Par cette superposition dans le site, les particularités du lieu trouvent leur expression sans tomber dans la sentimentalité. »⁸

Comme d'autres communes rurales, les villages de Beuvry-la-Forêt et Landas ont connu de nombreuses évolutions de 1970 jusqu'à aujourd'hui. Et ce sont d'ailleurs ces évolutions que j'ai pu observer en particulier ces deux dernières années à Beuvry-la-Forêt, et qui m'ont encouragé à aborder ces thématiques dans le cadre de mon TFE. En effet, trois lotissements ont vu le jour dont l'un est toujours en cours de construction, et c'est en allant les visiter et en observant leurs structures internes que j'ai commencé à aborder les problématiques présentes dans le domaine rural. Ici, ce type de construction et de morphologie vient s'implanter, pour la plupart, sur d'anciennes terres agricoles et crée un cadre que l'on pourrait qualifier de « stérile : la maison et sa pelouse, l'immeuble et son parking. La complémentarité entre bâtiments et jardins a le plus souvent disparu, les habitants se sont déconnectés de la terre »⁹. La recherche se porte donc sur les problématiques engendrées par cette croissance rurale et les approches possibles qui peuvent être appliquées pour le cadre de futurs projets d'aménagement.

L'étude commencera donc par une présentation du phénomène qui nous intéresse tout au long de ce dossier : la croissance rurale. Il s'agira ici de mettre en évidence ses manifestations dans les villages de France qui sont loin d'être généralisées au vu des différents cas régionaux et ainsi présenter plusieurs analyses effectuées sur le territoire montrant toute la complexité du domaine rural (qui ne se limite pas à une simple opposition entre village et ville). Nous pourrons ensuite observer ces manifestations sur une échelle plus ciblée, celle du sujet d'étude, en effectuant des observations et des analyses sur l'évolution des villages. Cette analyse nous permettra d'illustrer et de mettre en valeur l'enjeu de ce TFE et plusieurs sites d'interventions pourront également être mis en évidence pour un projet répondant à cette même problématique. L'espace centre ou encore le recyclage de certains espaces délaissés, abandonnés semblent importants pour l'intégration d'un nouveau projet. Cette position pourrait d'une part, permettre une redynamisation d'un centre ou d'un site abandonné prônant ainsi l'idée d'un recyclage d'espace au sens large « sur la base, d'une restructuration du patrimoine bâti existant, la plus étendue et la plus radicale possible - soit 100 % du recyclage »¹⁰. Et d'autre part, le bâtiment pourrait devenir une solution de projet, aux yeux des habitants et

9 Op. Cit. COMBY Joseph (dir.). « Les espaces d'urbanisation dispersée : Changer de regard ». Citation p. 33

10 Op. Cit. LEGER Jean-Michelle, MA-RIOLLE Béatrice. Densifier | Dé-densifier : Penser les Campagnes Urbaines. Citation p. 12

responsables du village. Il pourrait répondre à la demande croissante de logements par une nouvelle forme de quartiers, autre que le simple lotissement et ramener le désir de se loger en renouant avec le paysage rural.

En parallèle, nous pourrions établir une étude sur les méthodes à adopter afin d'investir l'espace rural dans le but de le redynamiser. Nous mettrons donc en valeur les potentiels du domaine rural et la richesse de son patrimoine historique.

Des échanges avec les nouveaux habitants du village mais également avec les responsables de celui-ci me semblent essentiels à ce travail. En effet, ils permettront de mieux comprendre le point de vue de l'habitant, sur son nouveau logement et sur les choix liés à sa mise en œuvre, mais également le point de vue de la commune, sur les enjeux et les attentes de ces nouvelles infrastructures. En effet, le projet, mis en place ici, devra répondre à toutes ces contraintes et même aller au-delà des attendus des différents interlocuteurs.

Enfin, le projet qui sera mis en place en relation avec cette étude, sera donc la mise en œuvre d'un bâtiment, qui par sa volumétrie, sa matérialité et son implantation, cherchera une approche locale ainsi qu'un respect du paysage rural. La structure envisagée pourra comprendre des habitations mais aussi des équipements, permettant ainsi un échange entre le domaine public et les habitants du projet. Ce travail d'architecture pourrait ainsi ramener un état d'esprit et une philosophie rurale qui disparaissent peu à peu.

Les enjeux de ce projet sont donc multiples et se placent sur différentes échelles :

- L'échelle du territoire, qui se caractérise par le travail du paysage rural ;
- L'échelle du village, par la réintégration d'équipements, de commerces ou de logements entraînant ainsi une re-densification du village et la revitalisation du centre-bourg
- L'échelle du bâtiment, par le travail du vécu du bâtiment, qui devra intégrer les attentes de l'habitant mais également la relation avec le domaine public.

Partie 1 : La croissance rurale et le territoire

Chapitre 1 : Sur le domaine français et dans le temps.

Evolution des tendances de déplacements des populations menant à la renaissance rurale

Durant presque deux siècles, des interactions entre la zone rurale et la zone urbaine va apparaître, à la suite de la révolution industrielle, au 19^e siècle, que l'on appelle : l'exode rural. La population va donc migrer vers les villes de manière croissante suite à l'augmentation démographique et à l'attrait des emplois au 19^e siècle puis à l'industrialisation des techniques agricoles à partir de 1950. Jusqu'en 1930, cette observation se vérifie surtout dans des régions ciblées et touche en particulier la jeune population des villages. C'est après la Seconde Guerre Mondiale, en 1945, que ce phénomène va toucher l'ensemble du territoire français. Ainsi, l'ensemble de la population rurale va fortement diminuer jusqu'aux années 70.

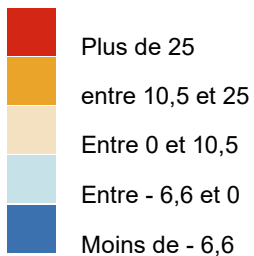
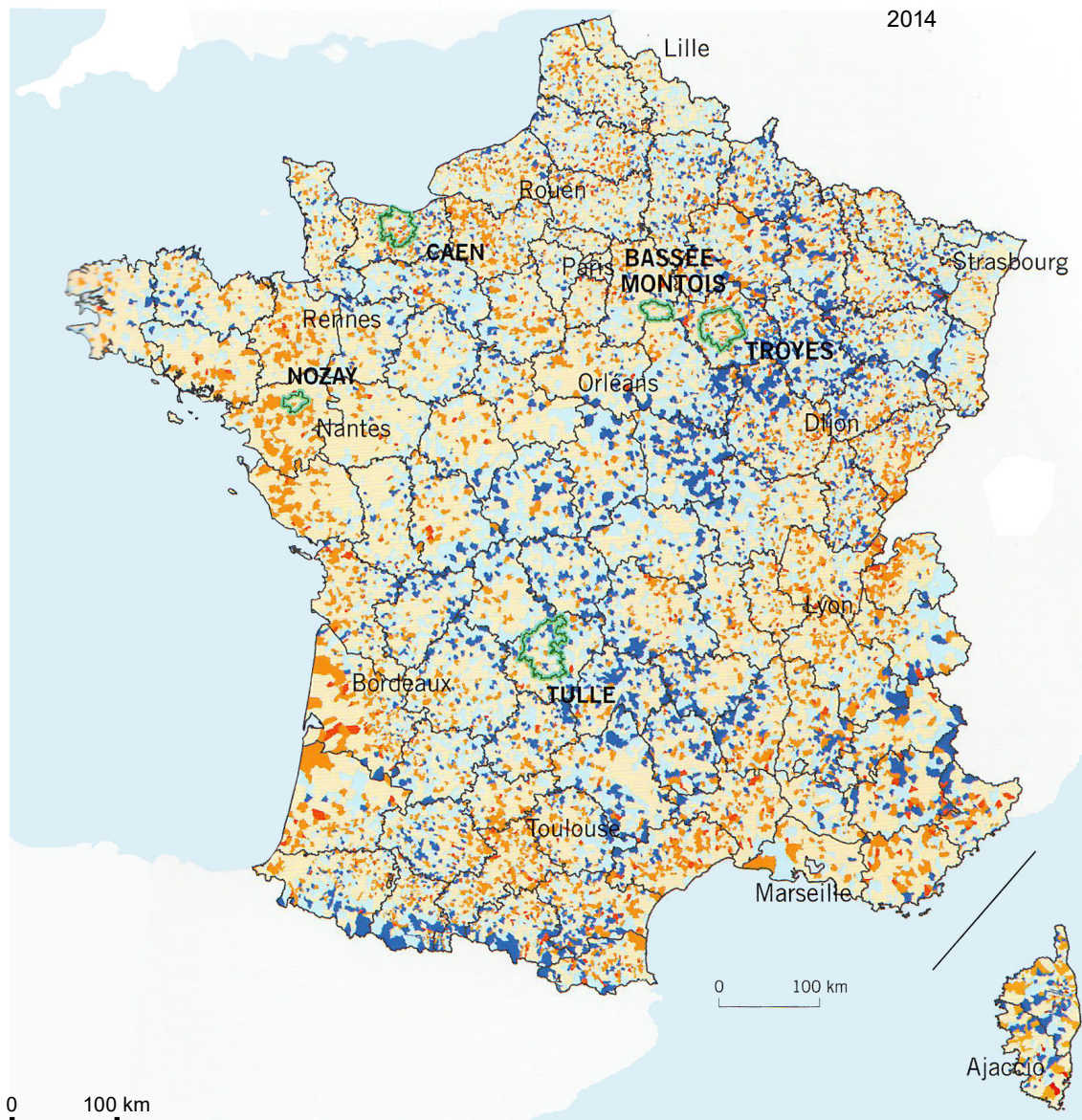
Nous pouvons observer à partir de cette période, un phénomène inverse à l'exode rural : l'exode urbain. Les jeunes ménages ayant de jeunes enfants commencent à favoriser la campagne et décident d'aller vivre dans les zones rurales pour différentes raisons :

- L'idéalisation de la campagne, de la tranquillité, de la manière de penser ;
- Le questionnement sur l'environnement, première conférence des Nations Unies sur l'environnement à Stockholm, en 1972 ;
- Le coût du foncier inférieur dans les zones rurales comparé à celui dans les zones urbaines, pousse à devenir propriétaire grâce à des prêts et aux conditions avantageuses ;
- L'accès de plus en plus facile à différents moyens de transports (trains, automobile...) qui permet un déplacement facilité pour accéder au lieu de travail.

Ce phénomène va se poursuivre jusqu'à aujourd'hui et va engendrer de profondes modifications dans la campagne et ainsi faire naître une nouvelle forme urbaine : le périurbain.

Taux d'évolution de la population par commune entre 2009 et 2014 (en %)

Source : Insee recensement de la population 2009 - 2014



11 ROUGE Lionel,
GAY Christophe,
LANDRIEVE
Sylvie, LE-
FRANC-MORIN
Anaïs, NICOLAS
Claire. *Réhabili-
ter le périurbain
: Comment vivre
et bouger dura-
blement dans ces
territoires ?*. Italie.
Editions Loco, Fo-
rum Vies Mobiles.
Août 2013. Citation
p.40

12 KAYSER
Bernard. *La Re-
naissance Rurale
: Sociologie des
Campagnes du
Monde Occiden-
tal*. Paris. Armand
Colin. 1990.

13 HERVIEU
Bertrand, FE-
RAULT Christian,
PAPY François,
FLAMANT Jean-
Claude. *Nouveaux
rapports à la
nature dans les
campagnes*. Paris.
CNRS. Octobre
2012.

14 DUFREGNE
Jean-Paul (dir.).
*Nouvelles Ruralités
: Le grand pari des
campagnes : Rap-
port de mission*. s.l.
ADF/ Assemblée
des départements
de France. 2013.

Celle-ci n'est pas clairement caractérisée et sa définition varie selon les pays et les traités qui amènent une multiplicité de termes : l'autre de la ville, la ville diffuse, l'hypo-urbain, l'infra-urbain, le suburbain, le périurbain ou encore les villages périurbains). Mais en France, nous pouvons résumer le terme de périurbain comme étant la forme principale de l'urbanisation depuis les années 1970-1980, selon Martin Schuler. Elle se traduit par une dispersion de l'urbanisation qui va venir conquérir des espaces, jusque-là ruraux, proches des villes et investir ainsi la campagne. Malheureusement, ce terme a beaucoup été généralisé dans le domaine rural pour caractériser la croissance de celle-ci or le terme englobant le plus ces modifications est peut-être le rurbain : « le rurbain est une revitalisation de la campagne par l'extension de l'urbanisation. Il s'agit donc de désigner par urbain des modes de vie, des formes urbaines et des mobilités variées, pouvant se catégoriser de multiples manières, tout en comportant des traits communs »¹¹. Cette rurbanisation va engendrer de nombreux impacts sur le domaine rural notamment :

- Une dépendance de l'utilisation de la voiture entraînant une forte émission de gaz à effet de serre et ainsi une augmentation de la consommation d'énergie fossile ;

- Une augmentation des habitations bâties, peu denses et dispersées caractérisée par l'importance de maisons individuelles avec jardin ;

- Une consommation des terres agricoles ;

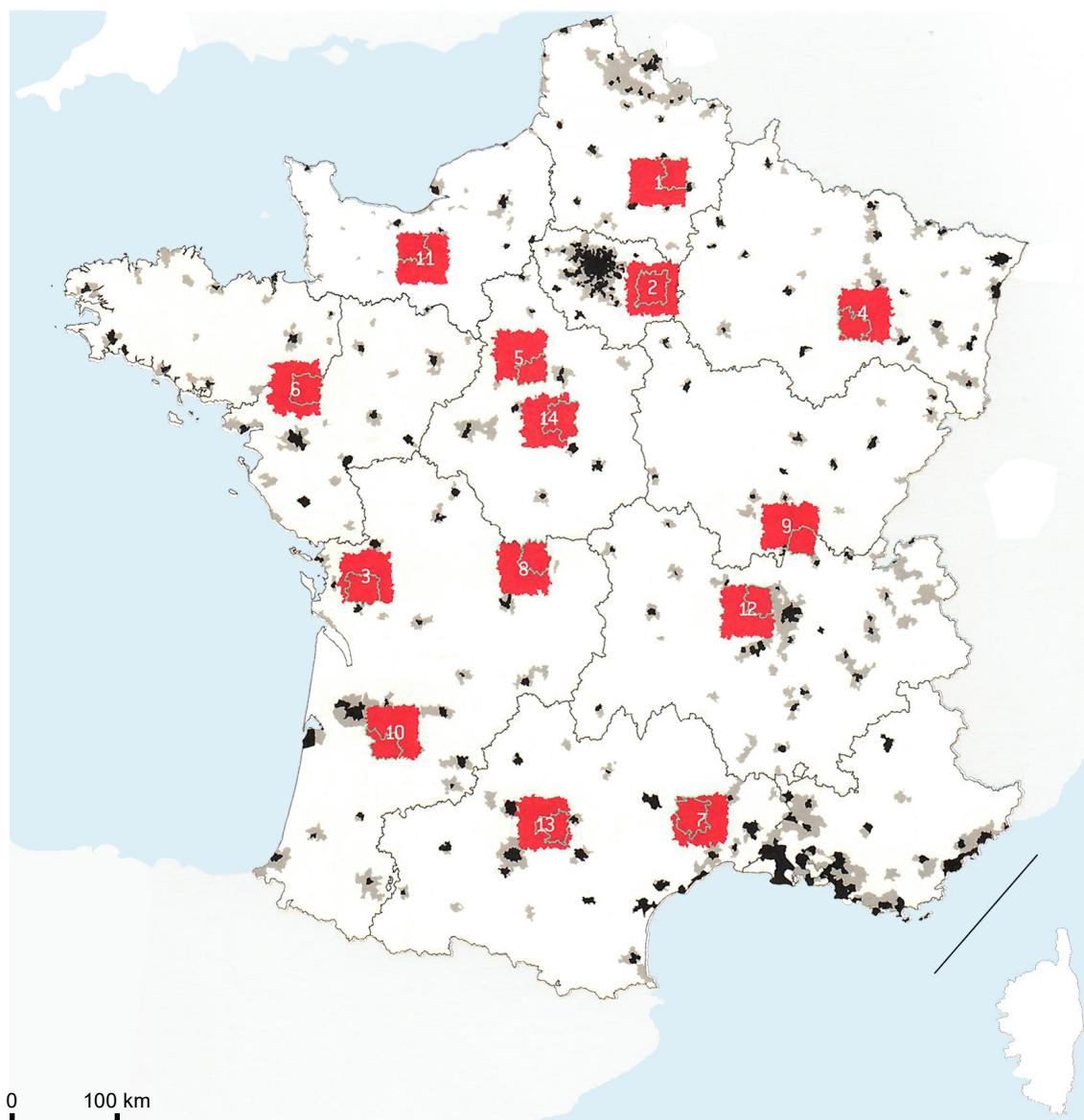
- Construction à faible coût : la maison standard devient un bloc de quatre façades, situé au milieu de la parcelle ; les matériaux locaux sont peu utilisés. Les nouvelles habitations viennent créer une rupture avec l'existant et ainsi altérer l'organisation et la perception de l'espace rural.

Cette croissance des zones rurales se renforce dans les années 90 avec la « renaissance rurale »¹² qui touche des espaces ruraux plus en retrait et entraîne une grande transformation des villages grâce à, comme nous l'avons précisé précédemment : « l'émergence triomphante de la fonction résidentielle »¹³. Selon l'étude menée par l'ADF : « à l'échelle nationale, entre 1982 et 1999, la croissance démographique s'est effectuée de manière concentrique autour des villes alors que depuis une dizaine d'années, la répartition de cette croissance s'effectue de manière beaucoup plus diffuse sur le territoire national »¹⁴.

On observe donc, dans les campagnes, une demande

Emplacement des carrés d'analyse de l'étude FRUGAL

Source : Analyse
Territoire Frugal



1 - Picardie (Hauts-de-France)

2 - Ile-de-France

3 - Poitou-Charentes (Nouvelle Aquitaine)

4 - Lorraine (Grand Est)

5 - Centre / Eure-et-Loir

6 - Bretagne / Pays de la Loire

7 - Languedoc-Roussillon (Occitanie)

8 - Limousin (Nouvelle Aquitaine)

9 - Bourgogne (Bourgogne / Franche-Comté)

10 - Aquitaine (Nouvelle Aquitaine)

11 - Normandie

12 - Rhône-Alpes (Auvergne / Rhône-Alpes)

13 - Midi-Pyrénées (Occitanie)

14 - Centre / Loir-et-Cher (Centre-Val de Loire)

forte de logements individuels, plus importante que dans les centres-villes et dans leurs périphéries. Et cette forte demande d'habitats se confronte aux « exigences des conditions économiques, urbanistiques et environnementales »¹⁵. Comme cette nouvelle population préfère les basses densités, les centres bourgs vont être abandonnés au profit des terrains gagnés sur les terres agricoles entraînant ainsi un déséquilibre entre les habitations en périphéries et dans le centre rural. Les espaces ruraux deviennent donc des « espaces servants et subis de la ville »¹⁶ comprenant de nombreux logements, ayant un manque de diversité et une faible qualité architecturale.

Ces différentes évolutions du territoire ont par ailleurs été analysées et mises en avant par l'étude *Frugal* : « les *Figures Rurales de l'Urbain GénérALisé* », qui me paraît intéressante à aborder dans le travail d'étude du domaine rural car elle permet de montrer que cette évolution n'est pas généralisée à l'ensemble du territoire français et que chaque cas régional a ses propres particularités.

15 Op. Cit.
LEGER Jean-Michelle, MARIOLLE Béatrice. *Densifier | Dédensifier : Penser les Campagnes Urbaines*. Citation p. 17

16 MUZARD Floriand, ALLEMAND Sylvain. *Le Périurbain, Espace à Vivre*. Marseille. Edition Parenthèse. 2018. Citation p. 20

17 Op. Cit. BRES Antoine, « *Agrégation du bâti résidentiel et mutation des établissements humains dans les campagnes françaises. Territoire en mouvement* »

La granularité et l'analyse diachronique menée par l'étude FRUGAL

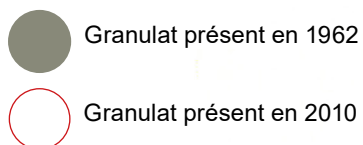
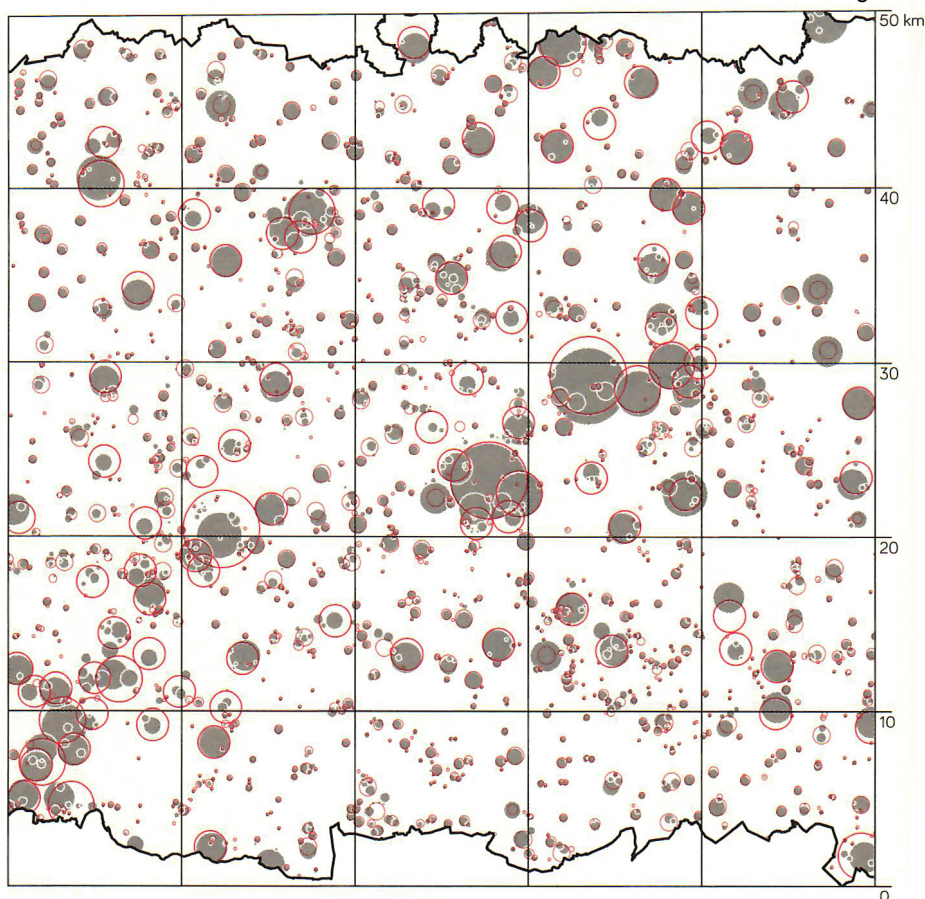
L'étude *Frugal* est une analyse multidisciplinaire à l'échelle du territoire métropolitain qui se concentre sur plusieurs « échantillons régionaux »¹⁷ et se caractérise par des cadres d'analyse de 50x50 km ayant plusieurs caractéristiques :

- La zone étudiée doit se situer en dehors de villes de plus de 20 000 habitants (seuil de la ville moyenne) ;
- L'échelle de l'étude doit dépasser les limites institutionnelles (communales et départementales) et se place donc à l'échelle infra communale couvrant la diversité des paysages et des « substrats »¹⁷ ruraux ;
- Les carrés d'étude ne doivent pas comprendre de parcs naturels, de littoraux ou encore de zones topographiques fortes afin d'être comparable entre eux.

La particularité de cette analyse se porte sur la mise en évidence d'agréats bâtis ne respectant pas les limites institutionnelles mais plutôt les distances entre chaque élément construit. En effet, deux constructions d'une même commune

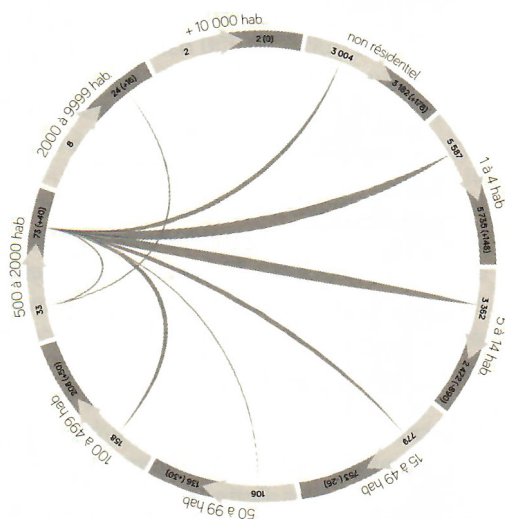
Evolution de la granularité en 1962 et 2010 dans le carré analysé en Picardie

Source : Analyse
Territoire Frugal



Nbre d'agréats en 1962 → Nbre d'agréats en 2010

Origine des agrégats participant à une classe (jonction, extension, création) (en % de flux entrants)



peuvent être considérées comme deux agrégats distincts si la distance les séparant dépasse le seuil de 100 mètres. A l'inverse, si deux bâtis de deux communes distinctes se situent à moins de la distance limite, ils forment un seul et même agrégat. Ces agrégats sont ensuite classifiés en adoptant les conventions des établissements humains se déclinant en hameaux, villages, bourgs et villes. De plus, cette analyse particulière s'est effectuée à deux dates distinctes (1962 – 2010) permettant de montrer l'évolution de la granularité des échantillons régionaux sur 50 ans et confirmant ainsi le processus d'urbanisation des campagnes.

Plusieurs constats peuvent être fait suite à cette étude notamment :

- « Les petites villes, en premier lieu, et les bourgs à la suite ont accueilli la plus grande part de l'augmentation de la population »¹⁷ ;

- Les 3 principaux processus de transformation : extension à la périphérie de l'agrégat, jonction entre deux ou plusieurs agrégats, densification interne par inclusion ; qui se combinent de toutes les façons possibles ;

- « Les nouvelles constructions apparues durant ces 50 dernières années ont été réalisées presque exclusivement à partir des agrégats existants »¹⁷ ;

On ne se retrouve donc pas en présence d'un cas d'urbanisation que l'on pourrait caractériser « en tâche d'huile »¹⁸ mais plutôt d'une diffusion et une croissance au sein d'un « semis préexistant d'ensembles bâtis »¹⁷. L'analyse de cette redistribution de la population permet de cibler l'enjeu lié à celle-ci notamment comme Jousseau a pu le préciser : « L'enjeu de cette redistribution de la population sur le territoire est bien de penser d'une façon nouvelle notre façon d'habiter. Nous avons été des paysans dispersés dans l'espace, puis des ouvriers regroupés dans des villes industrielles, demain nous serons dispersés sur le territoire mais sans être des paysans »¹⁹.

Les différents modes d'urbanisation et les typologies de campagnes qui en résultent catégorisés par la DATAR

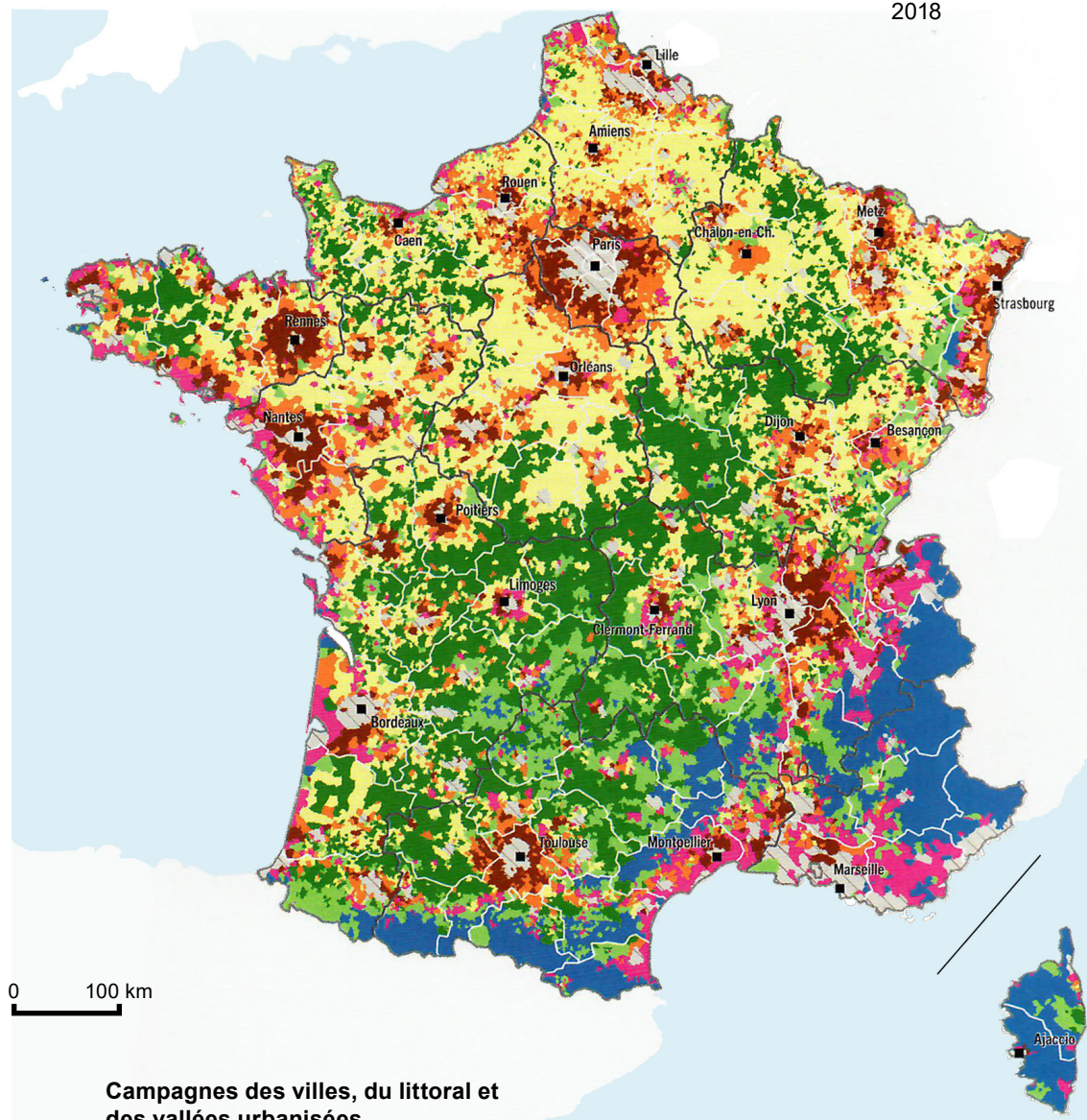
La DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) a effectué une étude afin de classer les différentes typologies des campagnes actuelles, en France et elle se fonde sur trois indicateurs : le cadre paysager, la croissance démographique et les

18 Op. Cit. BLDART Pierre, « *La production des néo-styles régionaux* »

19 Op. Cit. BRES Antoine, « *Agrégation du bâti résidentiel et mutation des établissements humains dans les campagnes françaises. Territoire en mouvement* »

Typologie des campagnes françaises

Source : Datar /
CGET - Observa-
toire des territoires
2018



Campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées

- Densifiées, en périphérie des villes, à forte croissance résidentielle et à économie dynamique
- Diffuses, en périphérie des villes, à croissance résidentielle et économie dynamique diversifiée
- Densifiées, du littoral et des vallées, à forte croissance résidentielle et à forte économie présentielle
- Campagnes agricoles et industrielles**
Sous faible influence urbaine

Campagnes vieilles et à très faible densité

- A faibles revenus, économie présentielle et agricole
- A faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique
- A faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique, très fort éloignement des service d'usage courant
- Hors champs (unité urbaine > 10 000 emplois)

conditions de vie et les dynamiques locales. Le domaine rural se divise donc en trois grands types :

Pour commencer, elle décrit « les campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisés »²⁰ comme étant des espaces ruraux connaissant une forte croissance résidentielle, des conditions de vie et une économie liées au dynamisme des métropoles proches et des villes. Il comprend 10 500 communes, soit 16 millions d'habitants sur 140 355 km². Ces campagnes se décomposent en trois classes :

- « Les campagnes périurbaines densifiées à fort dynamisme démographique et économique, à la population jeune, au CSP+, aux paysages parfois en zones humides ou fluviales et marqués par l'artificialisation »²⁰ ;

- « Les campagnes périurbaines diffuses, qui forment les secondes couronnes des métropoles et les couronnes des villes moyennes se distinguent par la mixité des générations et des CSP, une forte activité industrielle, un faible taux de chômage et une forte artificialisation des paysages »²⁰ ;

- « Les campagnes densifiées des littoraux et des vallées, à forte croissance résidentielle et à forte économie présentielle (économie visant la satisfaction des besoins des personnes présentes dans la zone : touristique ou résidentielle) connaissent un solde migratoire positif avec une activité orientée vers les secteurs résidentiel et touristique, mais un taux de chômage élevé »²⁰.

Ensuite, la délégation présente les campagnes agricoles et industrielles : c'est un type particulièrement présent dans le centre, l'est et le Bassin Parisien. Il est composé de 10 525 communes, soit 5,5 millions d'habitants sur 140 000 m². Il se caractérise par une faible densité d'habitat et une faible influence urbaine mais est un espace où la grande culture voisine avec les industries. Même si le solde migratoire et naturel est globalement positif, cela n'empêche pas d'observer un phénomène inverse dans certaines petites villes et certains bourgs.

Enfin, elle présente les campagnes vieilles à très faible densité. Il comprend 7 222 communes et est habité par 5,2 millions d'habitants sur 227 000 km². Ce type regroupe les zones rurales éloignées de l'influence des grandes villes et métropoles. Il comporte trois classes :

- Ce que l'on pourrait appeler l'« hyper-ruralité »²⁰ : les campagnes à faibles revenus et économie présentielle et agri-

20 HILAL Mohamed. *Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux scientifiques : Territoire en Mouvement*. Paris. Datar. 2012.

cole. « La moitié de ces communes connaissent un excédent migratoire positif d'employés, d'ouvriers et de seniors, autant en raison du faible coût de l'immobilier que de ses paysages agricoles et naturels »²⁰ ;

- Les campagnes à faible revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique. « L'âge élevé de la population y est autant dû à l'arrivée de retraités qu'au vieillissement des anciens habitants »²⁰ ;

- Les campagnes à faible revenus, croissance résidentielle et touristique dynamique avec éloignement des services d'usage courant. Cette classe regroupe pour la plupart des régions de montagne : Alpes du Nord et du sud.

Ces nouvelles typologies de campagnes ont donc connu de grandes évolutions qui se traduisent par des aménagements se faisant à différentes échelles et sont portées par une multitude d'acteurs qui se répartissent en fonction des différents types de projets, on y retrouve :

- De grands promoteurs nationaux ou régionaux qui vont pouvoir gérer la mise en place de constructions d'immeuble collectifs de plus de 100 logements sur d'anciennes friches industrielles ou d'anciens sites d'entrepôts ;

- De petits promoteurs ou marchands locaux qui portent de plus petits projets comprenant des immeubles de quelques logements ou encore la division d'un grand pavillon en plusieurs petits logements ;

- Des propriétaires individuels dans des projet que l'on pourrait qualifier de densification spontanée. Cela peut être des projets pour la surélévation de leur maison d'un étage, pour transformer un garage en chambre pour la louer ou encore pour diviser leur parcelle pour la construction d'une maison au fond du jardin.

Les règles régissant les constructions vont d'ailleurs bien souvent être retravaillées afin de s'adapter au nouveau bâtiment, nous pouvons y retrouver :

- Le PLU ou Plan Local d'Urbanisme, il s'agit d'un document reprenant les différentes actions d'aménagements du territoire, comprenant ainsi « le développement urbain, la préservation des espaces naturels et des paysages, la mixité urbaine et sociale, la maîtrise et la gestion des déplacements et des nuisances sonores, et la maîtrise environnementale (qualité de l'air, de l'eau, etc.) »²¹ ;

21 Géococonfluences.
Urbanisme et planification urbaine.
2011 [consulté le 04-01 2020]; Accessible via: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanisme-et-planification-urbaine>

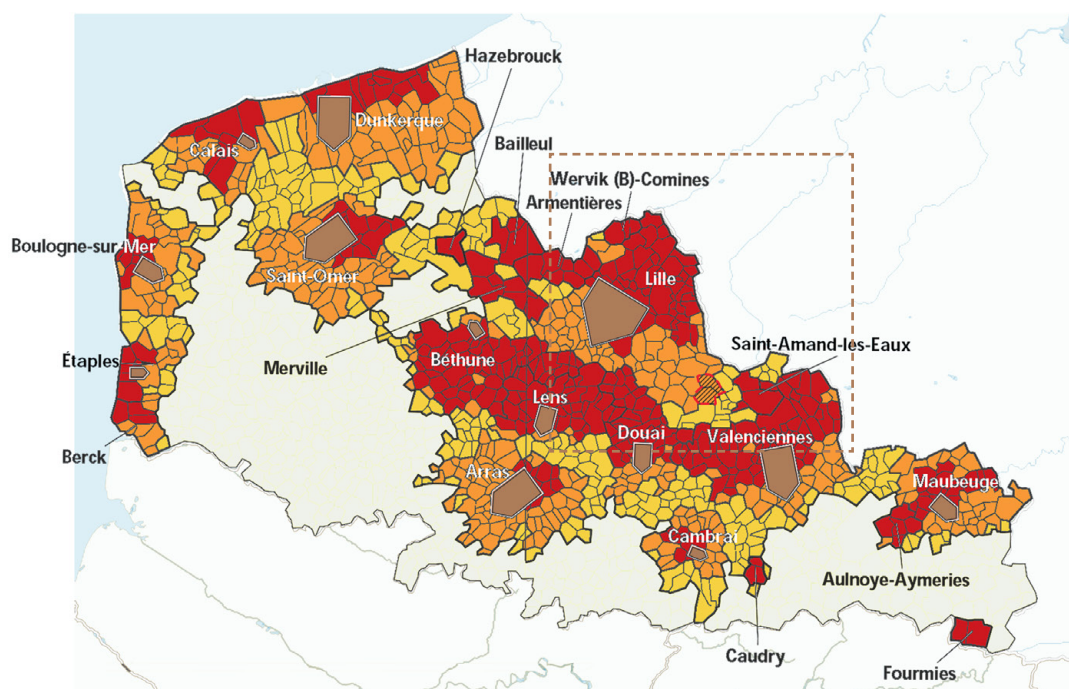
- Le SCOT ou Schéma de Cohérence Territoriale, ce document d'urbanisme est mis en place par un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) et prend en compte les politiques du logement, le transport et l'équipement commercial ²¹ ;

- Le COS ou Coefficient d'Occupation des Sols mis en place en 1967, en France, influe sur la densité bâtie d'une zone. Ce chiffre indique donc le pourcentage de la surface constructible ramenée au nombre de mètres carrés du site ²².

22 Géoconfluences.
Coefficient d'occupation des sols (COS). 2017 [consulté le 04-01 2020]; Accessible via: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/coefficient-d'occupation-des-sols-cos>

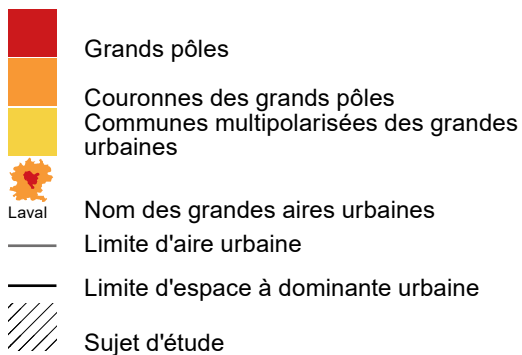
Espaces des grandes aires urbaines

Source : Insee,
recensement
de population,
1982 et 1990

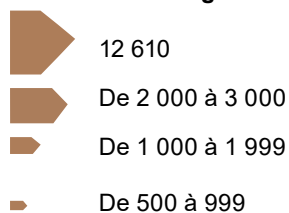


0 50 km

Grandes aires urbaines



Solde migratoire entre 1982 et 1990



Chapitre 2 :

Sur le département du Nord

Une évolution du département au cours du temps représentative du territoire

Le département du Nord n'échappe pas aux différents flux de population qui ont été présentés précédemment et la présentation de ce département permet de montrer par l'exemple ce qui a été décrit de manière plus théorique.

Si nous remontons dans le temps, au début du 19^e siècle, le territoire du Nord était déjà plus urbanisé que d'autres départements, du moins dans sa partie centrale. En effet, un grand réseau est animé par l'activité industrielle. On y retrouve par exemple les villes de Douai, Valenciennes, Saint-Amand, Condé-sur-Escaut, les villes de la Lys ou encore de la Flandre intérieure. Mais une ville se démarque, s'impose dans la hiérarchie urbaine grâce à son poids démographique et devient le pôle du département : Lille.

Au début du 20^e siècle, la croissance urbaine se base sur la croissance industrielle et la population croît dans les sites urbains qui deviennent les pôles maximums des populations. Durant la seconde moitié du 20^e siècle, l'importance industrielle va décroître et laisser place à la « tertiarisation des fonctions de commandement et de commerces »²³, ramenant la population dans les villes qui exerçaient historiquement ces fonctions. Un premier phénomène de croissance des espaces en périphérie directe des villes ; que l'on pourrait qualifier de suburbains, va voir le jour (à partir de 1962). Cette croissance est due à un surplus de population, dans le Nord on dénombre une augmentation de la population atteignant un million de nouveaux habitants, qui ne se fixent plus dans les centres ce qui entraîne une auréole de communes à forte densité autour de ceux-ci. La notion d'agglomération prend le pas sur la ville.

A partir de 1975, dans le département du Nord, la croissance devient un phénomène presque entièrement visible sur le territoire rural avec une population qui s'est accrue de 12675 habitants et une population urbaine qui a diminué de

23 THUMERELLE

Pierre-Jean. « *Les changements dans la répartition de la population du Nord-Pas-de-Calais : nouvelles formes d'urbanisation ou renaissance du monde rural ?* », Revue Hommes et Terres du Nord, Spécial Nord-Pas-de-Calais (1985), p. 2-7. Citation p.3

3687 habitants (entre 1975 et 1982). Or, le phénomène de croissance et de déplacement de population n'est pas nouveau, ce qui l'est en revanche c'est son ampleur. En effet, les zones touchées par cette croissance, ne sont plus seulement périphériques des villes mais vont plus en profondeur dans le territoire et leur ampleur croît. De plus, dans le nord, ce sont les grosses communes qui bénéficient le plus de cette renaissance rurale (commune de plus de 1 000 habitants). Nous pensons que cette croissance a également été favorisée par « une politique de gel de la construction urbaine dont le besoin ne se fait plus sentir compte tenu du relâchement de la pression démographique et d'un mode favorable à l'ex-urbanisation »²⁴. Il faut tout de même noter que dans l'entière de l'unité urbaine de Lille toutes les communes de moins de 10 000 habitants ont enregistré une croissance positive de leur population.

Comme nous avons pu le voir précédemment le solde migratoire joue, aujourd'hui, le rôle le plus important car le phénomène du mouvement naturel de la population s'est fortement atténué sur l'ensemble du département. L'analyse du solde migratoire permet de mettre en avant plusieurs constats : en premier lieu, elle met en avant la présence d'espaces ruraux répulsifs qui n'ont pas encore été concernés par le mouvement de redressement démographique (en grande partie des communes minières). Ensuite, cette analyse montre une croissance de la zone d'émigration constante dans la métropole nord et sur le littoral du département.

La situation actuelle et les relations entre les grands pôles urbains et le domaine rural

Dans la région, on peut noter que la métropole lilloise et la ville de Lille affirment leurs attractivités, et leurs zones d'influences vont s'étendre jusqu'au bassin minier, la Vallée de la Lys et la Pévèle. On peut également observer dans le Nord, les villes de Dunkerque, de Douai et de Valenciennes qui ont également une forte attractivité et qui influencent les zones rurales environnantes²⁵.

Aujourd'hui, la répartition de la population du Nord est liée d'une part à la migration interrégionale, donc à d'autres mécanismes que vu précédemment, d'origine essentiellement économique et d'autre part, à une « redistribution de la population sur les zones rurales par le jeu de migration résidentielles, inversées par rapport aux périodes intercensitaires (période entre deux recensements, ici : 1975 – 1982) précédentes »²⁴. Même si la campagne renaît au détriment de la ville en termes de population, il est évident que le département connaît une émigration de sa population vers les autres départements du pays : « émigration nette urbaine de 167

24 Ibid. Citation p. 5

25 Atlas des paysages de la région Nord-Pas de Calais. *La croissance urbaine*. sd [consulté le 01-09 2020]; Accessible via: <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?La-Croissance-urbaine>

711 habitants alors que l'immigration nette rurale ne porte que 20 180 individus »²⁶ .

Un développement passé et futur basé sur l'horizontalité

Dans le nord et plus particulièrement autour de la métropole de Lille qui nous intéresse dans cet exposé, le développement s'est effectué de manière horizontale ce qui a entraîné l'apparition de « métropole horizontale ». Il s'agit d'« une condition urbaine, typologiquement variée et bien équipée ; structurée par l'eau et la topographie et par un réseau dense et maillé de transports collectifs ; articulée par une série de figures urbaines et territoriales (des centres anciens, des parcs, des forêts, de nouvelles centralités ...) qui en sont les repères »²⁷ . Historiquement, le développement s'est effectué le long des systèmes d'eau et du chemin de fer ce qui a engendré la ville diffuse, mais comme le souligne Bernardo Secchi et Paula Vigano dans la recherche du ScoT de la métropole Lilloise, aujourd'hui il faut repenser la notion de « métropole horizontale » et de son développement. En effet, celui-ci permet le développement de projet d'atténuation de CO₂ et de résilience en mettant en avant toutes les gammes de modes de transport au-delà de la voiture et s'orientant plus vers les transports en commun. Cette nouvelle pensée s'accompagne d'un apport d'espaces pour l'eau afin qu'elle devienne une réflexion sur la nature de l'espace public. Ils précisent : « La « Métropole horizontale » devient aujourd'hui l'occasion de proposer un modèle de développement durable novateur qui prenne en charge la réduction de la consommation d'énergie et des émissions, le développement de la biodiversité, du confort individuel et collectif, la construction d'un espace habitable de haute qualité environnementale »²⁸ .

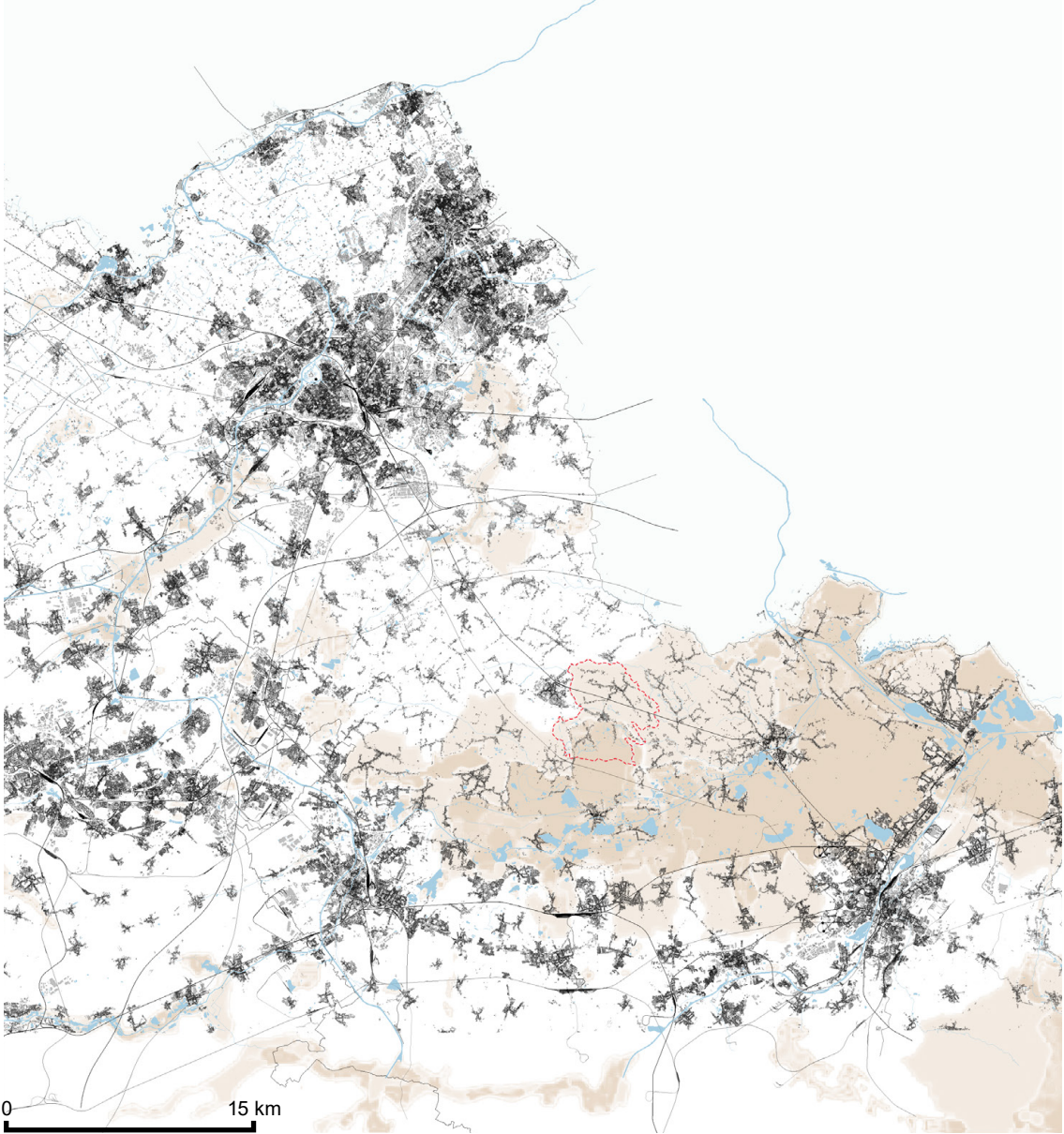
La « métropole horizontale » met en avant le système ferroviaire qui se développe autour de la métropole et vers un maillage toujours plus connecté, ce qui permettra de rendre l'ensemble plus accessible. Cette perspective doit s'accompagner d'une réflexion sur les espaces desservis qui ont des rôles importants dans « la construction d'un système territorial d'espaces publics. Ces espaces hors de la ville mais connectés permettront d'offrir à celle-ci, des services, des lieux de loisirs ce qui signifie « une intensification programmatique en termes d'espace équipé »²⁸.

Il faut également noter toute la diversité sociale que

26 Op. Cit.
THUMERELLE
Pierre-Jean. «
*Les changements
dans la répartition
de la population
du Nord-Pas-de-
Calais : nouvelles
formes d'urbanisa-
tion ou renaissance
du monde rural ?* ».
Citation p. 6

27 SECCHI Ber-
nardo, VIGANO
Paola, SMETS
Bas, DE GEYTER
Xaveer, ALKE-
MADE Floris,
DESVIGNE Michel.
*Elément pour une
synthèse – La
consultation Lille
Métropole 2030.*
Lille. Comité syn-
dical du SCoT de
Lille Métropole. 19
juin 2014. Citation
p. 28

28 Ibid. Citation
p. 29



Réseaux artificiels



Bâtiments



Réseau ferroviaire



Communes étudiées

Réseaux naturels



Zones naturels et parcs régionaux



Plans d'eau



Réseau hydrographique

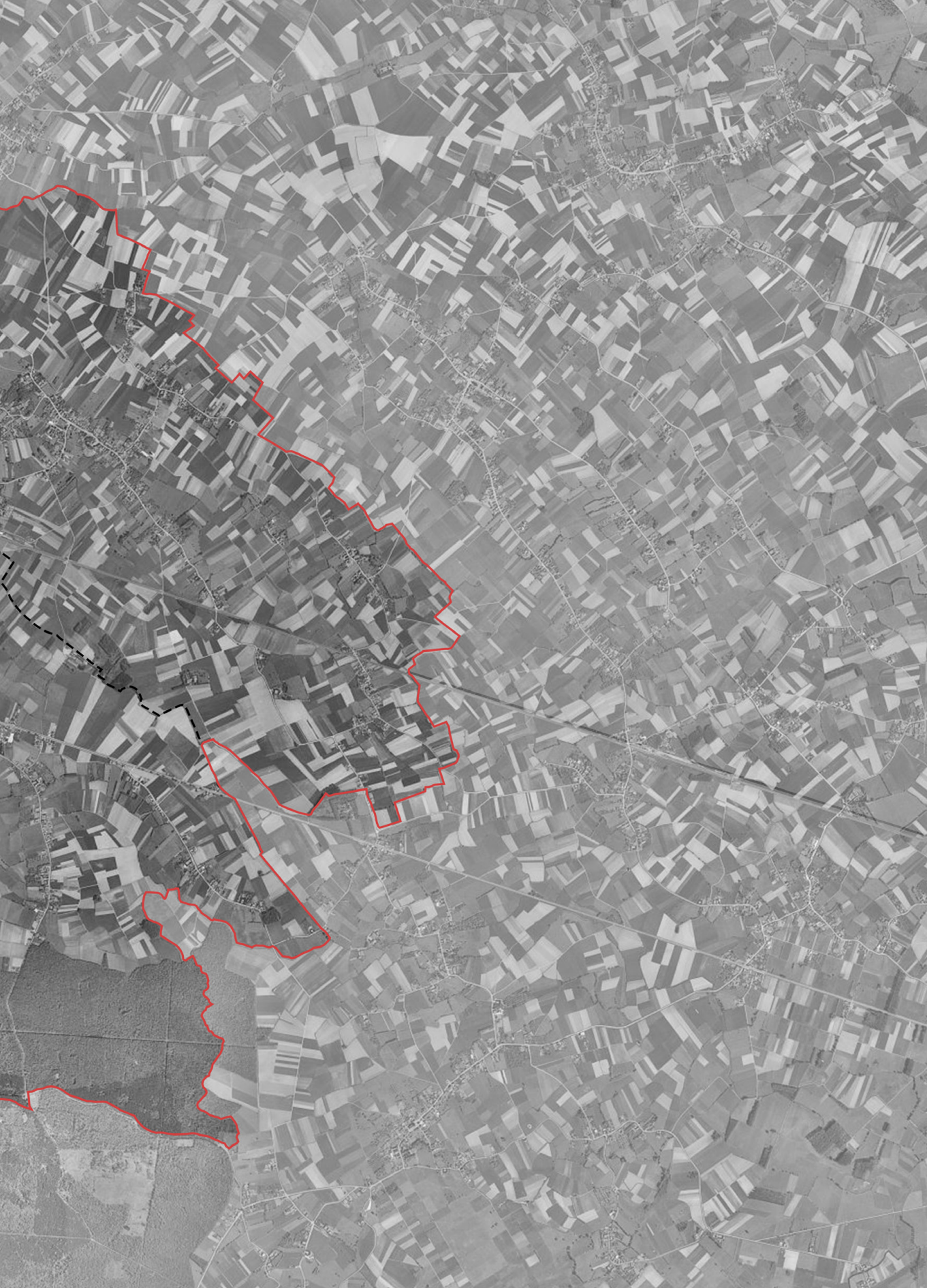
comprend la « métropole horizontale ». Cette hétérogénéité sociale peut être un début de réflexion permettant la mise en place de nouvelles formes d'architecture qui pourraient également prendre en compte les enjeux actuels de la biodiversité (utilisation réfléchie des ressources et de l'énergie).

**Vue satellite de Landas (nord) et Beuvry-la-Forêt (sud)
: 1957**

Source : Géo-
portail

0 1 km

A grayscale satellite photograph of a rural landscape, likely in France, showing a dense patchwork of agricultural fields. A red line outlines a specific area, possibly a commune or a specific land parcel. A dashed black line indicates another boundary. A scale bar at the bottom left shows 0 to 1 km.



**Vue satellite de Landas (nord) et Beuvry-la-Forêt (sud)
: 2020**

Source : Google
Earth Pro



0 1 km



Équipements dans les communes étudiées

Réalisé par
l'auteur



0 1 km

Landas

Ecole Jean Macé

Ecole primaire

Foyer de vie

Salle polyvalente

Ecole maternelle

Médiathèque

Eglise Saint-Vaast

Mairie

Plateau sportif

Gare

Beuvry-la Forêt

Maison de retraite

Ecole maternelle

Mairie / Bibliothèque

Eglise Saint-Martin

Salle polyvalente

Béguinage

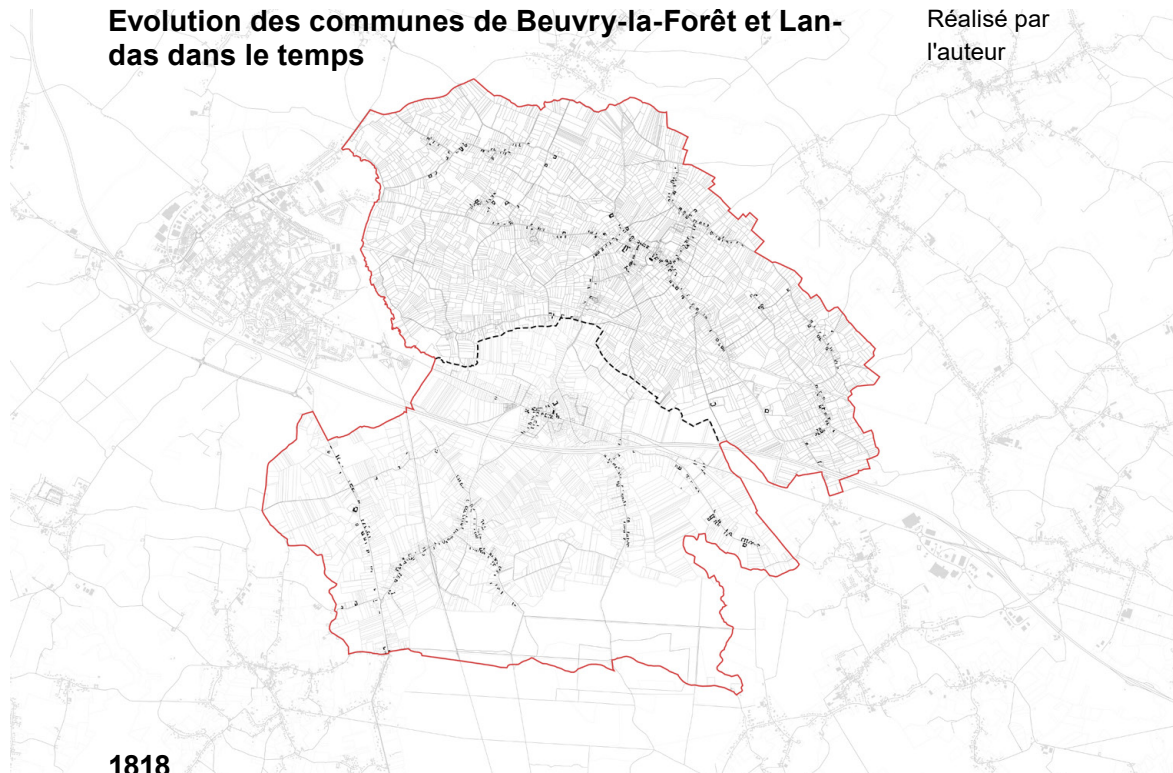
Micro-crèche

Ecole Primaire / Ecole de musique

Complexe sportif

Evolution des communes de Beuvry-la-Forêt et Landas dans le temps

Réalisé par
l'auteur



0 1 km

Chapitre 3 :

Sur les communes ciblées dans le Nord

Beuvry-la-Forêt et Landas : des communes qui n'échappent pas à la croissance rurale depuis 1970

Les deux communes qui ont été étudiées ici, n'échappent pas à cette croissance démographique ainsi qu'à toutes ses conséquences. En effet, les villages de Landas et de Beuvry-la-Forêt se situent dans la communauté de commune Pévèle Carrembault et au centre d'un cercle composé de pôles urbains comprenant les villes de Valenciennes, de Douai et de Tournai ainsi que la métropole de Lille. Leur situation va donc beaucoup influencer leur évolution et leur population comme beaucoup d'autres communes de France. Ce sont deux villages qui méritent d'être pris en considération dans cette étude car ils possèdent plusieurs particularités (une description plus détaillée est présentée en annexe 01) :

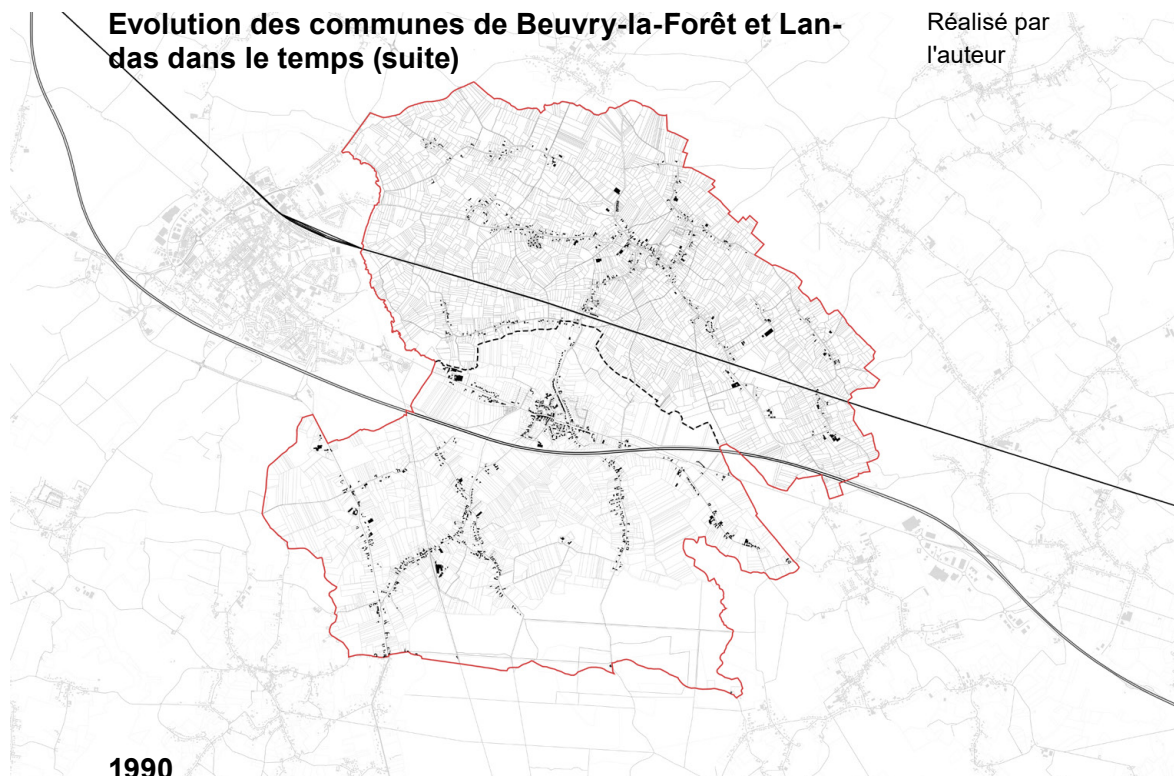
- Leur population est en constante augmentation depuis 1970 (cf. Evolution de la population dans le temps dans les communes de Landas et Beuvry-la-Forêt-Annexe 01) montrant bien par l'exemple, le phénomène de mouvement de populations qui caractérise le domaine urbain et rural ;

- La disparition progressive de certaines terres agricoles au profit des constructions d'habitations et de lotissements est bien visible sur les vues satellites et sur les plans d'évolutions des deux communes. Même si nous verrons par la suite que l'expansion des habitations s'est effectuée de manière différente dans chacun des deux villages ;

- Des flux importants de circulation traversent les deux communes afin de relier au mieux les villages et les villes alentours. On retrouve, d'une part, une ligne ferroviaire mise en service en 1870. D'autre part, une autoroute qui sépare Beuvry-la-Forêt en deux parties distinctes, construite en 1967 en tant que route nationale et transformée par la suite en autoroute en 1980. Ces deux infrastructures dédiées aux transports servent à relier les villes de Lille et de Valenciennes et

Evolution des communes de Beuvry-la-Forêt et Landas dans le temps (suite)

Réalisé par
l'auteur



0 1 km

ainsi desservir les espaces entre les deux pôles urbains.

Selon les analyses portées par la DATAR et présentées précédemment, les communes de Beuvry-la-Forêt et Landas se situent dans la catégorie « campagnes densifiées, en périphérie des villes, à très forte croissance résidentielle et à économie dynamique »²⁹. Ces communes ont donc une population qui a augmenté grâce au desserrement résidentiel des grandes métropoles environnantes (Lille, Douai ou encore Valenciennes). Ce qui les place au seuil de la catégorie des bourgs (selon la classe d'établissement humains de population).

Ces villages attirent principalement des catégories socioprofessionnelles supérieures (cadres). Cependant, des logements pour personnes à faibles revenus sont demandés afin d'augmenter les pluralités sociales et la mixité. Malheureusement les projets liés à ce type de logements se caractérisent bien souvent par un regroupement dans des bâtiments qui tranchent avec leur contexte. Cette attirance pour ces communes est due en partie à la présence de plusieurs équipements et services sur le territoire ainsi qu'à la proximité des lieux d'études. Les emplois présents sur les communes sont en très légère baisse et sont insuffisants ; de ce fait, de nombreux actifs travaillent dans des communes éloignées de leur lieu de résidence.

Des projets en devenir représentant bien les besoins toujours présents dans le domaine rural

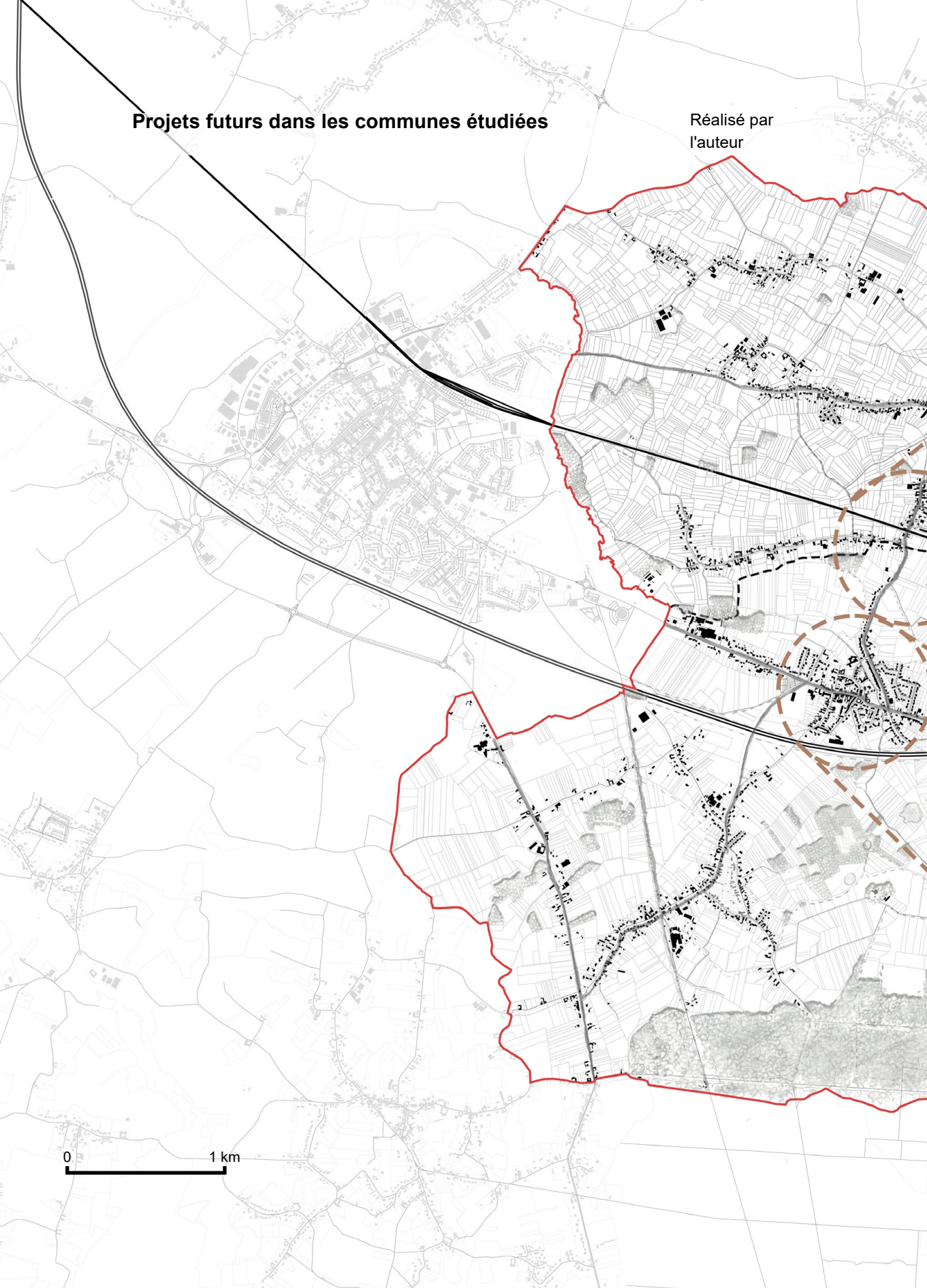
Des zones de développement sont toujours présentes dans les villages. Si nous regardons simplement sur les PLU des deux communes (cf. Annexe 02 – Annexe 03), on peut remarquer que les zones à urbaniser se placent principalement sur des terres agricoles sauf pour la commune de Beuvry-la-Forêt dont l'une d'elles se place sur la parcelle d'une ancienne usine de coton. Néanmoins, le PLU n'étant pas encore mis à jour, aujourd'hui cette zone à urbaniser a été transformée en lotissement en 2017 et donc en zone UA.

Ce PLU n'est pas à prendre comme valeur absolue car plusieurs projets doivent voir le jour dans le futur, dans des zones qui ne sont pas à urbaniser. Dans ceux-ci, on retrouve, sur Beuvry-la-Forêt, deux grands projets portés par la com-

29 Op. Cit. HILAL Mohamed. *Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux scientifiques : Territoire en Mouvement*. Paris. Datar. 2012.

Projets futurs dans les communes étudiées

Réalisé par
l'auteur



0 1 km

Landas

Projet d'agrandissement du parking de la gare

Projet de réhabilitation des bâtiments de la coopérative agricole UNEAL en espaces de commerces

Beuvry-la Forêt

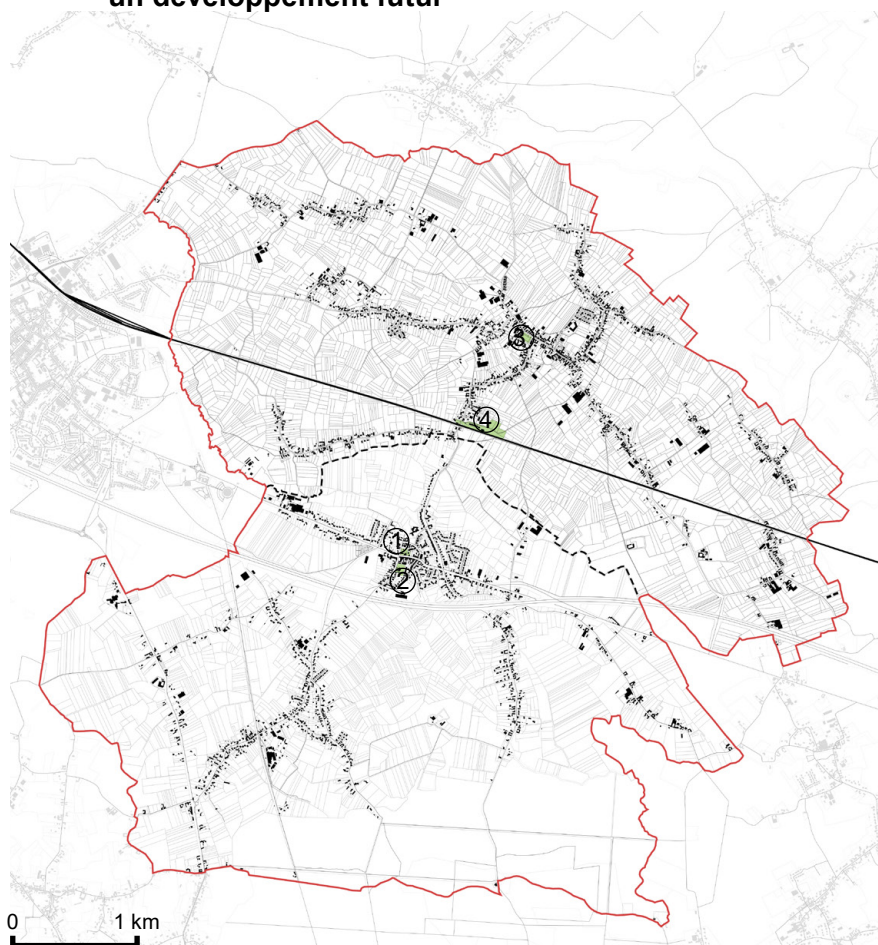
Espaces en rez-de-chaussée dédiés aux domaines de la santé et du médical (1 ostéopathe - 2 infirmières - 2 médecins)
Projet de 22 logements pour personnes à faible revenu en étage

Projet d'extension du béguinage en 16 logements + 2 logements individuels

Parcelles des projets futurs et/ou capables d'accueillir un développement futur

Réalisé par
l'auteur

Potentielles
parcelles



1 - Halle couverte

2 - Mairie

3 - Bibliothèque
municipale

4 - Café de la
mairie

5 - Salle polyvalente

6 - Restaurant

7 - Maison médicale

Potentielles
parcelles

mune s'implantant dans le centre :

- Une extension de résidence pour personnes âgées ;
- Un bâtiment mixte mêlant des espaces pour le domaine médical et des logements pour les personnes à faible revenu.

Ces futurs aménagements montrent bien qu'une réflexion est portée sur l'implantation des nouveaux projets avec un désir de réinvestir les centres-ruraux afin de construire le rural sur lui-même, et non de poursuivre l'expansion sur les terres agricoles.

Une étude des sites potentiels dans les communes

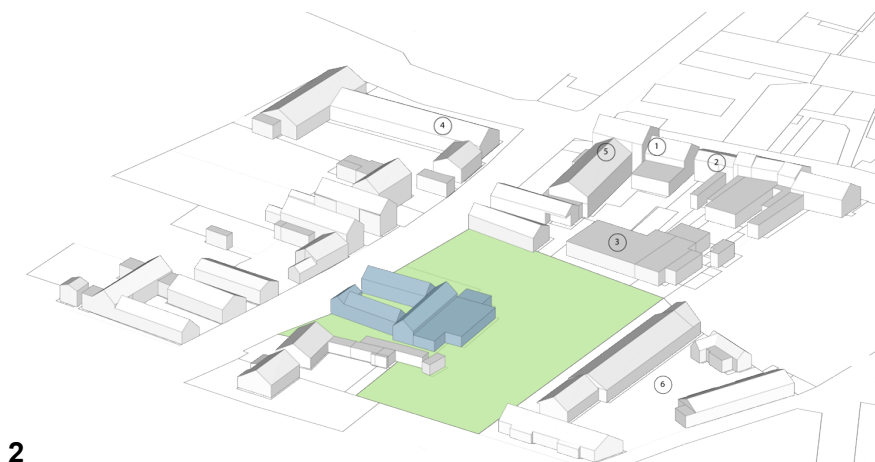
Une première étude au sein du domaine rural a été d'analyser en premier lieu les pôles et les espaces possibles d'aménagement au vu des besoins liés ou non à de futurs projets d'aménagements.

Une parcelle en plein centre-bourg (1) :

L'espace se place en plein centre-bourg face à la mairie de Beuvry-la-Forêt, le site était autrefois occupé par un restaurant maintenant abattu. Il vient également dans le prolongement de la halle couverte prévue pour le marché et d'autres événements. Un projet est en train de voir le jour sur cette parcelle. En effet, deux bâtiments doivent être construits comprenant 22 logements en étage et plusieurs espaces en rez-de-chaussée destinés au domaine médical (1 ostéopathe - 2 infirmières - 2 médecins).

L'extension du béguinage (2) :

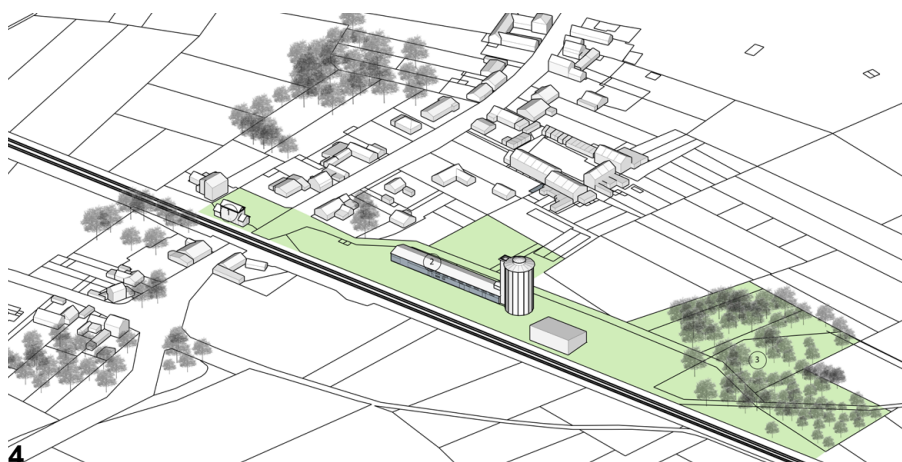
Le site se tient à la place d'un ancien corps de ferme abattu, et est aujourd'hui, le site de l'agrandissement du béguinage. Ce projet s'inscrit dans une logique d'espace renfermé sur lui-même ne proposant aucune ouverture au public ou pour d'autres occupants que des personnes âgées. On y



2



3



4

retrouve un ensemble de 18 logements, dont deux destinés pour des familles, qui sont séparés de la résidence du béguinage. La parcelle est proche des écoles et donne dans une rue sans commerce ni espace public.

Un parking sous-exploité (3) :

Le site est un espace central sous-estimé, dans Landas, utilisé seulement en parking pour desservir quelques commerces dans les alentours et l'école Jean Macé mais qui reste peu exploité. Le sol du parking est trop perméable et est végétalisé seulement par des arbres ceinturant le site et le refermant. Le site est entouré par un passage réservé aux piétons, on retrouve également une ancienne ferme qui semble abandonnée faisant face au site.

Le potentiel du site réside également dans son passé qui semblait se caractériser par la présence d'un espace commun aux habitants et qui pouvait être utilisé par tous pour la culture herbagère.

Une gare dévalorisée (4) :

Le site se place le long de l'axe ferroviaire de Landas, il s'agit d'un moteur oubliée dans la commune. En effet l'espace de la gare n'est pas adapté à son potentiel de mobilité. De plus, il contient plusieurs anciens bâtiments agricoles comme deux hangars et un silo à céréales qui est un point de repère dans la commune grâce à sa hauteur.

Le projet pourrait permettre de redynamiser cet ensemble afin de mettre en avant la mobilité douce sur le territoire.

L'importance des décisionnaires publics dans les modes d'urbanisation

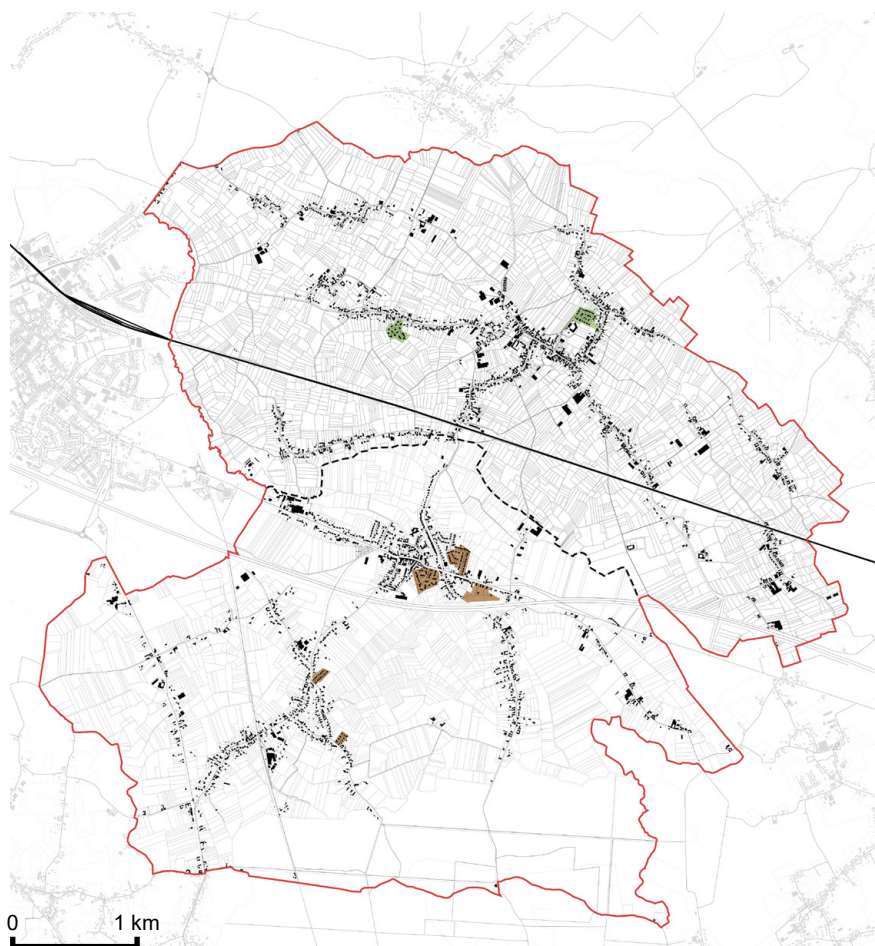
Etant deux communes accolées, on pourrait penser que leur évolution s'est effectuée de manière similaire, pourtant les cartes ci-contre tendent à montrer le contraire. En effet, la commune de Landas a connu une croissance moindre, com-

Lotissements présents dans les communes étudiées

Réalisé par
l'auteur

 Lotissements
Landas

 Lotissements
Beuvry-la-
Forêt



parée à Beuvry-la-forêt à la fois dans le nombre d'habitants mais aussi du bâti construit malgré un territoire de même envergure (Landas : 11,98 km² - Beuvry-la-Forêt : 12,57 km²). Cela est dû, d'une part à l'axe routier fort qui traverse Beuvry-la-Forêt et relie les villes d'Orchies et Saint-Amand et d'autre part aux décideurs publics qui régissent, en France, les nouvelles constructions et les nouvelles formes d'urbanisation. En effet, les droits à construire sont régis par les PLU qui sont dans la plupart des cas élaborés au niveau communal, ce qui est le cas pour nos deux communes. En discutant avec les employés administratifs de la commune de Landas, ils m'ont appris que le village a toujours cherché à conserver un caractère rural dans ses projets de développement, c'est pourquoi les constructions se sont faites pour la majorité dans les espaces libres le long des voiries existantes. Or à Beuvry-la-Forêt, les projets de type lotissement se sont multipliés, et à ce jour on peut en retrouver quatre avec en moyenne une trentaine de logements là où à Landas on en retrouve que deux qui compte chacun à peine une vingtaine de logements en moyenne.

Partie 2 : Les manifestations de la croissance rurale sur son paysage

Chapitre 4 : L'apparition de quartiers pavillonnaires

Une nouvelle forme de construction amenant le rural en campagne : la campagne urbaine

La périurbanisation (durant les années 60-80) et le desserrement urbain ou renaissance rurale (depuis 1990), ont entraîné une forte demande de logements de types individuels au sein de l'espace rural. Les planificateurs et les chercheurs étant préoccupés par l'avenir du domaine urbain plutôt que celui des campagnes qui connaît de grandes mutations, une réponse fut apportée à cette demande grandissante de logement. Elle se caractérise par de nouvelles typologies de quartier et de projets de grande envergure que l'on pourrait qualifier d'urbain (immeuble collectifs division d'un grand pavillon en plusieurs petits logements). Elle est portée par des promoteurs ou marchands de grandes envergures.

Cette expansion du bâti engendre une artificialisation des terres afin de les rendre constructibles ou aménageables. Même si elle semblait ralentir depuis 2010, cette artificialisation a repris fortement depuis 2016, en hausse de 22%, représentant 30 000 hectares en 2016, en France. Ce chiffre ne comprend pas seulement les projets portés par des promoteurs pour la mise en place d'habitations mais également des projets d'équipements de plus grande envergure dans les périphéries urbaines. Cependant, on ne peut écarter la part dédiée aux logements. Ce qui nous incite à trouver de nouvelles solutions pour la mise en place d'habitats ou même d'équipements dans le domaine rural afin d'assurer le futur des terres agricoles.³⁰

En France, aucun texte ne définit de manière précise ce qu'est une bonne utilisation ou consommation économe du sol, pourtant comme le soulève Ségolène Darly « le moyen de lutte contre l'étalement urbain est, lui, bien identifié par la loi Alur (2014), qui préconise voire impose la densification »³¹. Cette loi modifie de manière drastique plusieurs législations en termes de ventes et locations de logements, mais elle va

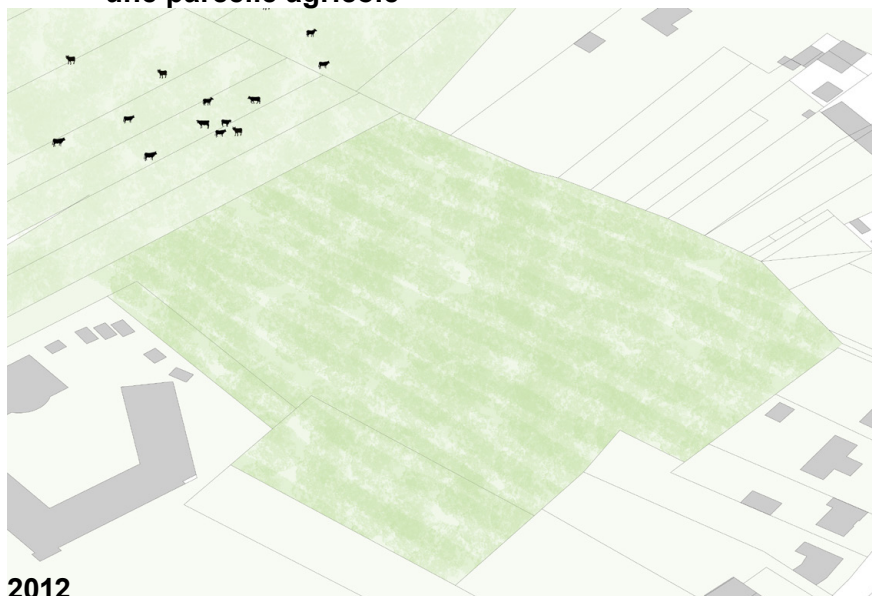
30 Banque des territoires. *Urbanisation, accaparement : le grignotage des terres reprend de plus belle*. sd [consulté le 20-03 2021]; Accessible via: <https://www.banque-desterritoires.fr/urbanisation-acaparement-le-grignotage-des-terres-reprend-de-plus-belle>.

31 Op. Cit. LEGER Jean-Michelle, MARIOLE Béatrice. *Densifier | Dédensifier : Penser les Campagnes Urbaines*. Marseille. Editions Parenthèse. 2018. Citation p. 9

Création du lotissement du Clos Amaury en retrait sur une parcelle agricole

Réalisé par
l'auteur

Champs et
espaces de
pâtures



2012



2017

en particulier supprimer les coefficients limitant la densité des constructions (COS), mais également confier la conception et l'application des plans locaux d'urbanisme (PLU) à l'intercommunalité plutôt qu'à la commune. Même si ce plan régit les constructions dans le domaine rural, des négociations peuvent être effectuées entre les décideurs locaux et les porteurs de projets selon l'échelle de celui-ci. Il n'est pas rare, comme il a pu être souligné dans le cas de Landas et de Beuvry-la-Forêt que les approches en termes de croissance soient radicalement différentes, cela peut être due à la position des élus sur la question de la densification, de la demande de logements, du paysage rural, etc. ; ou même due à la dynamique locale des marchés immobiliers qui peuvent placer les communes en position de négociation ; ou enfin à la capacité des instructeurs à traiter des demandes de permis : « Tout se passe comme s'il existait des sortes d'ordres locaux, selon les communes, voir les quartiers, qui définissaient les règles réelles de délivrance des permis de construire »³².

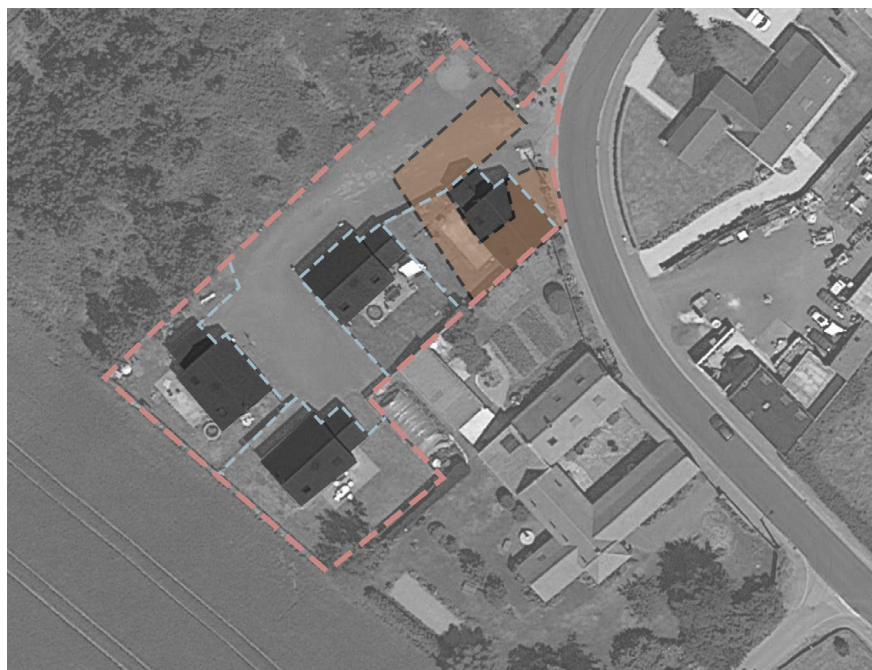
La densification : une solution à maîtriser

À la suite de ce constat, la solution de la densification, même dans les zones périurbaines et rurales, semble nécessaire pour freiner le grignotage des terres agricoles. Cependant cette solution amène de nouvelles problématiques illustrées par l'analyse des périphéries anglaises menée par Peter Bibby et Jean-Marie Halleux, dans l'ouvrage : « *Densifier dédensifier* ». En effet, la politique anglaise est passée du « paradigme de l'endiguement urbain (*urban containment*) » à celui de la compacité urbaine (*urban compaction*) »³³. La ville compacte devait avoir deux avantages majeurs : d'une part, sur le plan environnemental et d'autre part sur le plan social en atténuant les mécanismes de spécialisation territoriale et la ségrégation résidentielle. En retravaillant les textes d'aménagement, le but était de limiter drastiquement la construction sur terres vierges, de renforcer la mixité fonctionnelle et d'accroître les densités résidentielles. En Angleterre, l'*Urban Compaction* a des conséquences positives puisqu'à partir de 2000, 60% des nouveaux logements devront être construits sur des terrains déjà bâtis et la densité des nouveaux programmes devrait être supérieure à 30 logements par hectare. Les résultats sont visibles dès 2006, là où, en France métropolitaine, on atteint en moyenne 348 m² de terres artificialisées

32 Ibid. Citation
p. 45

33 Ibid. Citation
p. 56

Exemple de nouvelle structuration parcellaire - Récupération d'une parcelle contenant une ferme et reconstruction de logements par dessus à Landas



Réalisé par
l'auteur

■ Bâtiments
historiques

■ Nouveaux
bâtiments

--- Parcelle
historique

--- Nouvelle
division par-
cellaire

Exemple de nouvelle structuration parcellaire - type Bimby à Beuvry-la-Forêt



pour loger un habitant, en Angleterre, la moyenne est de seulement 212 m². Cette densification va notamment engendrer la naissance du *Bimby* (pour *a Bungalow In My BackYard*) qui sera popularisé par la suite en France par les urbanistes David Miet et Bertrand Le Foll comme « *Build In My BackYard* ». Ce *Bimby* consiste tout simplement à construire le jardin pour y implanter des logements et donc subdiviser sa propre parcelle, une méthode qui a été beaucoup critiquée car elle détruisait le paysage rural. Elle fut même caractérisée par les médias de « garden grabbing » (accaparement des jardins)³³.

Les modes de densification plus doux voient donc le jour, seulement les inégalités se creusent, ces densifications se concentrent particulièrement dans les quartiers paupérisés, alors que les quartiers plus aisés résistent à la pression du marché afin de conserver leur cadre de vie et leur privilège : « le mot d'ordre de la ville compacte accentue la géographie inégalitaire des espaces résidentiels »³⁴. De plus, les densifications douces sont plus complexes à gérer que les densifications radicales pour les acteurs locaux, ce qui engendre une difficulté de conserver le paysage rural, mais également une pression sur les différentes infrastructures. Et même si les zones sont accessibles via les transports en commun, les populations nouvelles restent motorisées. Cependant, la densification douce reste très bénéfique pour les commerces locaux et les services de proximité.

Cette méthode n'est tout de même pas à mettre de côté, car elle induit plusieurs résultats positifs notamment sur l'aspect écologique, mais un meilleur contrôle et un meilleur encadrement des projets doivent être envisagés. Si nous observons le cas anglais, il semble nécessaire qu'un renforcement de la politique sociale de l'aide au logement mais également un contrôle des permis de construire plus objectif et moins inégalitaire lors de la réflexion sur la densification et son impact sur la qualité de vie des riverains soient faits.

L'avenir des nouvelles typologies dans le domaine rural et la recherche portée en Suisse

34 Ibid. Citation
p. 65

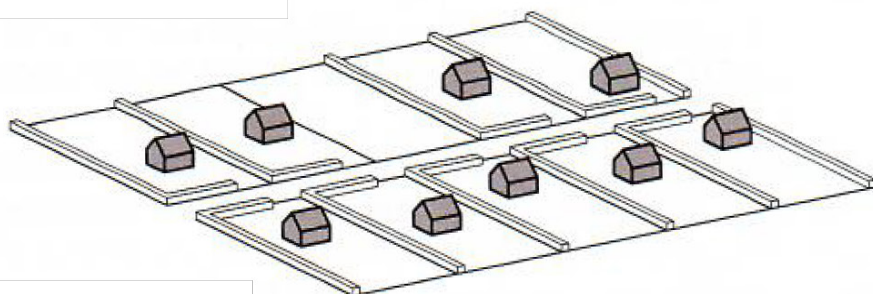
35 Ibid. Citation
p. 81

En Suisse, une étude appelée « *Living Peripheries* »³⁵ a été effectuée afin de mettre en place « un cadre théorique sur lequel appuyer l'élaboration de quartiers scénarios prospectifs pour 2050, qui ne sont pas des réponses exhaustives

Scénarios prospectifs d'évolution du quartier

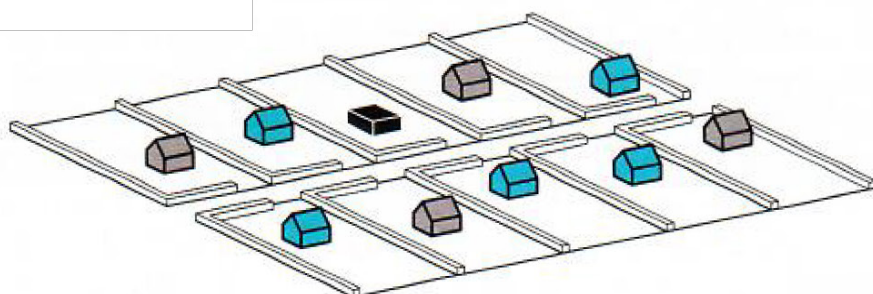
Source : Densifier | Dédensifier - Penser les campagnes urbaines

Etat en 2020



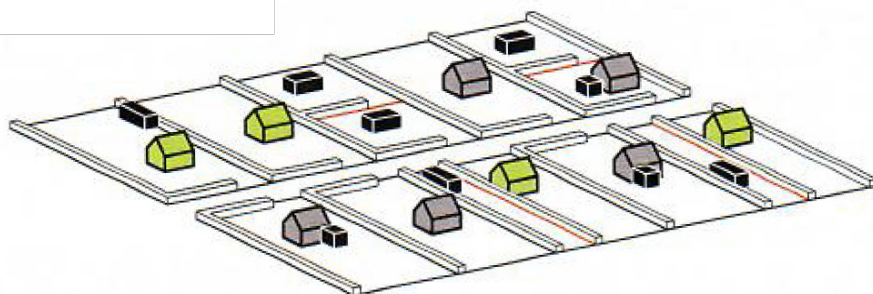
- Limite parcellaire
-  Maison existante
-  Clôture construite ou plantée

Scénario 01 : Exclusivité



-  Peu ou pas de changement
-  Rénovation
-  Nouvelle maison individuelle

Scénario 02 : Opportunité



-  Nouvelle limite parcellaire
-  Rénovation possible
-  Subdivision en plusieurs appartements
-  Extension de la surface habitable / Nouvelle maison individuelle

ni définitives, mais qui énoncent des propositions opérationnelles en tenant compte de leur faisabilité »³⁶. Ces scénarios se décomposent en quatre hypothèses de développement qui répondent plus ou moins aux futures questions en termes d'environnement, de sociologie et de logement.

Pour commencer l'hypothèse **Exclusivité**³⁶ concentre la principale croissance dans le centre du village par des opérations denses de densification. La maison individuelle devient un bien rare réservé à certains et la division parcellaire est évitée le plus possible. Les nouvelles habitations sont bâties sur les parcelles qui sont encore disponibles. Le bâti représente le paysage rural et le patrimoine qu'on cherche à conserver le plus possible, il est toutefois rénové afin de s'adapter aux exigences et aux normes environnementales et écologiques.

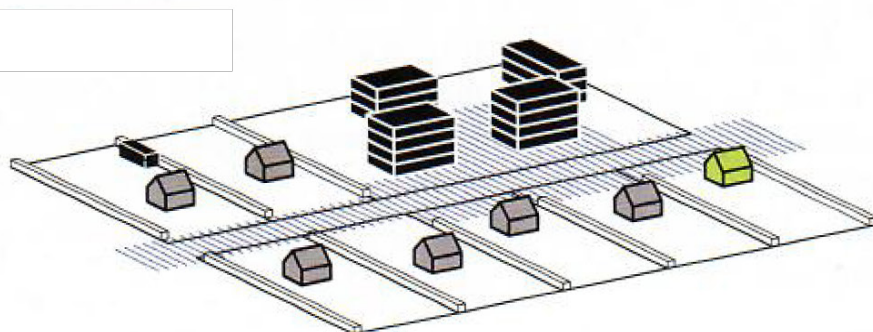
A l'inverse de l'hypothèse précédente, celle de l'**Opportunité**³⁵ place le propriétaire directement en acteur dans le processus de croissance et il peut diviser sa propriété selon les différentes opportunités qui se présentent à lui afin de diviser ou agrandir son logement ou encore de construire une nouvelle entité indépendante. Ce scénario rejoint le Bimby présenté précédemment ou encore la densification spontanée. Ce terme est utilisé à Paris pour définir des projets, portés par des propriétaires individuels, qui se caractérisent par la surélévation d'une maison, la transformation d'un garage en chambre ou encore la division d'une parcelle pour la construction d'une nouvelle habitation. Ce scénario reprend donc la continuité d'une situation existante avec cependant une meilleure mixité sociale et d'activités. Cependant, la problématique de la mobilité reste également présente et les habitudes liées à celle-ci dépendent encore en grande partie du véhicule individuel.

Les deux prochaines hypothèses transposent de nouvelles manières de penser le quartier résidentiel et de l'aménager. L'hypothèse **Urbanité**³⁷ repense le quartier au long terme selon les besoins à partir de l'identification au préalable de l'acteur principal de développement du quartier en question, il peut s'agir d'un axe principal ou encore une polarité déjà existante. Le but est donc d'investir le secteur stratégique en mettant en place un projet apportant des réponses adaptées en termes de logements, d'équipements, de services et de mobilités par la mise en place d'axes dédiées à la mobilité alternative. La mise en service de vélos ou de voitures en

36 Ibid. Citation
p. 83

37 Ibid. Citation
p. 55

Scénario 03 : Urbanité



Evolution principale (90%)



Bâtiment mixte

Espaces publics / Mobilité douce, publique et/ou partagée

Evolution secondaire (10%)



Rénovation possible

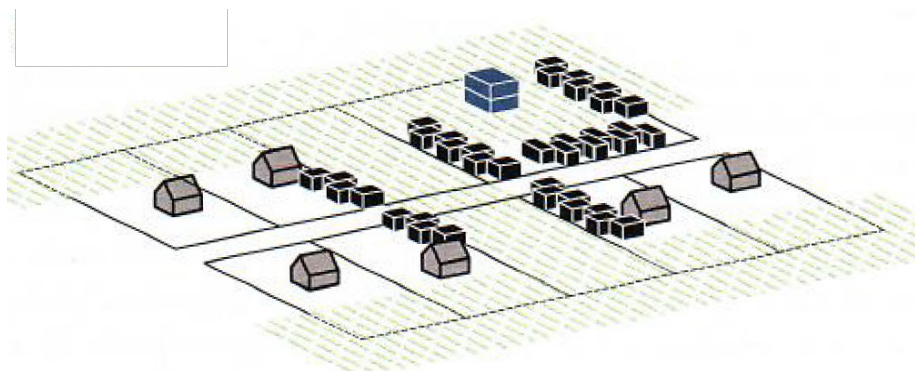


Subdivisions en plusieurs appartements



Extension de la surface habitable / Nouvelle maison individuelle

Scénario 02 : Opportunité



Habitat individuel dense



Local associatif ou communautaire

Espace mixte partagé / Intégration paysagère



Rénovation possible

libre-service permet de limiter l'importance de la voiture dans ces nouveaux quartiers.

Enfin l'hypothèse **Mutualité**³⁶ est un scénario où la recherche porte sur l'insertion paysagère de nouvelles constructions dans un habitat bâti déjà existant. Comme le scénario précédent, il analyse et identifie un espace, ici, non bâti, structurant et continu dans le quartier. Le but est de créer une communauté autour d'un projet ouvert et mutualisé afin d'augmenter la biodiversité et optimiser la production vivrière et d'autres activités de plein air. La mutualité, la mise en commun ou la préservation des surfaces de pleine terre par les propriétaires concernés sont les bases de la faisabilité de ce dispositif. De plus, les nouveaux logements sont pensés afin de s'intégrer dans de l'habitat individuel dense.

L'analyse « *Living Peripheries* » cherche donc, à partir de scénarios de poursuite de nos habitudes (**Exclusivité, Opportunité**) et de nouvelles hypothèses (Urbanité, Mutualité) à requestionner le quartier pavillonnaire et son devenir pour mettre en avant les avenir les plus durables et les plus respectueux des problématiques déjà énoncées.

A ce stade de mon travail, l'hypothèse qui correspondrait le plus au site d'intervention est celle de l'**Urbanité**, reliée aux villages eux-mêmes. En effet, le travail en amont a été d'identifier un moteur du domaine rural étudié. Ici, le moteur choisi a été la gare de Landas et d'imaginer un projet autour de celle-ci. Le but de cette intervention est d'installer des logements et des équipements auprès de ce pôle rural délaissé, afin de répondre à une demande existante dans les deux communes, mais également afin de remettre en avant la mobilité alternative sur le territoire. Seulement une partie du projet peut également rejoindre l'hypothèse **Mutualité** dans la dimension de partage d'espaces ouverts et la préservation de la biodiversité locale.

Les 9 pratiques liées à la mobilité dans le domaine rural étudiées par Rodolphe Dodier

Source : Réhabiliter le périurbain

Pratiques des habitants du domain rural	Description	Schéma associé
Faible mobilité des habitants - Place centrale du logement		
Replié sur le ménage	Ces habitants se caractérisent par le peu de déplacements qu'ils effectuent qui sont en majorité des navettes entre le domicile et le lieu de travail (1/4 des habitants des espaces périurbains).	
Reclus	Personnes non-autonomes dans leurs déplacements et qui sont donc reclus dans leur logement. Ce sont en majorité des inactifs (personnes âgées par exemple).	
Captif	Les habitants touchés par cette pratique sont contrariés par les difficultés financières pour se déplacer vers l'extérieur (facteur économique).	
Forte mobilisation des ressources du village		
Villageois	Les personnes comprises dans cette typologie sont centrées sur la commune et cherchent à faire appel aux ressources du village par exemple pour les loisirs et la sociabilité, même s'ils effectuent des déplacements quotidiens pour des navettes domicile-travail. (1/4 des habitants des espaces périurbains).	
Multi-compétent	Constituée en majorité, d'habitants travaillant en ville mais centrés également sur leur logement, ils savent utiliser les ressources des villages et des pôles périurbains alentours (un peu plus d'1/4 des habitants des espaces périurbains).	

Chapitre 5 : La mobilité au sein du domaine rural

« Nous avons été des paysans dispersés dans l'espace, puis des ouvriers regroupés dans des villes industrielles, demain nous serons dispersés sur le territoire mais sans être des paysans »³⁸ - une mobilité plus complexe qu'auparavant

Le processus de croissance ne s'organise plus autour des villes-centres mais devient plus complexe qu'auparavant. Cela est dû en partie à l'accroissement des infrastructures dédiées aux systèmes de transports mais également à l'apparition dès 1982, de l'émergence d'espaces multipolarisés qui sont investis en grande majorité par les employés des professions intermédiaires. Cette date se caractérise par une phase de stagnation du nombre de déplacements domicile-travail qui avait pourtant augmenté de manière importante entre 1968 et 1982. Cette phase se poursuit toujours aujourd'hui avec des offres d'emplois qui ne cessent de croître notamment dans le domaine de la restauration, du loisir, de la santé, de l'éducation, des banques ou encore de l'action sociale. Ainsi comme le soulève Benoit Conti : « on n'est plus dans le modèle centre/périphérie classique, du fait de l'émergence d'espaces intermédiaires et multi-polarisés »³⁹. Cependant, ce constat dépend de la région étudiée et même s'il est applicable au domaine d'étude, il n'est pas généralisable sur l'ensemble du territoire

Ces espaces intermédiaires multi-polarisés vont donc impacter les déplacements, pour commencer, liés aux achats, puis vont toucher les déplacements liés à l'emploi et enfin vont même entraîner un resserrement des déplacements liés au divertissement, à la culture... Les populations du domaine rural ont de plus en plus de connaissance sur les ressources de leur territoire et vont s'en saisir afin de mettre en place la recherche d'une plus grande proximité. Enfin ces déplacements sont en grande partie influencés par les modes de vie de chaque habitant qui recoupent des caractéristiques spatiales

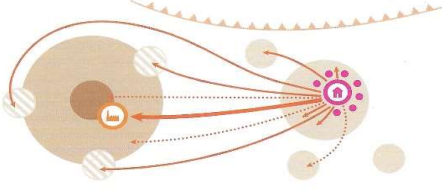
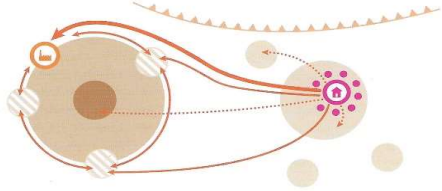
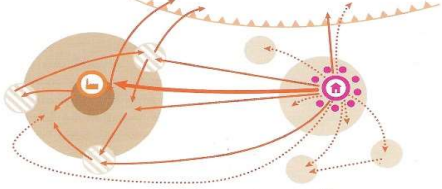
38 JOUSSEAUME Valérie. *Suffit-il de Densifier ? Trois Réflexions sur les Enjeux d'un Urbanisme Rural Contemporain : La Renaissance Rurale, d'un siècle à l'autre*. Toulouse.

.LISST Dynamiques rurales / CNFG. 2016

39 Op. Cit. ROUGE Lionel, GAY Christophe, LANDRIEVE Sylvie, LEFRANC-MORIN Anaïs, NICOLAS Claire. *Réhabiliter le périurbain : Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* Citation p. 27

Les 9 pratiques liées à la mobilité dans le domaine rural étudiés par Rodolphe Dodier (suite)

Source : Réhabiliter le périurbain

Pratiques des habitants du domain rural	Description	Schéma associé
Mode de vie orienté vers l'extérieur		
Navetteur	Les personnes dans cette typologie effectuent de nombreux trajets vers l'extérieur et alternent entre ville et village. (1 personnes sur 10).	
Périphérique	L'ensemble de la vie des personnes concernées se situe dans les pôles périphériques, à la fois pour le divertissement, le travail, les sociabilités ou encore les achats. Ils effectuent donc énormément de trajets et de navettes entre leur domicile et les différents pôles.	
Hyper-mobile	Les personnes de ce groupe effectuent de nombreux trajets, à cela s'ajoutent des déplacements plus lointains ; c'est pourquoi ils investissent moins dans leur logement.	
Absent	Les actifs sont « absent » dans le sens où ils travaillent dans d'autres systèmes urbains et ne rentrent que le weekend ou moins fréquemment encore (peu présent dans les espaces périurbains).	



Logement



Voisinage



Pôle périurbain



Pôle périphérique



Lieu de travail

Fréquence de déplacement



Lieu de travail



Lieu de travail



Lieu de travail

et sociales (genre, âge...) précises. Ces styles de vies ont été définis en 9 pratiques différentes et catégorisées en ordre croissant d'importance de leurs déplacements par Rodolphe Dodier (cf. Tableau des pratiques de mobilité au sein du domaine rural).

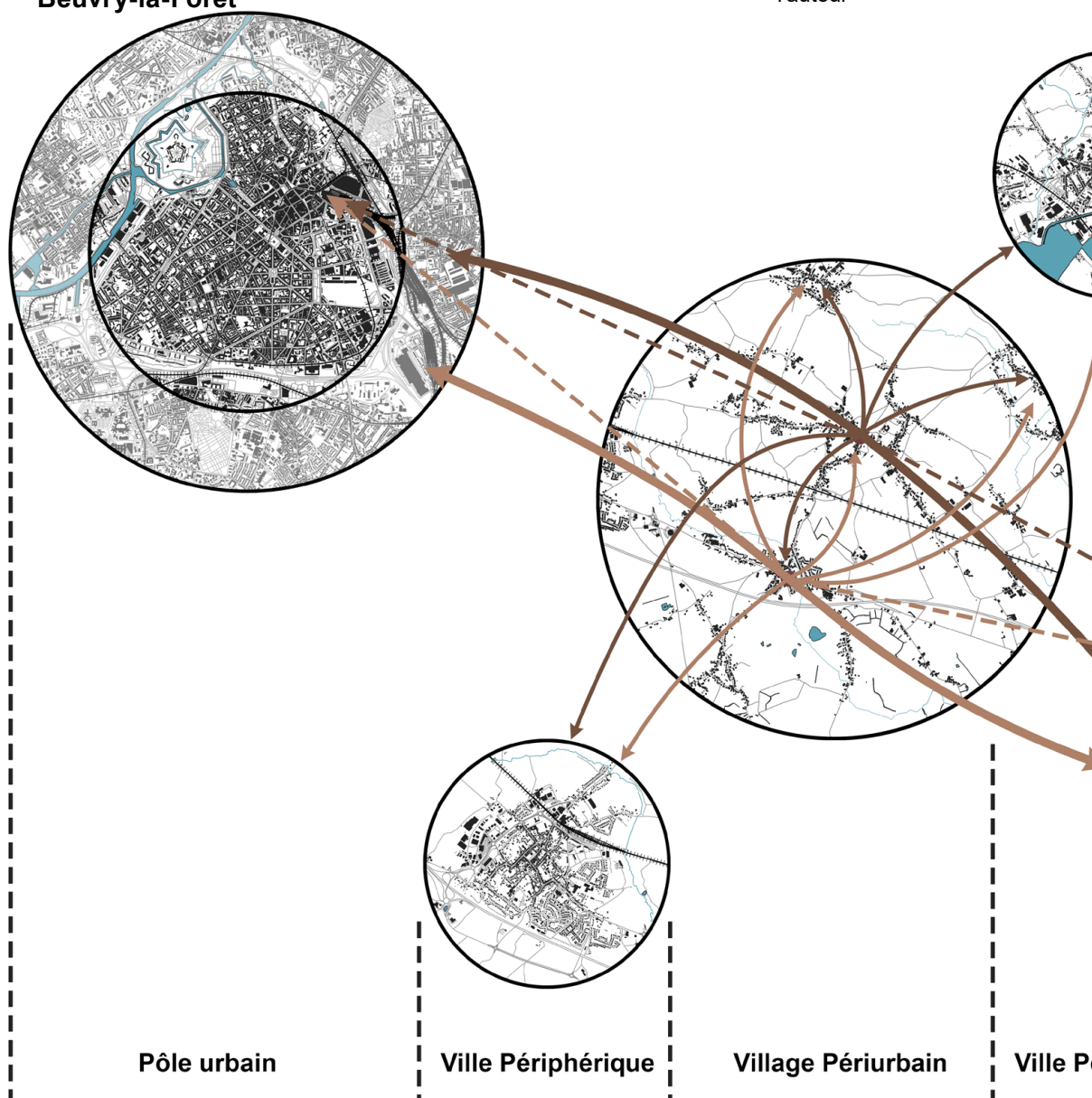
Plusieurs données acquises grâce à l'Insee permettent de mettre en avant l'importance de la voiture dans les deux communes étudiées. Pour commencer, l'équipement automobile ne cesse de croître au sein des différents ménages. Des données sur les déplacements liés aux emplois ont également été répertoriées et il apparaît qu'une majorité des déplacements est effectuée en véhicule motorisé que ce soit la voiture, le camion, la fourgonnette ou encore les véhicules deux roues motorisés (84.2% pour Beuvry-la-Forêt et 80.2% pour Landas). Cependant, ces données ont également leurs limites, elles ne montrent pas la différence entre les trajets vers des communes proches et ceux vers les pôles urbains. Même si certains secteurs d'activité recensés sont plus importants dans les pôles urbains, ils restent possiblement existants dans le domaine rural avec la diversification des emplois dans les communes, et inversement. Selon le schéma de déplacements des habitants des communes étudiées, les pratiques des habitants se situeraient en majorité dans les classes utilisant les ressources du village.

Vers une mobilité douce

Compte tenu de cette pratique de mobilité, les habitants du domaine rural sous influence d'un pôle urbain intermédiaire ou non, sont perçus comme de grands pollueurs. Cette idée est vraie pour les navettes effectuées pour aller jusqu'au lieu de travail, pourtant cette réalité s'inverse pour les déplacements liés aux loisirs le weekend ou pendant les vacances. En effet, à la suite d'une étude réalisée par Hélène Nessi sur les métropoles françaises et romaines, il est apparu que si l'on cumule à la fois les trajets dus aux emplois et aux loisirs, les kilomètres effectués par les habitants des villes centres apparaissent plus importants que ceux effectués par les habitants du domaine rural ce qui semble pourtant invraisemblable. Ces résultats sont dus aux mobilités loisirs : l'étude démontre que le manque d'espaces verts mais également le manque d'investissement de l'habi-

Schéma de mobilité des communes de Landas et Beuvry-la-Forêt

Réalisé par
l'auteur



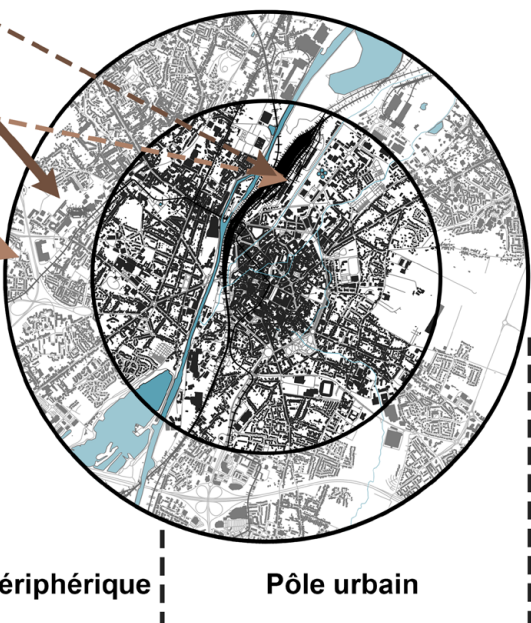
Landas

- Déplacement hebdomadaire
- Déplacement quotidien (lieu de travail) en voiture : 79,8 %
- - -> Déplacement ferroviaire quotidien (lieu de travail) : 10,6 %

Tableau des différents modes de déplacements pour se rendre au travail Source : Insee
à Beuvry-la-Forêt et à Landas

Beuvry-la-Forêt	Pourcentage
Pas de Déplacement	5
Marche à pied (ou rollers, patinette ...)	2
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,8
Deux-roues motorisées	1,5
Voiture, Camion ou fourgonnette	82,7
Transport en commun	8,1

Landas	Pourcentage
Pas de Déplacement	6,6
Marche à pied (ou rollers, patinette ...)	1,6
Vélo (y compris à assistance électrique)	1
Deux-roues motorisées	0,4
Voiture, Camion ou fourgonnette	79,8
Transport en commun	10,6

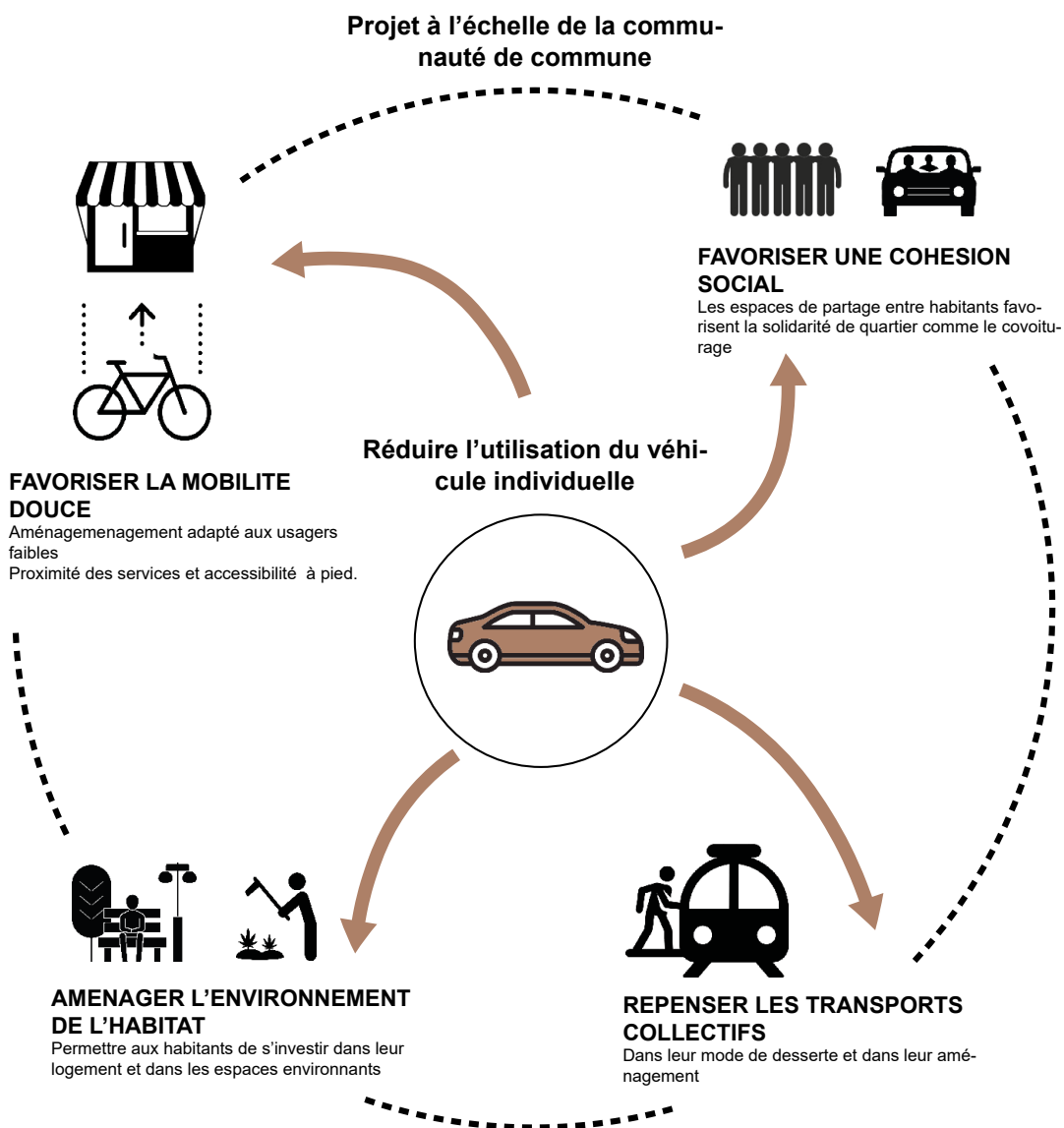


Beuvry-la-Forêt

- Déplacement hebdomadaire
- Déplacement quotidien (lieu de travail) en voiture : 82,7 %
- Déplacement ferrovière quotidien (lieu de travail) : 0,1 %

Comment diminuer l'importance du véhicule individuel dans le domaine rural ?

Réalisé par
l'auteur



tant dans la vie de leur quartier ou d'appropriation à travers des pratiques collectives et individuelles dans les espaces locaux influent sur la mobilité de loisirs. Ainsi, l'organisation et la réflexion portée sur les espaces afin de permettre aux habitants de s'investir à l'intérieur, influent sur les déplacements. C'est pourquoi, dans le projet, les espaces de partage ont une importance capitale.

La problématique des déplacements se place donc à une échelle hebdomadaire dans le sujet d'étude, ce qui entraîne un encombrement important des infrastructures routières autour des pôles urbains. Cette problématique va s'accompagner des crises écologiques comme les chocs pétroliers qui touchent particulièrement le domaine rural (environ 20% du budget d'un ménage dans le domaine rural est dédié aux déplacements domicile-travail). Ces crises replacent donc l'écologie et la capacité de résilience au centre des questionnements. Or, comme le soulève Hélène Le Teno : « les crises économiques et énergétiques appellent des solutions technologiques ou organisationnelles à l'échelle locale »⁴⁰ et le domaine rural est l'espace des possibles.

Des solutions de résilience sont recherchées par les habitants en réduisant leurs ressources financières et pétrolières par la mise en place de stratégies d'entraides qui peuvent prendre la forme de « solidarités de voisinage » ou encore de « solidarités familiales »⁴¹. Cependant, les institutions publiques, peu préparées et avec des fonds souvent insuffisants, peinent à mettre en place des dispositifs et des infrastructures permettant de soutenir ces nouvelles formes de mobilités qui pourtant peuvent devenir des leviers non négligeables de développement. Le projet d'architecture dans le domaine rural doit donc avoir une dimension sociale facilitant cette solidarité par des espaces d'échange entre les habitants et le public qui influenceront également la mobilité des personnes.

L'espace rural n'est donc pas synonyme de fortes habitudes polluantes, cependant sa capacité à s'adapter face à la crise écologique le place au centre du débat comme un espace où la transition est possible. Compte tenu de la multiplicité des cas ruraux existants sur le territoire, une seule solution ne peut être apportée afin de mettre en place une nouvelle mobilité mais plutôt un ensemble de pistes, de potentiels qui peuvent être mis à profit afin de questionner les modes de déplacements. De plus, comme le soulève

40 ROUGE Lionel,
GAY Christophe,
LANDRIEVE
Sylvie, LE-
FRANC-MORIN
Anaïs, NICOLAS
Claire. *Réhabili-
ter le périurbain :
Comment vivre et
bouger durable-
ment dans ces ter-
ritoires ?*. Citation
p. 63

41 Ibid. Citation
p.104

Jean Ollivro dans son livre l' « *Economie des territoires* », « il y a des solidarités obligées entre l'urbain central et le périurbain, parce que la densité des activités du centre est liée à la capacité de les faire vivre par des gens qui habitent la périphérie »⁴¹. L'urbain et le rural sont donc étroitement liés, l'idée ici n'est pas de confiner le rural mais plutôt de faciliter ses échanges tout en profitant des ressources des communes afin de réduire les déplacements « inutiles ».

Selon les chercheurs, une demande de proximité est recherchée pour les commerces utilisés de manière hebdomadaire afin de réduire les déplacements dans la semaine. Le courant New urbanism aux Etats-Unis préconise de diversifier les fonctions urbaines autour du commerce afin de créer une diversité fonctionnelle, directement inspirée des îlots haussmanniens et des organisations que l'on peut retrouver dans les villes historiques : « on ajoute des habitants, de la densité, de la diversité, de la proximité, dans des lieux originellement dévolus au commerce »⁴². De plus, des porosités pourraient être créées entre les différents secteurs de la commune afin de poursuivre cette multiplicité fonctionnelle. Enfin, les espaces de commerces étant les espaces les plus fréquentés par les différents ménages, ils pourraient devenir des pôles d'intermodalité afin de faciliter le passage de l'automobile aux transports collectifs. C'est pourquoi le pôle de la gare est encore une fois le lieu idéal pour ces commerces. Les espaces de commerces de proximité intégrés dans le projet seraient des pôles regroupant des fonctions destinées au public pour l'achat et pour les activités mais comprendraient également des logements afin de constituer un ensemble multifonctionnel.

Ensuite, une profonde réflexion doit être apportée aux modes de déplacements doux au sein du domaine rural. En effet, avant 1980, la mobilité était portée sur la bicyclette dans le rural et sur l'automobile dans l'urbain, or après cette date la tendance s'est inversée et on observe aujourd'hui, une majorité de cyclistes circulant dans le centre-ville comparé à la périphérie. Ce constat s'explique par un réseau cycliste en France, quasiment inexistant en particulier dans les zones rurales. Si l'on compare avec l'Allemagne, par exemple, sa part modale atteint 10% contre seulement 2% en France. Cette disparition de cette pratique s'explique par une infrastructure non-adaptée : l'aménagement routier qui interrompt le flux cycliste ou encore génère des arrêts incessants, le revêtement de mauvaise qualité ou encore les éclairages absents ou non adaptés, tout comme peut l'être le profil de certaines pistes.

42 Ibid. Citation
p. 89

Une réponse nouvelle peut donc être apportée en constituant un réseau cyclable continu et maillé à travers le territoire tout en réglant les problématiques relevées précédemment (création de passages dénivelés, amélioration du revêtement et de l'éclairage).

Enfin, afin de compléter les nouveaux modes de transports durables qui peuvent être développés dans le rural, il faut se pencher sur les transports collectifs et leur développement. Celui-ci est peu présent dans le rural pour deux grandes raisons : d'une part la présence de voiries peu adaptées pour le passage de véhicules de gabarits importants comme les bus par exemple. Ce profil des routes est dû en partie à la réglementation relative à la largeur des voiries. De plus, les abords des gares sont bien souvent peu adaptés pour le stationnement des usagers ou la mise en place d'espaces ou d'infrastructures réservés à la mobilité collective ce qui limite l'intermodalité. D'autre part, le développement des mobilités alternatives peut parfois se heurter aux autres attentes sociales. Par exemple, la mise en place d'une nouvelle ligne de bus bénéficie aux usagers, mais certains habitants peuvent se plaindre de désagréments comme le bruit, les vibrations, la pollution engendrés par le passage des autobus. Le domaine rural connaît cependant, le développement d'initiatives locales (covoiturage, auto-partage, transports à la demande...), comme il a pu être précisé précédemment et qui sont peut-être plus adaptées grâce aux maillages routiers importants, aux horaires plus flexibles de ces transports collectifs. Seulement, des infrastructures afin de les accueillir et de les mettre en avant pourraient permettre leur essor et une utilisation plus importante et plus étendue.

Une recherche sur de nouvelles manières de desservir le domaine rural a été initié chez Koelis par de nouvelles lignes de bus novatrices appelé « Flexo ». Le principe ici, n'est pas d'avoir une ligne fixe de bus mais plutôt un itinéraire malléable définie par les différents arrêts de chaque passager. En entrant dans le bus, celui-ci indique l'arrêt auquel il souhaite descendre et le conducteur met donc en place un itinéraire en fonctions des différents arrêts énoncés. Ce système est régulier mais cherche à assurer des transports même hors temps scolaire ou de travail et permettant de couvrir grâce à ces nouveaux itinéraires jusqu'à l'équivalent de 2 à 4 lignes de bus standard. Assurer une mission de désenclavement pour les 25% des Français qui ne sont pas motorisés et s'adapter aux nouveaux rythmes de vie des voyageurs sont les principaux objectifs de ces nouvelles lignes ⁴³.

43 Ibid. Citation p.
108

Analyse de l'influence de la mobilité douce en partant de la gare

Réalisé par
l'auteur

0 1 km



Influence accès piéton
(15 min - 1,25 km)



Influence accès cycliste
(15 min - 3,75 km)

Mobilité douce :

Lille



26 min

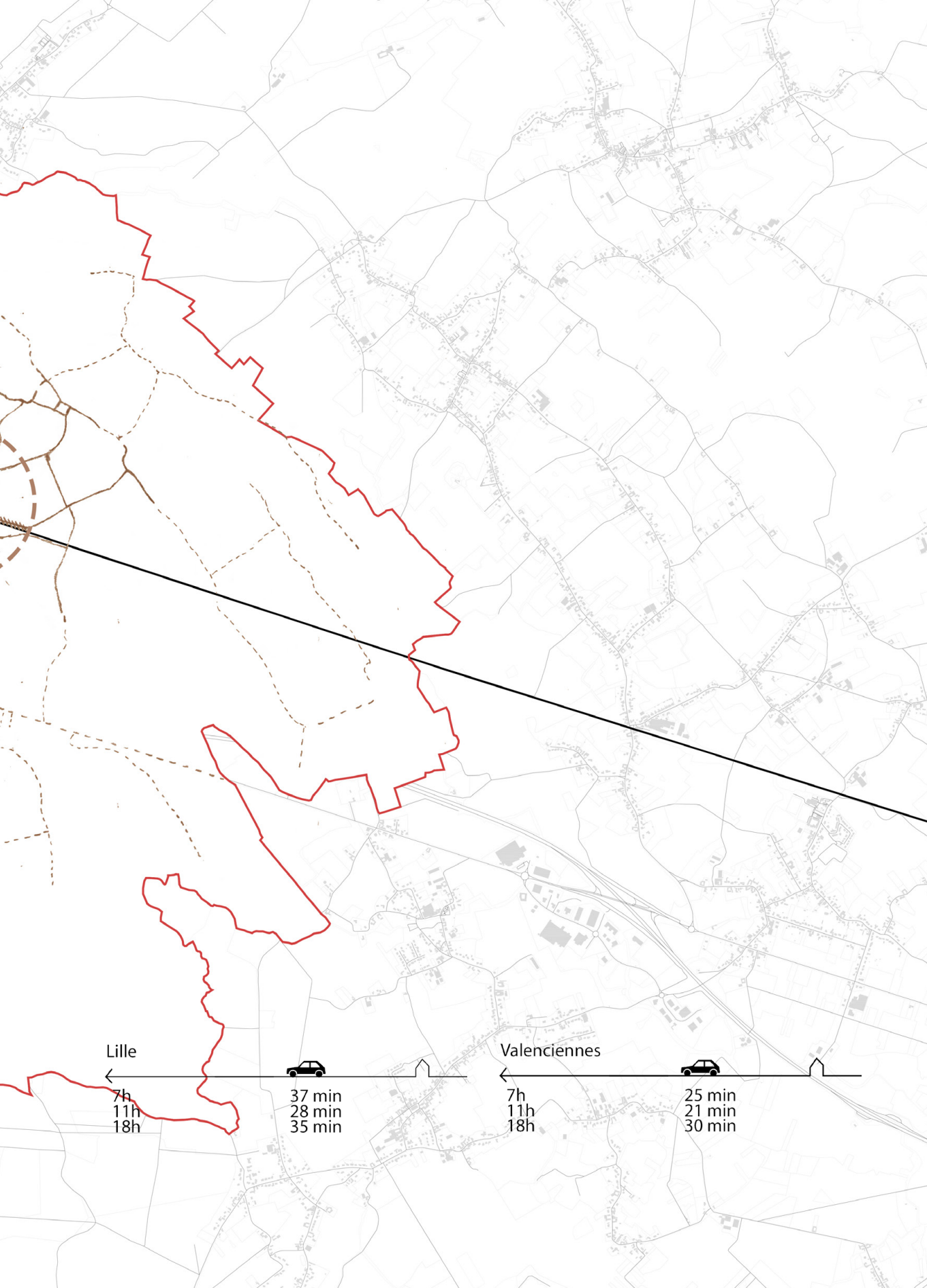
15 min

Valenciennes



20 min

15 min



**Aménagements prévus pour la mobilité douce reliant
la gare aux centres ruraux**

Réalisé par
l'auteur



0 200 m



Réalisé par
l'auteur



1



2



3

Le projet porté sur Beuvry-la-Forêt et Landas cherche également à requestionner la place de la voiture individuelle. Le but est de monter un projet d'aménagement autour de la gare. Une intention du projet était également de lier au mieux les habitants des communes avec la gare, par la mobilité douce. La première étape a été d'analyser le nombre d'habitants qui pouvaient accéder à la gare à pied ou encore à vélo dans chacune des communes avec comme durée maximale de trajet : 15 minutes. Cette première analyse a permis de montrer que l'emplacement de la gare permet à la quasi-totalité des habitants des deux communes d'accéder à celle-ci en empruntant les mobilités douces. Seulement, les infrastructures dédiées à celles-ci étant faible, l'une des parties du projet concerne directement l'accès à la gare pour les piétons et les cyclistes. Utiliser la morphologie en village-rue des deux communes pour repenser un cheminement permet de relier de manière plus rapide et plus sécurisée les différentes parties des communes avec la gare. Les chemins agricoles ont également été incorporés à cette réflexion et sont devenus des pistes d'aménagements pour ces parcours. Ils permettent de redonner vie à certains de ces accès oubliés et également de créer une véritable balade dans le paysage rural, allant plus loin qu'un simple lien avec la gare et permettant de renouer avec la marche à pied et le vélo : les mobilités historiques rurales.



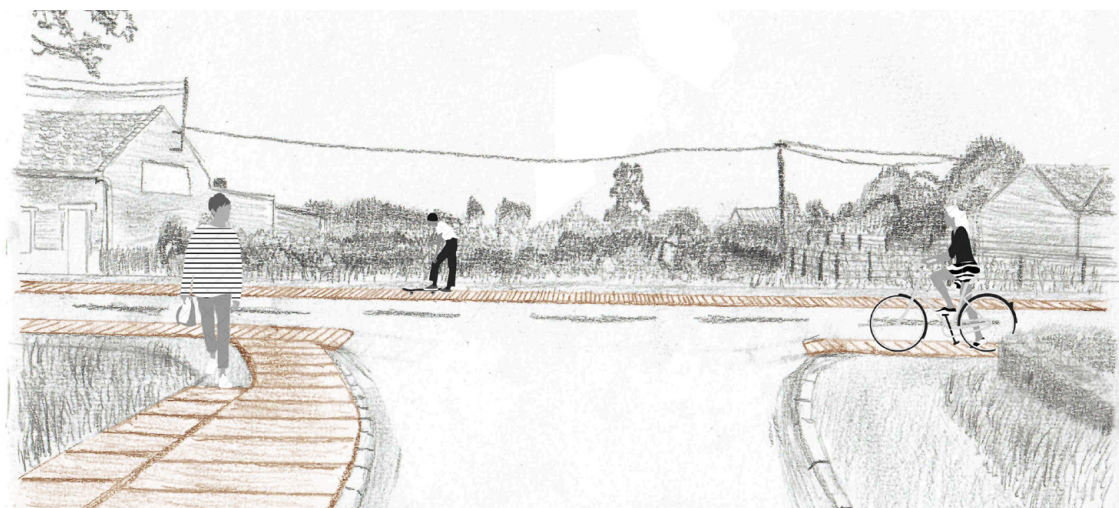
4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15

Infrastructure ferroviaire en France

Réalisé par
l'auteur
Source : Le marché
du transport ferro-
viaire de voyageurs
- Exercice 2018 -
volume 1



Légende de la carte

- Ligne ferroviaire basse vitesse
- Ligne ferroviaire à grande vitesse

Une desserte TER importante

-  3879 haltes et gares sur 2551 communes
-  99,7 % des infrastructures dédiées au TER

Une part modale encore faible

-  10% des transports intérieurs de voyageurs
-  79% des transports intérieurs de voyageurs

Comparaison des émissions de CO₂

-  10 g/km pour 230 passagers en moyenne
-  85 à 205 g/km pour 1,5 passagers en moyenne

Chapitre 6 : La Gare comme pôle moteur rural

Quel avenir pour les gares rurales ?

Les gares deviennent donc des points d'opportunité, par leur fréquentation, pour mettre en place non pas un seul lieu dédié à la mobilité, mais bien un ensemble permettant aux usagers de faire quelques courses, de rencontrer des voisins, d'autres habitants du village, de travailler quelques minutes, quelques heures, de se balader... Le but est de faire évoluer l'espace de la gare en y ajoutant de nouvelles fonctions afin de transformer ce pôle d'échange en une collection d'espaces articulés entre eux, d'univers qui permettraient aux usagers de bénéficier de cette pluralité simplement en allant travailler chaque jour par exemple. Afin de redynamiser les espaces de gares en leur permettant un regain de fréquentation, il faut repenser, tout d'abord, le confort des passagers en réaménageant des zones d'attentes et des espaces dédiés à l'information ferroviaire. A cela, doit s'ajouter un ensemble de fonctions et d'acteurs pour transformer les gares en véritables lieux de vie, lieux d'étape humanisés et animés.

Plusieurs organisations ont par ailleurs mis en place des recherches, des séminaires et même élaboré des projets dans le cadre de redynamisation de gare, comme le Cerema (centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), qui est un établissement assurant plusieurs missions à la fois de diffusion, d'études mais aussi d'appuis concernant les thématiques de l'aménagement et du développement durable. Le Cerema a organisé des ateliers de travail sur : « Le développement des services dans et autour des gares TER ». La première observation confirme l'intérêt de transformer la gare en véritable « lieu de vie »⁴⁴ autant dans les grandes gares que dans les gares de moindre importance. La première question qui est soulevée relève les intérêts que peuvent avoir les différents acteurs concernés (SNCF Gares & Connexions, SNCF Mobilités TER, organisations des transports et d'aménagements du territoire au ni-

44 CAUHOPE
Marion (dir.).
*Développer des
services dans les
gares : Premiers
Enseignements
d'Expériences
Locales*. Lyon.
Cerema Territoires
et ville. Avril 2017.
Citation p.4

Le bâtiment voyageur de la gare de Landas avant les années 60 abritant le chef de gare

Source : La voix du Nord



Le bâtiment voyageur de la gare de Landas aujourd'hui à l'abandon

Réalisé par l'auteur



veau des régions d'une part et des communes et intercommunalités d'autre part) afin de redynamiser une gare TER :

- En premier, la valorisation du patrimoine immobilier ferroviaire : les projets autour des gares permettent dans un premier temps d'optimiser l'usage des bâtiments-voyageurs et de leur redonner vie dans les cas où ces bâtiments sont à l'abandon. A cela s'ajoute également un intérêt sur l'histoire du bâtiment qui fait partie intégrante du patrimoine de la région et doit donc être conservé⁴⁵ ;

- Comme il a pu être précisé précédemment l'attractivité du transport ferroviaire doit être améliorée : renforcer un sentiment de sûreté autour des arrêts ferroviaires en ramenant des services de la présence humaine qui peut résoudre certains problèmes récurrents à la mobilité en trains ⁴⁴;

- Prôner et soutenir des projets de territoire et de développement local : un projet autour de la gare s'inscrit à une échelle beaucoup plus grande que celle de la parcelle où il vient s'implanter. Il faut le travailler avec un regard élargi afin d'entrer en cohésion avec le tissu urbain environnant et créer un « écosystème gare » qui dialogue avec les services présents dans les alentours. Cela peut se traduire également par la facilité d'accès à la gare par des mobilités alternatives à la voiture ⁴⁵;

- Enfin, le dernier enjeu touchant la gare et sûrement le plus important est de faciliter la vie des usagers : la multiplicité de services autour de la gare permet de rationaliser ces déplacements, en trouvant dans ce projet des activités que les usagers n'auront pas à aller chercher ailleurs. De plus cette facilité peut attirer de nouveaux usagers ou même des non habitués dans ce nouveau pôle d'activités concentré autour du repère que représente la gare auprès des habitants, au même titre que la mairie ou l'église ⁴⁵.

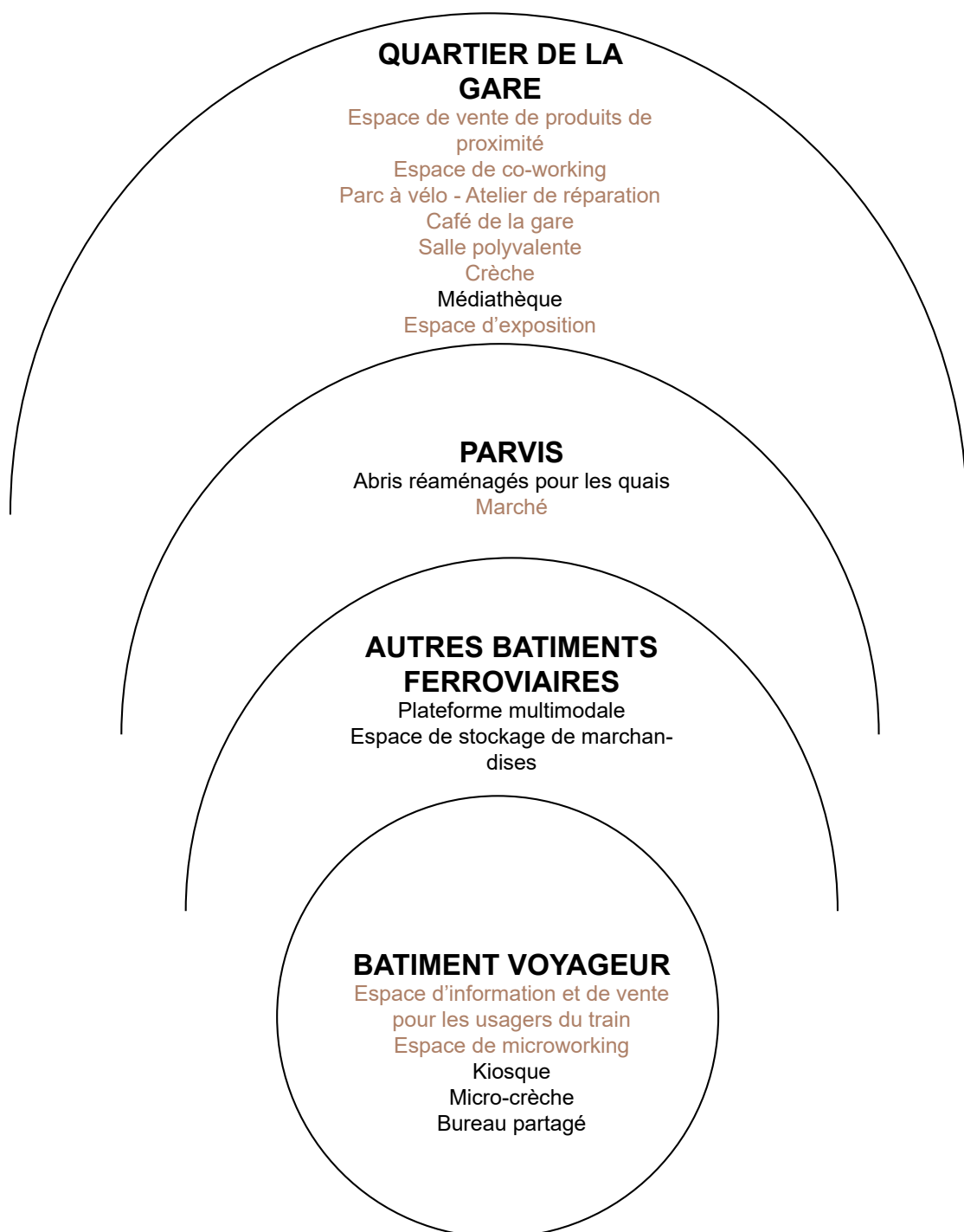
La recherche se porte ensuite sur les types de services qui vient se placer en et autour des gares, on y retrouve :

- Les services liés à la mobilité : cela touche tous les services liés aux trains (comme l'achat des titres de transports, les espaces de détente, l'affichage des horaires, etc.) mais également liés à l'intermodalité (comme les places de stationnements de rabattement, espaces liés à la mobilité, la location de vélo, offre de véhicule en autopartage, bornes de recharges pour les véhicules électriques, etc.)⁴⁶ ;

- Les services dédiés aux achats du quotidien : ces

45 Ibid. Citation
p. 10

46 Ibid. Citation
p. 8



services permettent de mettre en place des espaces de ventes de biens ou de produits de proximité mais aussi de restauration et enfin de retrait de produits ou de colis ⁴⁶ ;

- Les services au public : cette classe de services est celle qui regroupe la plus grande diversité d'activités comprenant les services culturels (les musées, les théâtres, les bibliothèques, etc.), les services à la personne (PIMMS : Point d'Information et de Médiation MultiServices, conciergerie, crèches, etc.) ou encore les services en lien avec les institutions publiques (office du tourisme, administration, etc.) ⁴⁶ ;

- Les services supports de travail et d'activités : ces services sont liés aux aménagements prévus pour faciliter le travail et les potentielles activités des usagers ; il peut s'agir d'installation Wi-Fi ou des espaces spécialisés, aménagés et organisés afin de mettre en place de véritables espaces de travail (espace de coworking, bureaux partagés, fablab, etc.) ⁴⁶.

Cependant dans le cadre de petites gares, ces services vont se différencier de ceux présents dans les grandes infrastructures par plusieurs caractéristiques : d'une part, les activités peuvent s'exercer de manière temporaire à cause d'une faible affluence lors d'heures creuses, cela peut se caractériser par des installations temporaires et démontables ou des espaces capables, qui peuvent s'adapter au cours de la journée et en fonction des activités qui vont s'y succéder. D'autre part, une mutualisation des services présents autour de la gare afin de partager les ressources de manière à toucher le public le plus large possible.

Plusieurs analyses peuvent apporter un complément d'informations pour la mise en place d'un projet autour des gares :

- Une première analyse sur l'installation de services sur mesure afin d'être en complément avec l'existant : « le potentiel de développement et d'attractivité d'un service au regard de sa capacité à proposer une offre complémentaire d'une offre existante pour l'ensemble des habitants et usagers d'un territoire »⁴⁷. Ce choix de service peut se faire en sollicitant « de futurs prestataires de services dès la phase amont des projets »⁴⁸, via des appels à projet ou encore des appels à manifestation d'intérêt (exemple : un club d'entreprises utilisatrices potentielles a été créé par Gares & Connexions afin de préciser les services à offrir et les potentiels sites). Il peut également se faire par un dialogue avec les administratifs des

47 Ibid. Citation
p. 13

48 Ibid. Citation
p. 18

Les services à implanter autour de la gare de Landas afin de réactiver le pôle de mobilité

Réalisé par
l'auteur

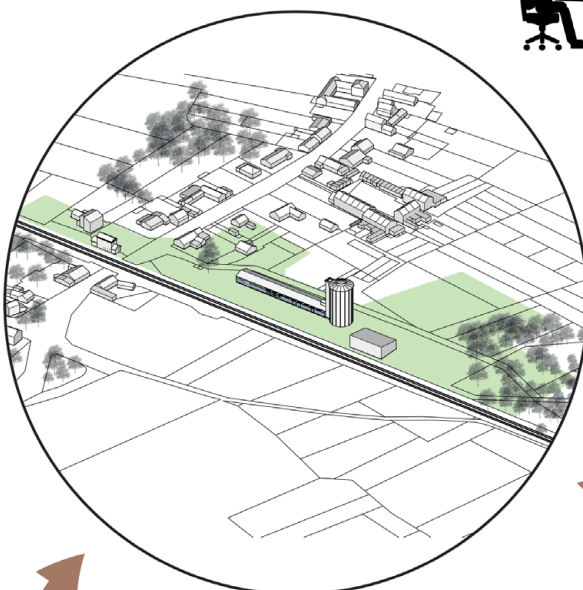
SERVICES LIES A LA MOBILITE

Réimplanter un espace dédié aux trains et aux usagers pour l'information en réutilisant le bâtiment-transporteur.



TRAVAIL ET ACTIVITE

Espace de co-working - espace d'ateliers permettant de placer un nouveau pôle de travail.



SERVICES POUR LE GRAND PUBLIC

Espace de services culturels ou de services à la personne pour renforcer l'attractivité.



SERVICES DEDIES AUX ACHATS

Espaces dédiés à la vente de produits de proximité autour d'un mode de transport collectif.

communes ou même les habitants par des présentations de projet ;

– Une analyse peut également être portée sur les usagers de l'ensemble du projet à venir dont les plus importants sont évidemment les voyageurs, utilisateurs des trains. Cette étude peut donc identifier la fréquentation par des données quantitatives (nombre de montée, de descente, fréquentation de la gare...) et qualitatives (nombre de montée, de descente, fréquentation de la gare...) de la gare et ainsi différencier les navetteurs et les autres usagers. Ces résultats permettent de mettre en avant l'importance de services s'adaptant aux horaires des travailleurs et d'offrir des activités qu'ils n'ont pas le temps de faire ailleurs. Cependant, d'autres services peuvent être mis en place afin d'animer la gare et de diluer les heures de pointes des migrations pendulaires. Le public touché ne doit pas se limiter aux usagers des trains mais doit également contenir les riverains du quartier, de la commune voire des automobilistes de passage qui trouvent sur leur route un pôle d'activité accessible doté d'un parking.

– Enfin, une dernière analyse sur les différents acteurs concernés permet de mieux comprendre le développement d'un projet autour de la gare. On retrouve notamment, les conseils régionaux pour leurs compétences en termes d'aménagement mais également pour leur fonction d'autorité organisatrice des transports régionaux et leurs capacités de prôner les projets de développement des gares. Ensuite, les communes et les intercommunalités sont également des acteurs primordiaux car elles sont directement concernées par l'aménagement autour des gares, et des nouveaux services à proposer. Enfin, le développement de projet de services dans les gares relève directement de la filiale Retail & Connexions de Gares & Connexions de la SNCF qui est chargée de l'immobilier commercial des bâtiments de gares. Chacun de ces acteurs a des compétences, dans l'élaboration d'un projet à l'intérieur et autour de la gare, complémentaires. C'est pourquoi, il semble primordial de mettre en place une gouvernance afin de mobiliser les acteurs stratégiques et d'organiser leur collaboration et leur mise en relation afin d'obtenir une approche complète à la fois dans l'élaboration et la mise en œuvre du projet.

Dans les petites gares TER, ce sont principalement les agences régionales du groupe ou la direction déléguée des gares transiliennes qui participent voire initient ces projets.

Enfin, les prestataires de services associatifs, privés ou encore publics peuvent être intéressés par le développement des gares mais doivent apprendre à connaître l'ensemble des associés afin de mettre en place le projet le plus pertinent possible.

Les développements des commerces et des services dans les gares TER restent tout de même difficiles à cause des coûts de mise à disposition et de la longueur des procédures. Mais les collectivités cherchent à les aider en apportant un soutien financier à ces services : sur de plus gros contrats de services au niveau national par exemple, la SNCF peut mettre en place un mécanisme de péréquation afin que les services des grandes gares servent aux services dans les gares de plus petites tailles.

Des processus qui cherchent à revaloriser les gares

Plusieurs processus voient le jour actuellement afin de repenser les gares et les services qui s'organisent autour d'elle. On peut citer par exemple, l'appel à projet « 1001 gares » initié par la SNCF, l'organisme ferroviaire a recensé tous les espaces capables dans les bâtiments voyageurs de gares « à fréquentation plus modeste »⁴⁹. Elle a pu identifier et répertorier jusqu'à 450 gares aujourd'hui qui sont présentées à tous, et l'objectif est que plus de 1000 gares soient concernées par ces appels à projet à terme. Cette classification permet de mettre en avant tous les espaces disponibles dans les bâtiments gares afin de les mettre en avant pour tous les porteurs de projets cherchant des espaces pour y implanter des services innovants et utiles au territoire. Ces porteurs de projets peuvent être des commerçants, des entrepreneurs, des acteurs locaux, des associations, ou des collectifs d'intérêt public. Tant que le projet est cohérent avec le territoire dans lequel il s'inscrit, il est possible d'accéder à l'information et de présenter un projet de manière équitable.

49 Ibid. Citation
p. 15

Partie 3 : Construire le paysage rural

Chapitre 7 :

Les typologies rurales dans l'organisation et la structure villageoise

Les morphologies et formes des campagnes

L'observation du domaine rural et de ses richesses est une étape obligatoire dans la question de la redynamisation. Même si celles-ci peuvent être oubliées ou abandonnées, elles restent des éléments du domaine rural qui doivent être réactivées et renforcées afin de prouver leur valeur auprès des habitants. Ces richesses, ces moteurs peuvent être de différentes natures :

- **Le milieu physique** : qui touche à la fois la géologie, la pédologie, le relief, le climat, l'hydrographie, l'occupation des sols ou encore les ensembles paysagers.

Le village vient s'implanter sur une base qu'on appelle le milieu physique, ce sont des éléments auxquels l'homme doit s'adapter car il a peu d'influence sur ceux-ci. « Il s'agit des facteurs abiotiques (l'action du non vivant sur le vivant) »⁵⁰. Avec le temps, l'homme a pu retravailler son environnement, toutefois du fait de la préexistence du milieu physique à toute intervention humaine, la compréhension de l'implantation des villages passe par la connaissance des facteurs qui ont influencé les différents choix de développement de ces villages.⁵⁰

- **Les voies de communication** : une notion qui aborde les flux de circulation, la présence de grands axes, les voiries destinées aux usagers faibles, aux cyclistes, l'influence des gares... ;

Cette thématique est la partie structurante du village puisque le réseau des différentes voies de communication constitue la « colonne vertébrale de la structure villageoise »⁵¹. Cette structure se fait essentiellement autour des voiries mais peut également se faire sur le passage d'une voie de chemin de fer ou le long d'une voie d'eau. Cette analyse per-

50 SEVRIN
Laurent. *Territoire
en vue Guide de
lecture du territoire
rural*. Namur. Edi-
tion Fondation rural
de Wallonie. 2018.
Citation p. 48

51 Ibid. Citation
p. 102

met de mettre en avant les problématiques liées aux flux de déplacement : réseau de voies lentes inexistant ou incomplet, des mauvais raccordements avec les nouveaux quartiers ou encore des réseaux ferroviaires non développés. Les gares, dans le domaine rural, sont par ailleurs des moteurs qui cherchent à se redynamiser et deviennent des points d'entrée pour des projets de nouvelles polarités servant le domaine rural.

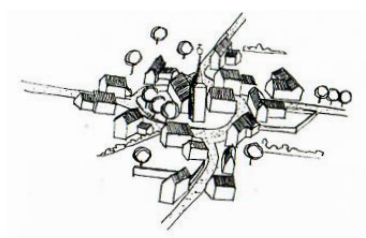
La dernière notion est **le bâti rural** qui se tourne vers l'existant au sein du village donc de la grande échelle : la structure du village ; à une échelle plus ciblée comme les typologies rurales, présentes sur le territoire et les éléments patrimoniaux,

Comme dit précédemment la structure d'un village reflète l'organisation de ces voies de communication mais aussi son bâti, ses espaces naturels et ses places. Historiquement les villages s'organisaient autour de l'activité locale dominante, souvent agricole. On retrouve deux grands types de structures villageoises :

Pour commencer **la structure d'habitat dispersée** : les habitations et les fermes sont dispersées, éparpillées dans la campagne et sont reliées par des chemins et des sentiers. Certaines exploitations peuvent être regroupées et formées un hameau ;

Enfin **la structure d'habitat groupé** : à l'inverse des structures dispersées les habitations occupent ici un espace clairement délimité, où les limites du village sont définies facilement. Ce type de village se regroupe en trois catégories :

Les **villages-centre** ou croisement : il s'agit d'un village à noyau qui peut être une agglomération de maisons, une place, la maison communale ou encore un simple carrefour d'où partent les différents chemins ⁵² ;



Source :Ter-
ritoire en vue
Guide de lec-
ture du territoire
rural.

52 Ibid. Citation
p. 103

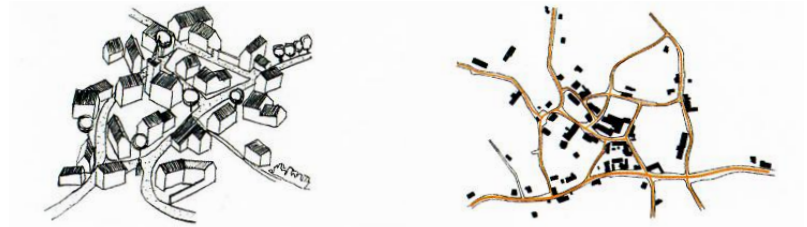
Le **village rue** : les maisons s'organisent autour d'un axe principal, autour d'une route s'allongeant parfois pour intégrer une place donnant ainsi une forme allongée au village ⁵² ;

Source :Territoire en vue
Guide de lecture du territoire rural.



Le **village tas** : le village est formé d'un ensemble de rue sans structure apparente et sans centre précis ⁵².

Source :Territoire en vue
Guide de lecture du territoire rural.



Les communes étudiées ont une structure relativement particulière car il s'agit d'un hybride entre un **village centre** et un **village rue**. En effet, dans chacune on retrouve une évolution du village qui s'est effectuée le long des voiries existantes et des grands axes d'où l'aspect allongé des villages. Cependant, on y retrouve également la présence d'un centre caractérisé par la présence d'une église. Cette structure particulière est intéressante dans le projet, notamment dans la mise en place des installations pour la mobilité douce car elle permet par l'aménagement de ces voiries de toucher un maximum d'habitants tout en reliant les centres communaux qui sont les pôles existants avec le nouveau pôle rural autour de la gare, objet de ce projet.

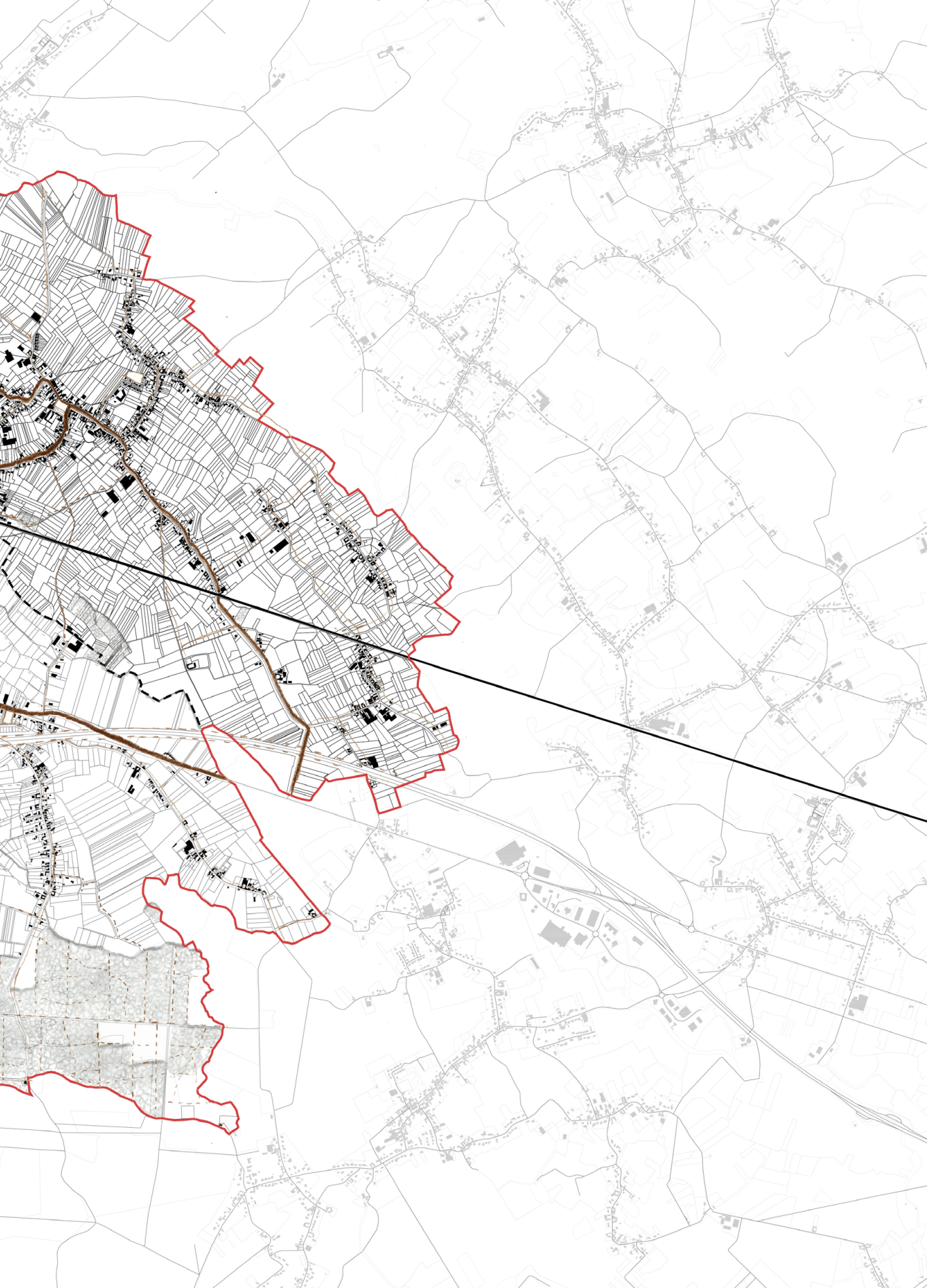
Analyse des principales voies de circulation structurant le village

Réalisé par
l'auteur



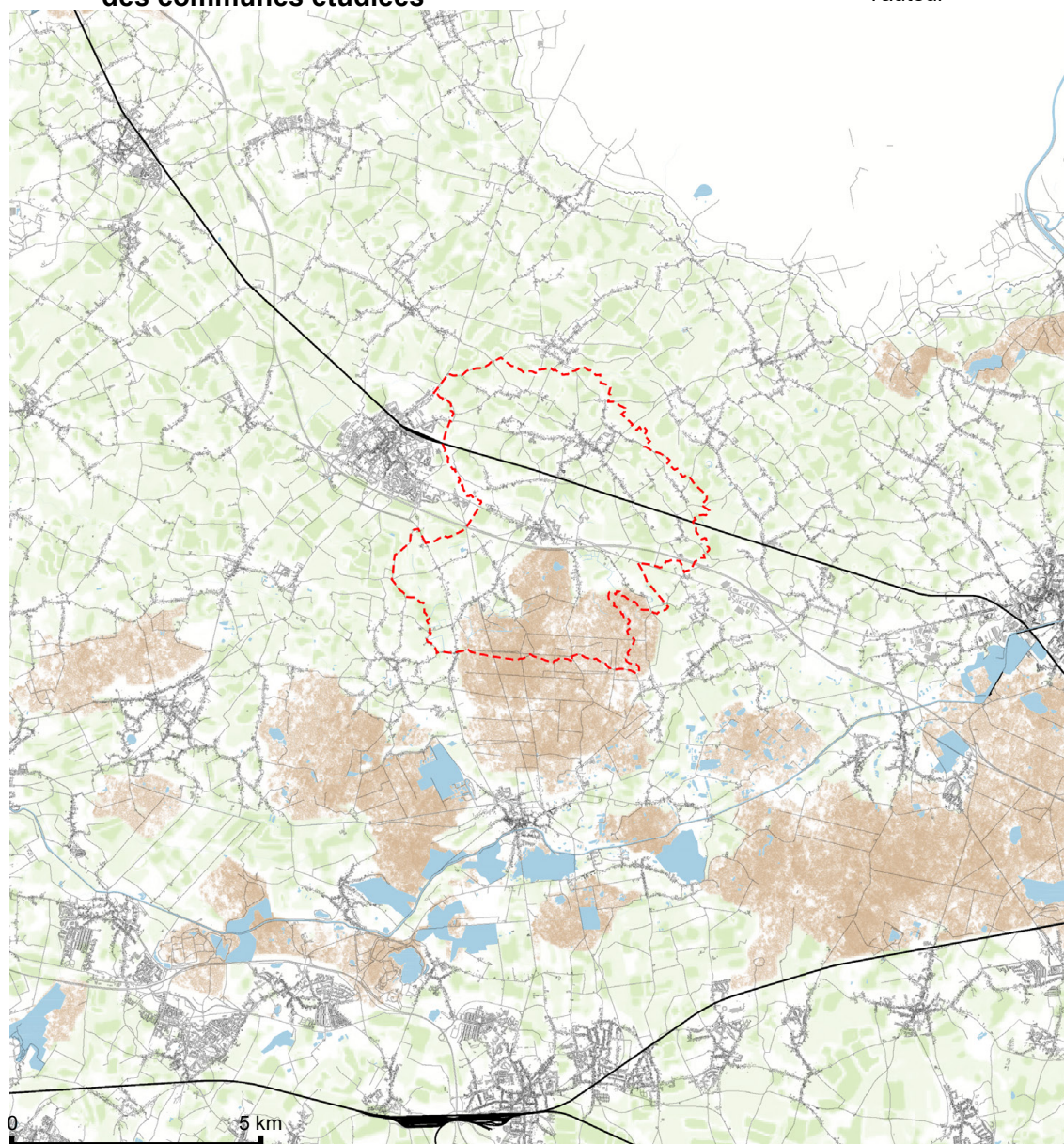
0 1 km

Réseau viaire principal

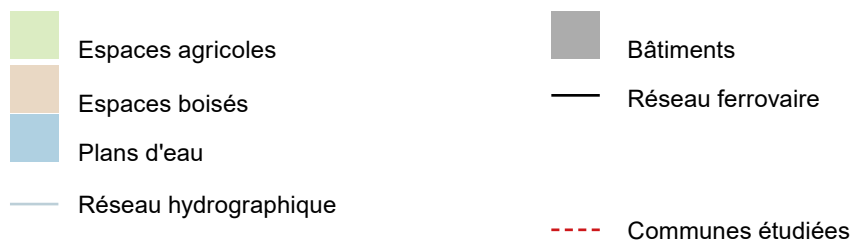


Les différentes trames composant le paysage autour des communes étudiées

Réalisé par
l'auteur



Trames constituant le paysage



Chapitre 8 : Vertus d'un bon aménagement

Les trames composant le paysage rural

La réflexion d'un bon aménagement doit passer par la connaissance et la réflexion sur les différentes trames qui caractérisent et structurent le paysage, il s'agit d'un terme mis en place dans les années 1990 comme étant un « outil de restauration et de protection de la biodiversité et d'aménagement du territoire »⁵³. Ces trames se décomposent en trois thématiques :

- **La trame verte et bleue** : elle correspond à un réseau qui reprend « l'ensemble des zones vitales et des éléments qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales pour leur survie »⁵⁴. Si on la décompose, on y retrouve donc d'une part, la trame bleue qui reprend tous les réseaux d'eau, qui trament et structurent les territoires et les relient entre eux ; elle permet notamment le développement d'axes de communication et la lecture de l'aménagement du territoire. D'autre part, la trame verte qui regroupe tous les espaces verts créant de la biodiversité (parc naturel, plain, monts...). Cette dernière n'est pas toujours située à proximité de la trame bleue et peut donc se dissocier d'elle ;

- **La trame jaune** : celle-ci regroupe tous les espaces agricoles qui composent le territoire et donc certainement la plus importante sur le territoire rural. Comme il a pu être souligné précédemment, l'enjeu de cette trame se situe dans la lutte contre l'étalement urbain qui entraîne le grignotage de ces espaces⁵⁵ ;

- **La trame rouge** : il s'agit d'une trame moins référencée mais qui reprend le maillage des friches et des anciens bâtiments industriels. Cette trame est propre au territoire de l'Eurométropole et sa dénomination fait référence à la couleur de la brique typique du nord de la France et des Flandres⁵⁶.

La trame verte et bleue se distingue des autres, car elle

53 NICOLOSO Barbara. La Trame Bleue et Verte au Cœur du Projet Fédérateur de l'Eurométropole. Lille Métropole. Mission de stage. Septembre 2013. Citation p. 19

54 Ibid. Citation p. 30-31

55 Ibid. Citation p. 34

56 Ibid. Citation p. 35

structure le territoire mais permet également des entrées de développement et de projet le long de cette maille. De plus, elle porte l'enjeu de l'écologie et de la biodiversité. En effet, le concept de cette trame « s'appuie principalement sur la préservation de la biodiversité et des services écosystémiques »⁵⁷. A cela s'ajoutent donc des enjeux au niveau de l'aménagement du territoire qui est une véritable opportunité de projet novateur mettant en synergie l'architecture et la biodiversité. Cependant, il est important de distinguer la trame verte et bleue de la trame récréative, même si les projets liés à la biodiversité ont également une visée touristique, sociale ou encore économique.

On peut d'ailleurs noter que la région des Haut-de-France est, comme le souligne Paula Vignano, une région faite « d'eau, d'espace bleu comme des rivières, cours d'eau des canaux, mais aussi des capillaires et des nappes phréatiques »⁵⁸. De plus, elle peut être considérée comme pionnière dans la connaissance et la représentation de cette trame car dès 1990, un relevé et une cartographie sont effectués dans la région, dans le but de relever tous les corridors écologiques qui maillent son territoire. Ce sont ces démarches qui vont inciter une démarche à l'échelle nationale. Depuis, plusieurs documents visant le développement du territoire ont été mis en place et cherche à prendre en compte et valoriser cette trame. On retrouve notamment le SRADTTa qui, additionné avec le SRCE TVBb augmente la prise en compte de la biodiversité. Le SRCE TVB est pris en compte par le SCoTc.

Ces documents montrent donc l'importance grandissante de la trame verte et bleue comme réflexion de développement. Aujourd'hui, la métropole contemporaine et durable doit fabriquer sa structure grâce au réseau hydrographique et aux espaces verts qui ont été oubliés avec le temps car ceux-ci sont les facteurs de la constitution d'une séquence d'espaces publics en assurant des équitables interventions basées sur une politique démocratique : « les espaces verts créent souvent des situations de valeur »⁵⁹. Cette qualification de la trame verte et bleue peut s'effectuer par l'agrandissement des espaces dédiés à l'eau, la création de plus d'espaces boisés afin d'avoir des avantages de développement le long d'espaces écologiques mais également des éco-services que cite Paula Vignano et Bernardo Secchi : « affaiblissement des risques, qualité accrue de l'air, absorption du CO₂, qualité et importance des masses d'eau, qualité de l'eau de surface et le maintien de l'agriculture ... »⁶⁰.

57 Ibid Citation
p.23

58 Veille Eau.
Vidéo : Interview
Paola Vignano –
Pour de nouvelles
relations entre l'eau
et l'urbanisme –
Graie. Juin 2016.
[consulté le 30-04
2021]; Accessible
via: <https://veille-eau.com/videos/interview-paola-vignano-pour-de-nouvelles-relations-entre-l-eau-et-l-urbanisme-graie>

59 Op. Cit.
SECCHI Bernardo,
VIGNANO Paola,
SMETS Bas, DE
GEYTER Xaveer,
ALKEMADE Floris,
DESVIGNE Michel.
Élément pour une
synthèse – La
consultation Lille
Métropole 2030.
Citation p. 30

60 Ibid. Citation
p. 61

Ce traitement des différentes trames permet enfin une lecture plus homogène du territoire, la relation entre l'eau, la topographie et la végétation est fortement mise à l'épreuve. Cette fragmentation des espaces naturels est un enjeu important et il est primordial de reconnecter l'ensemble des espaces naturels. Les deux architectes précisent : « Cette question de la reconnexion permettrait également de créer une structure cohérente à travers les différentes échelles du territoire » ⁶⁰.

a : Le SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable) est un document stratégique d'aménagement du territoire qui vise plusieurs objectifs vis-à-vis de la biodiversité :

- Permettre la restauration des différents services écosystémiques, grâce à la trame verte et bleue ;
- Renforcer les services écosystémiques en accélérant la recolonisation écologique des milieux ;
- Construire les conditions de la transition en soutenant la recherche, la connaissance et la formation ;
- Intégrer les habitants dans la construction de la transition écologique ;
- Lier les différents acteurs concernés en construisant une gouvernance adaptée.

Définition établie par SECCHI Bernardo, VIGANO Paola, SMETS Bas, DE GEYTER Xaveer, ALKEMADE Floris, DESVIGNE Michel dans l'ouvrage : Elément pour une synthèse – La consultation Lille Métropole 2030.

b : Le SRCE TVB (Schéma de Cohérence Ecologique – Trame Verte et Bleue) est un document servant à identifier et à préserver les continuités écologiques constitutives de la TVB, pour assurer le bon état écologique de ces milieux.

Définition établie par SECCHI Bernardo, VIGANO Paola, SMETS Bas, DE GEYTER Xaveer, ALKEMADE Floris, DESVIGNE Michel dans l'ouvrage : Elément pour une synthèse – La consultation Lille Métropole 2030.

c : Le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) est un document de planification qui a un objectif principal lié à la biodiversité, cette fois-ci à l'échelle de la métropole et de son environnement : assurer « La qualité de l'environnement et du cadre de vie, en assurant la préservation des ressources, la valorisation des paysages et du patrimoine, le traitement des friches et des coupures, la limitation des risques et des pollutions, la maîtrise de l'énergie ».

Définition établie par SECCHI Bernardo, VIGANO Paola, SMETS Bas, DE GEYTER Xaveer, ALKEMADE Floris, DESVIGNE Michel dans l'ouvrage : Elément pour une synthèse – La consultation Lille Métropole 2030.

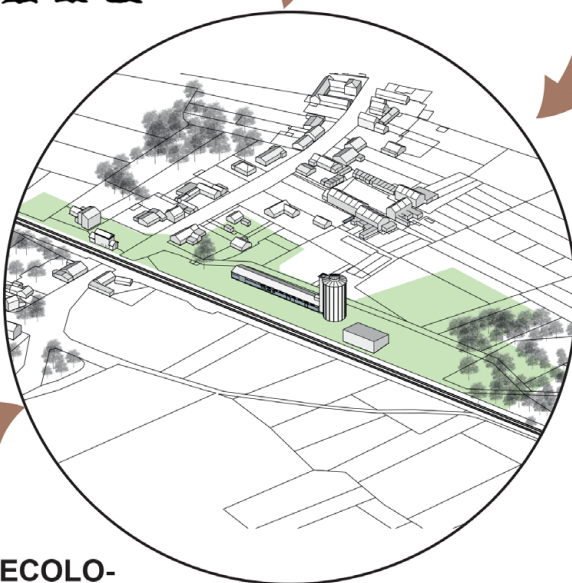
AMENAGEMENT RURAL

Intégration dans le paysage par une inspiration des volumétries environnantes (volumétrie du bâtiment-voyageur et des maisons proches)



S'INTEGRER DANS UNE INFRASTRUCTURE EXISTANTE

Implantation le long de l'axe ferroviaire et dans le prolongement de cheminements existants



REFLEXION ECOLOGIQUE

Reflexion sur la gestion des ressources et la production d'énergie
Aménagement porté sur les mobilités alternatives



ESPACES VIVANTS

Espaces publics en lien avec le paysage agricole, les pratiques herbagères et des espaces verts présents dans la commune



PROJET DURABLE

Services importants reprenant les besoins des communes



Gion. A Caminada et sa réflexion sur l'avant-projet

Un aménagement dans l'espace rural doit être réfléchi et certains principes peuvent être préalablement établis. Les principes énoncés ici, permettent d'appliquer au projet ce qui a pu être énoncé précédemment dans les parties qui théorisent le domaine rural, son évolution et ses possibilités :

- Une **Approche Globale** : Agrandir le cadre de travail permet de travailler à toutes les échelles et « se figurer les flux de circulation, les activités environnantes, et se fixer pour cette analyse une aire pertinente »⁶¹. Comme il a été relevé dans la partie dédiée aux gares, il est important d'augmenter la focale de l'analyse afin d'observer l'environnement à une nouvelle échelle pour mettre en place un projet selon les besoins des communes⁶¹ ;

- Un **Aménagement Rurale** : le village c'est la sobriété, le respect et la simplicité. Le site doit être respecté. Et la construction doit s'inscrire dans un respect des typologies existantes et des matériaux locaux⁶¹. Le projet doit donc, par la réutilisation de volumes existants dans le domaine rural, mettre en place un agencement simple qui caractérisera les espaces publics et intérieurs du projet ;

- Un **Espace Convivial** : l'espace doit être ouvert sur l'extérieur pour le public, fréquenté, faire coexister les usagers. L'accès aux PMR doit être pensé et facilité⁶¹ ;

- Un **Espace Intégré** : l'espace doit s'adapter aux différents besoins dans le temps : parfois lieu de manifestation, parfois sous chapiteau...⁶¹ Cette adaptation peut se faire par la présence d'espaces capables adaptables aux besoins ;

- Une **Participation Locale** : « participation des habitants, des usagers à la discussion du projet, à la recherche d'idée et d'avis. Participation de producteurs – d'entreprises locales dans la mise en œuvre du projet. »⁶¹ ;

- Un **Projet Durable** : le projet doit s'inscrire également dans des problématiques actuelles notamment dans la question de la mobilité requestionnant la place prépondérante de l'automobile dans le milieu rural, mais également dans la question de l'énergie et plus particulièrement le développement des énergies renouvelables et les impacts qu'elles peuvent avoir sur le paysage rural.

Gion A. Caminada est un architecte qui a beaucoup tra-

61 DELPORTE Francis, Les Espace publics villageois : Les Cahiers de la Fondation Rurale de Wallonie n°8. Namur. Edition Fondation Rurale de Wallonie. 01 janvier 2009. Citation p. 3

vaillé dans l'aménagement rural. En effet, cet architecte né en 1957 à Vrin, est professeur d'architecture et de design à l'école polytechnique de Zurich. Il a pour commencer un diplôme de menuisier de chantier et devient finalement architecte et ouvre sa propre agence dans son village natal où il conçoit et réalise un programme de réhabilitation de bâtiments vernaculaires. Il met en place ses propres notions essentielles à la redynamisation rurale :

- « L'image du lieu représente la concentration des causes »⁶² : le site se compose des différentes actions humaines qui ont été effectuées sur celui-ci ce qui peut créer ainsi la spécificité du lieu ;

- « La recherche d'expression des particularités sert à donner naissance au lieu et à des différences »⁶² : une recherche constante de points forts spécifiques à chaque projet créant ainsi une différence avec son environnement ;

- « Les différences naissent de l'ensemble des particularités spécifiques d'un lieu et de la culture qui en résulte »⁶² : le projet doit s'adapter à la topographie, au climat mais également au savoir-faire et aux matériaux locaux, c'est pourquoi il devient un projet bien spécifique ;

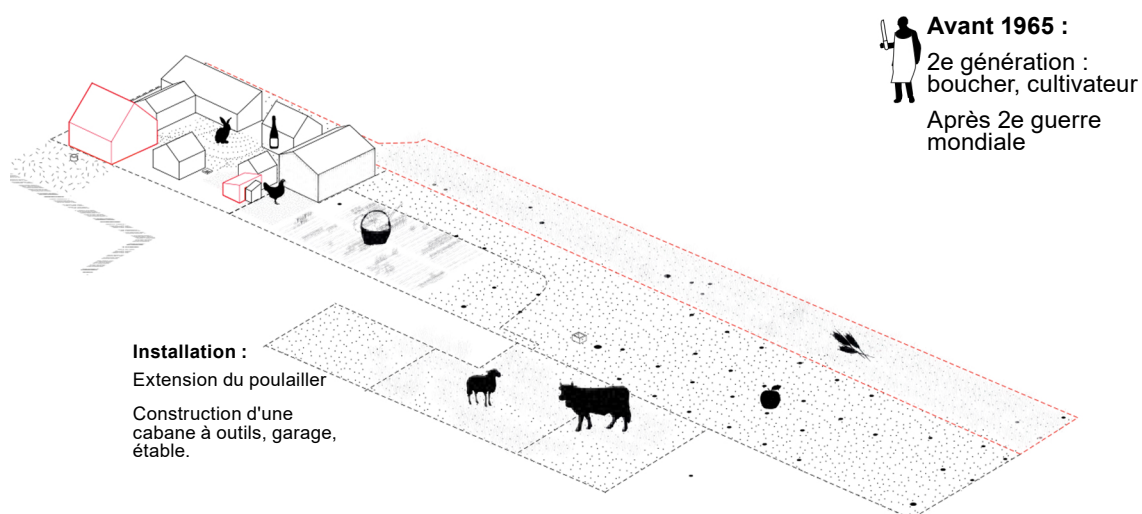
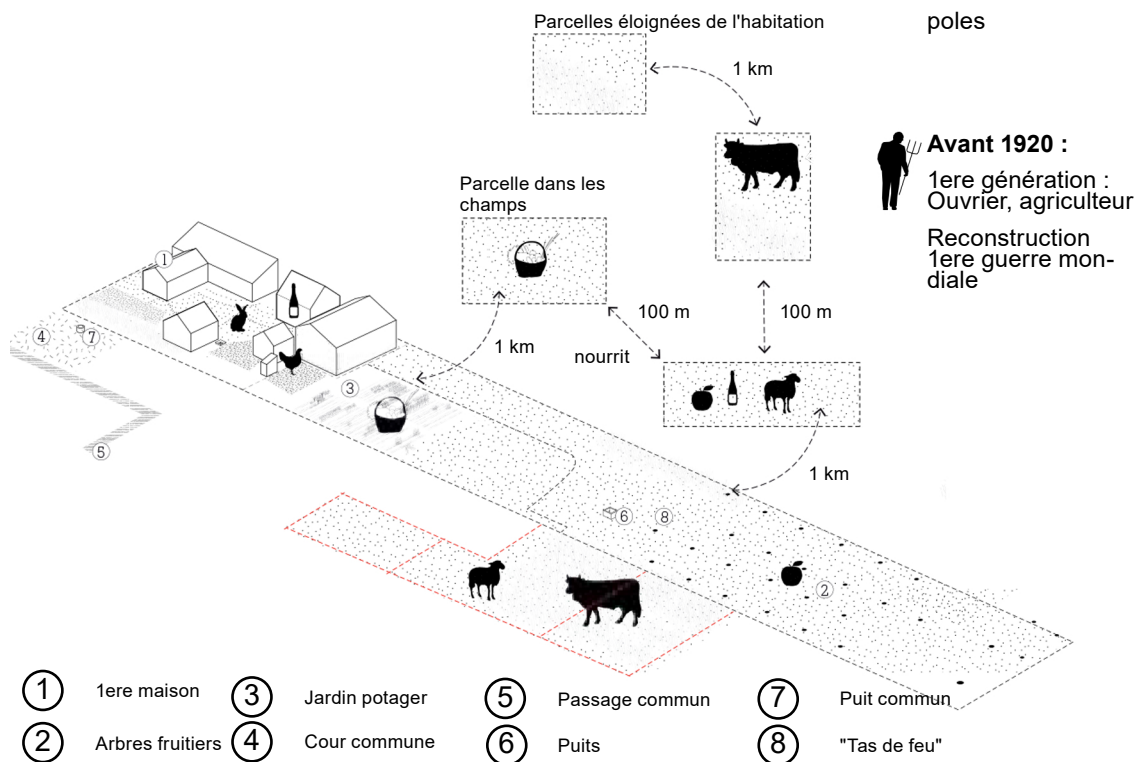
- « Les différences d'un lieu à un autre ne deviennent effectives qu'à force de similitude » : pour qu'un ensemble gagne en puissance celui-ci doit avoir « une quantité de presque identique »⁶², pour créer une identité, un sentiment d'appartenance ;

- « Le projet qui soulève la question de l'identité du lieu ne relève pas uniquement de l'esthétique, mais il répond à un besoin humain profond »⁶²;

62 Cité de l'architecture du patrimoine. Global Award 2016, Gion Caminada, Suisse (VF), 9 mai 2016 [consulté le 04-09 2020]; Accessible via: <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/global-award-2016-gion-caminada-suisse-vf>

Exemple d'évolution des pratiques et de l'occupation d'une parcelle (logement à Sinceny)

Source : La France des Campagnes à l'heure des Métropoles



Chapitre 9 : Une leçon à tirer de la pratique vernaculaire des habitants du domaine rural

Renouer avec une forme de proximité

Si nous observons un bâti existant et historique dans le domaine rural il est bien souvent le site de nombreuses transformations effectuées par les différents habitants au cours du temps. En effet, au fil des différentes générations et des pratiques qui se sont succédées, le bâti s'adapte aux différentes pratiques remaniant le paysage de la parcelle par l'apparition de nouvelles constructions servant pour le stockage, pour accueillir de nouveaux habitants ou pour de nouvelles pratiques vivrières. Si nous revenons dans le temps, même avec la venue de l'industrie, la pratique de la terre était toujours importante, comme le souligne Albert Demangeon dans sa thèse de géographie régionale, « [...] tout ce monde, gagné par l'industrie, n'a pas perdu le goût de la vie des champs. [...] Le repos de ces ouvriers, c'est de travailler la terre »⁶³. Au début de 20e siècle, les pratiques herbagères restaient très courantes et les échanges entre habitants également, un réel système de partage et d'échange existait et s'effectuait à l'échelle du village. Mais plus on avance dans le temps, plus cette pratique de culture du chez soi disparaît à cause d'un manque de temps et d'investissement des habitants dans cette pratique. Certaines terres sont même remises aux agriculteurs locaux ou sont récupérées par remembrement de parcelles. Les espaces de stockages prennent le pas sur les espaces dédiés à la production vivrière. Pourtant, même si certaines pratiques disparaissent la gestion de l'eau reste un élément clé de la parcelle par la présence de puits et de système d'irrigation. De plus, certaines pratiques herbagères commencent à refaire surface sur ces parcelles par la sensibilisation de la production locale face aux produits issus de la mondialisation mettant en retrait les agriculteurs et producteurs locaux.

63 Ibid. Citation
p. 86

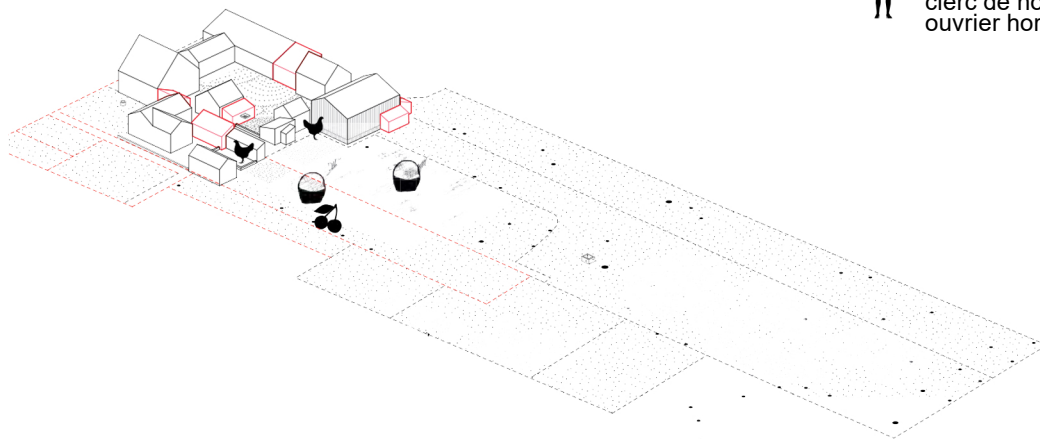
Cette évolution de la parcelle se compose donc de dispositifs situés à l'interface entre le jardin et la maison mais

Exemple d'évolution des pratiques et de l'occupation d'une parcelle (suite)



Avant 1975-80 :

3e génération :
clerc de notaire,
ouvrier horloger



Installation :

Système de pompage de l'eau du puits pour l'acheminement au jardin

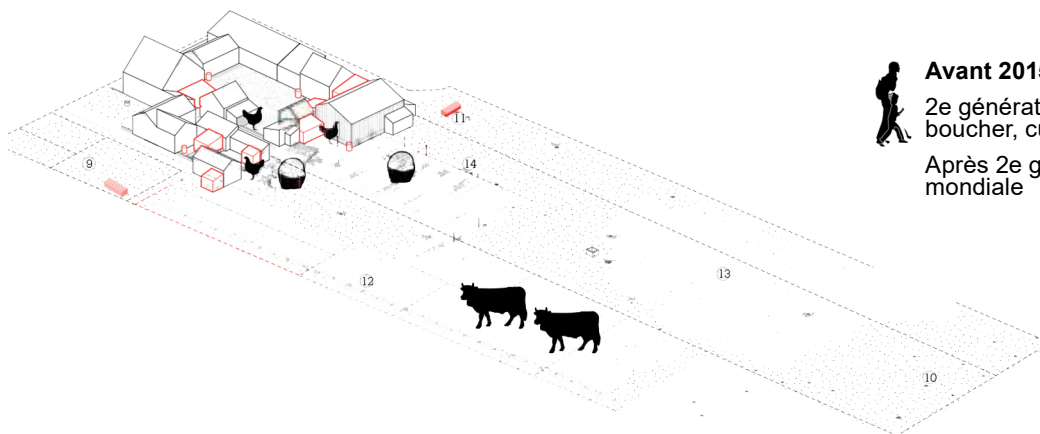
Transformation :

ancienne étable = appartement, espaces vivriers + espace de stockage et récupération de traverses de chemin de fer ancien + tas de bois



Avant 2015 :

2e génération :
boucher, cultivateur
Après 2e guerre mondiale



Installation :

Stockage.

Extension de la grange.

Récupération d'eau de pluie.

⑨

Pelouse

⑪

Jardin potager

⑬

Passage commun

⑩

Arbres fruitiers

⑫

Cour commune

⑭

Puits

sert chacun de ces espaces et crée autant d'espaces d'entre-deux qui se situe entre le collectif et l'individuel, venant complexifier toute l'organisation spatiale des différentes parcelles

Ce que l'on pourrait qualifier de constructions « fait main » participe également à ces évolutions et se caractérise par des rajouts et des bâtiments réalisés par les habitants (matériaux recyclés et auto-construction) ; ces constructions vernaculaires ont pour but premier : l'économisation de ressources pour l'énergie, pour les productions vivrières ou encore pour le stockage de matières premières inertes ou d'objets domestiques. Ces ouvrages d'indéniables qualités pratiques, dans le sens où ils tirent leur force de l'économie de mécanismes techniques servant l'économie de ressources, sont pourtant dévalorisés aujourd'hui. En effet, les règlements d'urbanisme cherchent à freiner les constructions informelles tel des appentis ou des ajouts afin de limiter une architecture plus spontanée qui est bien souvent caractérisée comme « ne faisant pas propre ». Les règlements d'urbanismes cherchent donc à effacer cette culture du fait main afin d'aboutir à « une uniformisation des modes d'habiter avec des répercussions sur le droit de propriété, quand il n'est pas dit que l'on puisse habiter comme on veut sur son propre terrain » ⁶⁴. L'analyse de l'évolution d'une parcelle permet de mettre en avant une forme de proximité qui cherche à revenir dans le domaine rural par des constructions informelles réalisées par les habitants, cette donnée permet d'apporter au projet des espaces d'entre deux, entre l'intérieur et l'extérieur afin que les habitants puissent s'en saisir directement afin de ramener de la proximité dans la production, dans le sociale ou dans les ressources tout en les intégrant dans un projet global.

Cependant, ces constructions connaissent deux principales limites : la mise en œuvre approximative des matériaux et l'absence de projet global. Ces problématiques induisent la place d'un professionnel qui permettrait dès l'amont du projet de mettre en place des systèmes reprenant les qualités des constructions « fait main » tout en s'inscrivant dans un projet global.

Une construction aujourd'hui globalisée et formatée, non à l'image du savoir-faire, des pratiques, et des enjeux climatiques et environnementaux locaux

64 Ibid. Citation
p. 94

Pratiques herbagères toujours présentes dans les communes de Landas et Beuvry la Forêt

Réalisé par
l'auteur



Installation faite avec des matériaux de récupération pour l'élevage de canard

Réalisé par
l'auteur



par les français est la maison individuelle et sa demande ne cesse de croître⁶⁵. Pourtant, cette forme d'urbanisation est caractérisée comme peu pérenne et composée de formes architecturales et urbaines régies bien souvent par la loi du marché, le traitement en termes d'architecture, de sociologie et de culture est des plus pauvres. Cette observation est due à une certaine rupture entre l'architecte et l'habitant, « le local de manière général » car ces professionnels sont ou se sont exclus de la logique économique de la production urbaine des villages qui sont des constructions sur catalogues avec d'une part les « pavillonneurs »⁶⁶ (constructeurs de maison clef en main), et d'autres part le marché de matériaux de construction qui s'ouvre au grand public sous le slogan « do it yourself »⁶⁴. Cette distance établie entre l'architecte et l'habitant est de plus en plus problématique car les enjeux écologiques et du développement durable appellent de nouvelles compétences professionnelles, constructives, techniques et plastiques. La problématique est donc de renouer des liens forts entre l'architecte et la population rurale sans que cette relation soit, comme le soulève Patrick Bouchain, inégales dans le sens où bien souvent, le premier déverse sa science face à quelqu'un qui ne comprend pas. C'est pourquoi, ce dernier milite contre les chantiers globalisés et prône au contraire des chantiers vernaculaires qui sont pour lui une réconciliation avec l'habitant, il précise que pour lui le vernaculaire est « tout ce qui demeure périphérique ou extérieur aux flux mondiaux du capital et tout ce qui, de gré ou de force, se dérobe à son contrôle [...], toutes les démarches qui tentent d'agencer et de manière optimale des ressources et les matériaux disponibles en abondance ou à très bas prix, y compris la plus importante d'entre elles, la force de travail »⁶⁶.

L'architecture vernaculaire est donc une pratique qui vient en opposition avec le vocabulaire universel et international de l'architecture moderne et fonde ses bases sur les données techniques et climatiques locales. La notion d'architecture vernaculaire ici est donc vue comme une pratique cherchant à comprendre au mieux son environnement proche tout en entretenant des liens étroits entre les ressources locales au sens large (matières premières, bâtis existants, infrastructures existantes, etc.). La notion de vernaculaire doit, comme il a été relevé précédemment, être requestionnée avec les nouvelles problématiques environnementales, ce qui implique en plus de faire soi-même, une expertise d'un professionnel afin d'impliquer les habitants dans la construction. En effet, il a été démontré par de nombreux exemples que plus une personne

65 BRES Antoine, BEAUCIRE Francis, MARIOLLE Béatrice. *La France des Campagnes à l'Heure des Métropoles*. Italie. MétisPresses. 2017. Citation p. 97

66 Ibid. Citation p. 98

Plantations sous bâche tendue formant une serre

Réalisé par
l'auteur



Récupération des eaux pluviales pour la pratique herbagère

Réalisé par
l'auteur



connait son environnement et plus elle aura des facilités à se l'approprier et à y effectuer des modifications selon les besoins futurs.

De plus, cela permet d'amener une dimension d'acclimatation au projet, ce terme est ici extrapolé, dans le sens où elle concerne notre cadre de vie, cadre bâti : « une démarche de réparation et d'adaptation de notre patrimoine, non pas au sens des monuments historiques mais dans l'acceptation du déjà là, des espaces urbanisés, et de leur nécessaire adaptation aux conditions climatiques »⁶⁷. Cette nouvelle pratique du vernaculaire viendrait s'appliquer aux bâtiments existants en prenant en compte les modifications déjà appliquées à la construction comme forme d'acclimatation déjà réalisée par les habitants eux même. Les ressources locales sont utilisées à des fins de réparations architecturales, sociales et économiques : « filière matériaux, biodiversité familière, système D, pratiques vivrières et mode d'habiter en phase avec les économies d'énergie et les aléas climatiques »⁶⁷.

Cette perspective a pour principale visée de rendre chaque parcelle plus autonome du point de vue des ressources et des énergies par le développement de l'activité vivrière et de l'auto-construction : « la démarche consiste à renouer avec l'histoire sociale et culturelle »⁶⁸. L'eau et l'énergie deviennent des piliers du projet qui influent sur les espaces et leur organisation, sur les volumes et leurs caractéristiques. Ces mises en œuvre de solutions alternatives inspirées des pratiques des habitants au cours du temps concernant l'assainissement, l'alimentation ou encore la production d'énergie : « ces habitants inventent encore des formes hybrides de déconnexion vis-à-vis des réseaux qui trouvent aujourd'hui toute leur actualité dans ces temps de vulnérabilité écologique, économique et sociale »⁶⁸.

Pour la mise en place du projet, une réflexion a été portée, à partir de cette nouvelle forme de vernaculaire. La conservation des bâtiments existants et la production des ressources et des énergies se placent au centre du projet par la mise en place de nouvelles fonctions dans les anciens bâtiments, par la récupération des eaux de pluies et par la production d'électricité grâce aux panneaux solaires dans la partie habitation.

67 Ibid. Citation
p. 99

68 Ibid. Citation
p. 101

Partie 4 : Hypothèse de redynamisation

Chapitre 10 : Le choix du site en lien avec les problématiques liées à la croissance rurale

Le travail de projet, même s'il est ici introduit en dernière partie, a évolué en concordance avec l'écrit théorique : les allers-retours entre la pratique et la théorie ont permis de nourrir le débat lié au domaine rural et son avenir. Il est cependant apparu que, dans un projet ciblé, il était difficile de répondre à toutes les problématiques exposées précédemment même si la volonté a été de trouver un site permettant d'en aborder la plupart. Il s'agit ici d'une expérience d'écriture visant à investir le domaine rural en travaillant (retravaillant, réinventant) un paysage vivant liant le bâti, le sol, les usages, la mobilité, la végétation spontanée et cultivée, les relations sociales et l'histoire locale autour d'un nouveau noyau rural qui est le point de départ du projet : la gare de Landas.

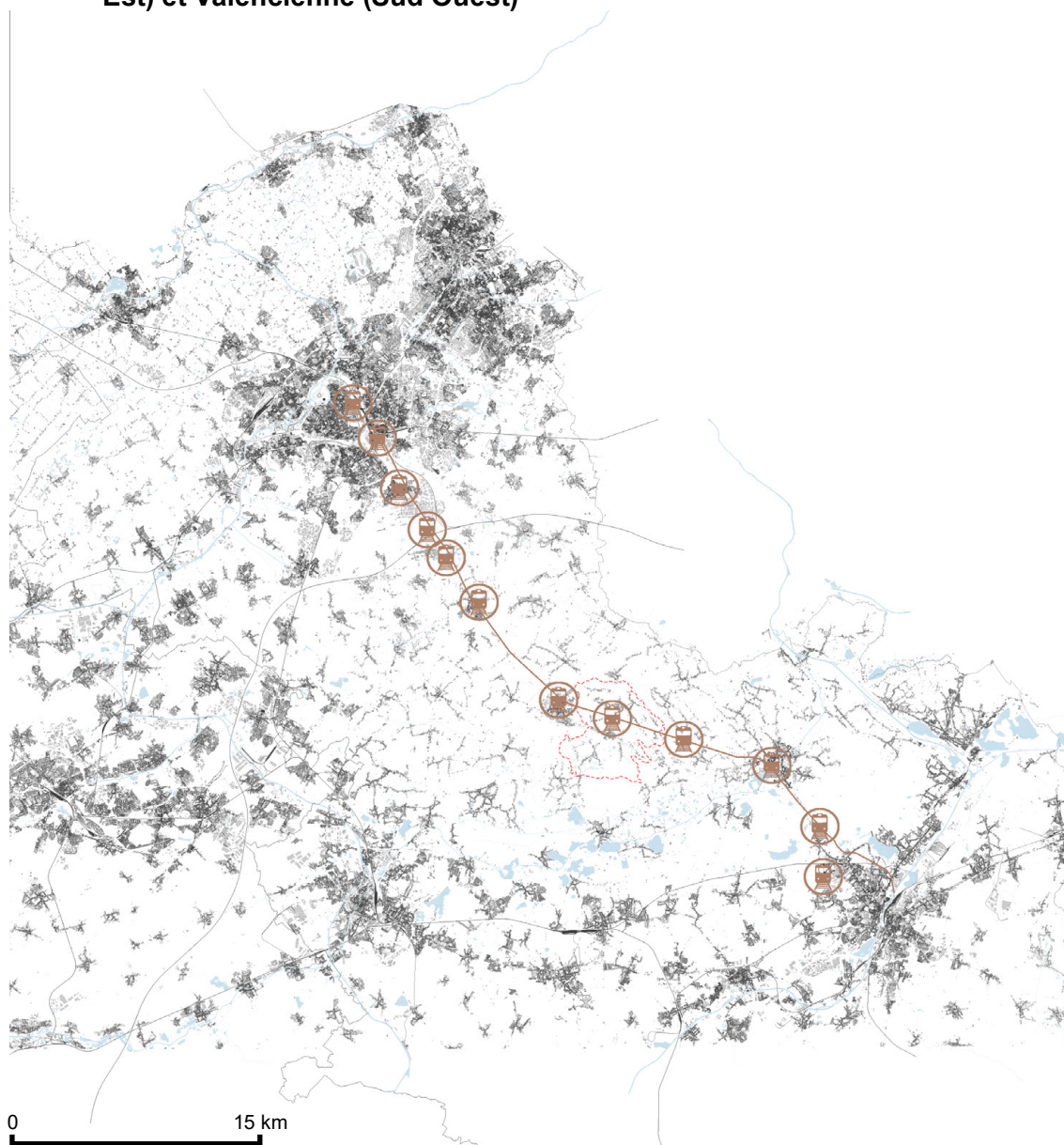
Résoudre un problème de mobilité par la ré-activation du site de la gare

La première problématique qui a été abordée par le projet et qui a confirmé le choix du site a été la mobilité. En effet, les déplacements et la dépendance à la voiture est un réel problème dans le domaine rural et on cherche à l'atténuer voire à le faire disparaître. En effet, les deux communes analysées viennent se situer au centre d'un cercle composé de pôles urbains, les plus importants étant Lille et Valenciennes, mais on y retrouve également Douai et Tournai. Malgré la présence d'une ligne ferroviaire reliant les deux grandes villes, la voiture reste le moyen de déplacement majoritaire entraînant de fortes augmentations du taux de pollution sur les routes mais également des engorgements sur les grands axes.

Cette situation d'engorgement entre Lille et Valenciennes reste cependant existante et donc, la mise en œuvre

Ligne de Fives à Hirson reliant les villes de Lille (Nord-Est) et Valenciennes (Sud Ouest)

Réalisé par
l'auteur



Réseaux artificiels



Bâtiments



Réseau ferroviaire



Ligne ferroviaire en lien avec le site
(Ligne de Fives à Hirson)



Communes étudiées



Gare sur la ligne de Fives à Hirson

de transport alternatif est un enjeu des villages situés entre les deux pôles urbains. Les habitants partent travailler dans les villes environnantes en voiture dans le but de conserver un certain confort de déplacement. Or la mobilité douce pourrait être une solution viable dans ces espaces ruraux mais elle est malheureusement peu valorisée voir oubliée par les habitants. La particularité du site retenu est d'une part la structure rurale, qui compose les deux communes, propice à la mise en œuvre de cheminements et de parcours dédiés aux usagers faibles (piéton, vélos, etc.) et l'emplacement de la gare juste à la jonction des deux villages qui, couplé à la première particularité, permet de toucher le maximum d'habitants du domaine rural.

La gare de Landas a donc été le point de départ de la réflexion. De plus, le système ferroviaire de cette ligne cherche à se développer en augmentant le nombre de trains s'arrêtant à chaque gare (2 trains par heure dans les deux sens de circulation). Comme il a pu être précisé précédemment la structure en village rue est utilisé afin de connecter le projet autour de la gare avec les centres existants des deux communes en les liant par la mobilité douce.

La gare devient donc un nouveau pôle à l'échelle de la région avec son axe ferroviaire liant les pôles urbains mais également à l'échelle de la commune par ses connexions avec les noyaux historiques et la prise en compte de l'existant et des caractéristiques rurales. Enfin, se crée une zone stratégique à l'échelle du quartier par la redynamisation des espaces liés à la gare comme revitalisation d'un moteur déjà existant mais au potentiel aujourd'hui restreint. Cette revitalisation permet de mettre en avant une mobilité plus saine et collective.

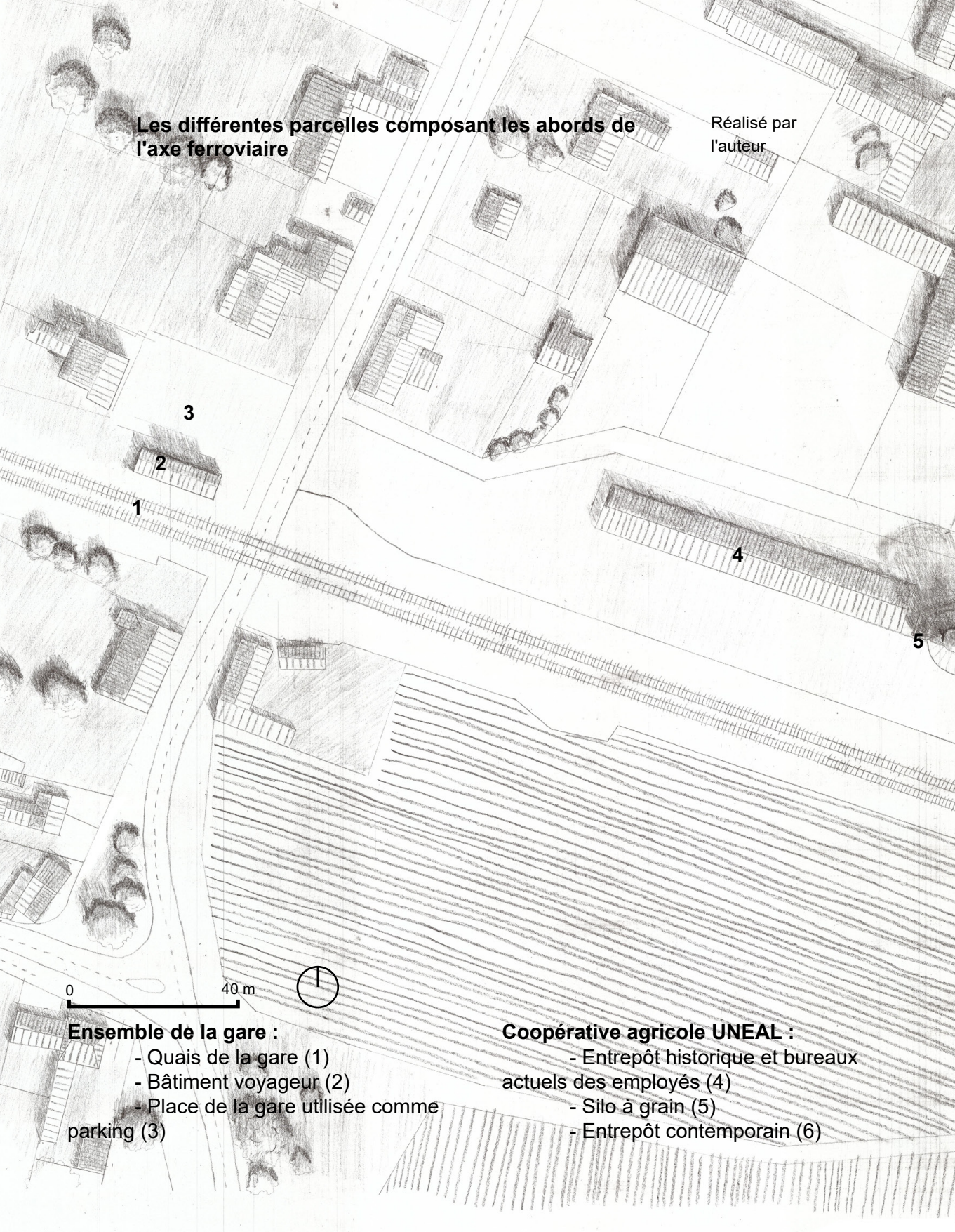
Un recyclage du sol, du bâti, des voiries...

A l'échelle de la parcelle, le but est donc de retravailler les parcelles, mais également les bâtis, la voirie et la végétation, liés à la gare. Une première analyse fait le constat des différentes parcelles liées à la ligne ferroviaire.

- La parcelle de la gare : on y retrouve la bâtiment voyageur, dernièrement utilisé comme habitation mais les locataires ont été expulsés à cause de la proximité de la voie ferrée et des difficultés de viabilisation du bâtiment en tant que logement. Depuis, le bâtiment est à l'abandon, seul les quais

Les différentes parcelles composant les abords de
l'axe ferroviaire

Réalisé par
l'auteur



Ensemble de la gare :

- Quais de la gare (1)
- Bâtiment voyageur (2)
- Place de la gare utilisée comme parking (3)

Coopérative agricole UNEAL :

- Entrepôt historique et bureaux actuels des employés (4)
- Silo à grain (5)
- Entrepôt contemporain (6)



Espace vert :
- Parc des Houssières (7)

Place de la gare, utilisée aujourd'hui comme simple parking

Réalisé par
l'auteur



Quai de la gare avec aménagement pour les usagers

Réalisé par
l'auteur



(non-couvert) sont utilisés par les voyageurs. L'espace faisant face au bâtiment de la SNCF est un simple parking composé de 22 places ;

- La parcelle de la coopérative agricole : aujourd'hui, elle est composée de trois bâtiments principaux ayant des typologies fort différentes. Le premier, est un bâtiment horizontal composé de murs de parement et d'une structure métallique, servant d'entrepôt mais également de bureaux pour les employés. Le deuxième et le plus important est un silo à grain en béton, ce bâtiment possède une telle hauteur qu'il devient une référence dans le paysage rural au même titre que le clocher d'une église. Enfin le dernier bâtiment est beaucoup plus récent que les deux précédents. Il s'agit d'un simple hangar décomposé en trois parties séparées par des murs béton supportant une structure bois. Un projet de parking doit voir le jour dans les années à venir aux abords de l'axe routier sur cette parcelle afin d'accueillir plus d'usagers de la gare ;

- Le parc des Houssières : Il s'agit d'un espace boisé dans le prolongement de la coopérative agricole mais il reste en retrait et est peu valorisé par son accès qui se situe en arrière-plan et son manque de visibilité par les passants.

Le but ici est d'intégrer chacune de ces parties afin de mettre en place un projet complet et linéaire liant l'ensemble des éléments qui sont aujourd'hui décousus et séparés le long de l'axe ferroviaire. Le seul élément qui n'est pas récupéré est le récent entrepôt en structure béton et bois car il s'agit d'une construction contemporaine qui n'entre pas dans le bâti historique et remarquable de l'ensemble et il coupe le lien visuel avec le parc, sa suppression permet une meilleure lecture sur la succession des différents espaces.

Les bâtis ne sont pas les seuls éléments à être réutilisés, comme il a pu être souligné précédemment, des cheminements piétons se développent à partir de la gare vers les différentes rues de la commune, investissant les chemins agricoles et les voiries existantes. Ce nouveau maillage piéton permet de remettre en avant le paysage agricole composé de trame verte, bleu, jaune et rouge.

Coopérative UNEAL en lien avec la ligne ferroviaire

Réalisé par
l'auteur



**Entrepôt, un élément horizontal rythmé en intérieur
par une structure métallique**

Réalisé par
l'auteur



Cheminement en retrait de la coopérative afin d'accéder au parc des Houssières

Réalisé par
l'auteur



Parc des Houssières

Réalisé par
l'auteur



Axe traversant l'ensemble des parcelles et créant un lien plus direct entre la gare et le parc

Réalisé par
l'auteur



1ere hypothèse : Le bâtiment-transporteur comme nouveau pôle d'habitations - la coopérative comme pôle dédié au transport et aux commerces locaux

Réalisé par
l'auteur



Chapitre 11 : Un projet d'aménagement à l'échelle d'une nouvelle polarité

Principe d'aménagement

Comme le choix du site, le principe d'aménagement a évolué au fil des recherches et de la réflexion. Cependant, la structure du projet est apparue très vite et se définit comme un tracé, parallèle à l'axe ferroviaire. Il est la colonne vertébrale le long de laquelle le projet va se développer tout comme se développent certaines communes. Il se traduit concrètement par un cheminement piéton qui vient se placer le long de toutes les parcelles présentées précédemment. Ce nouvel axe s'inscrit dans le maillage piéton mis en place dans les communes, et lie ensemble toutes les parcelles. Ainsi, il va traverser plusieurs typologies d'espaces publics qui incluent les bâtiments existants. Plusieurs essais ont été effectués afin d'imaginer les combinaisons possibles d'espaces partagés qui composeraient l'aménagement du quartier.

1ère hypothèse :

- Un espace reprend le parking face au bâtiment transporteur et recrée un îlot fermé ceinturé par du bâti. Il serait composé de logements afin d'inclure l'habitation déjà présente proche du bâtiment de la gare et ainsi de redonner à celle-ci la fonction qu'elle avait avant d'être à l'abandon ;
- Le deuxième espace se place aux abords de la parcelle de la coopérative et fait office de place publique créant de nouveaux bâtiments destinés à la mobilité et au public (cf. plan d'aménagement hypothèse 01)
- Le troisième espace consiste en une ouverture vers le paysage agricole par une alternance, entre du bâti et des percées qui se traduit par de nouveaux bâtiments servant pour la vente de produits locaux. Les bâtiments de la coopérative agricole sont réhabilités.

2e hypothèse : Aménagement d'une place publique et ouverture vers le parc par une bande de logements

Réalisé par
l'auteur



3e hypothèse : Ouverture sur le parc créant des percées vers le paysage rural

Réalisé par
l'auteur



2e hypothèse et 3e hypothèse :

- Un premier espace comprend l'actuel parking face au bâtiment transporteur et englobe la voirie et les abords de la parcelle de la coopérative agricole, sur l'espace du futur agrandissement du parking. Cet espace a pour but de recréer un espace public à l'image des noyaux ruraux ou de la place du village afin de redonner son importance à la gare ; cet espace est donc ceinturé par du bâti et est traversé à la fois par le cheminement piéton et par l'axe routier ;

- Le deuxième espace que traverse l'axe piéton est une ouverture vers le paysage agricole, cet espace s'adosse à l'entrepôt historique de la coopérative ;

- Le troisième espace crée, grâce aux bâtis, une ouverture vers le parc des Houssières, afin d'amener le public à l'espace vert. C'est ce dernier espace qui différencie particulièrement les deux hypothèses. Dans la première, il se caractérise par une bande qui se décale progressivement vers le parc. Dans la deuxième hypothèse il s'agit de bâtis qui sont dans le prolongement des champs et se retirent progressivement de l'axe piéton afin de s'ouvrir sur le paysage rural.

L'axe piéton est végétalisé en suivant une trame qui est reprise également dans les façades des bâtiments rajoutés afin d'amener la végétation de la place publique au parc en créant un tout cohérent.

Un programme répondant à une demande actuelle

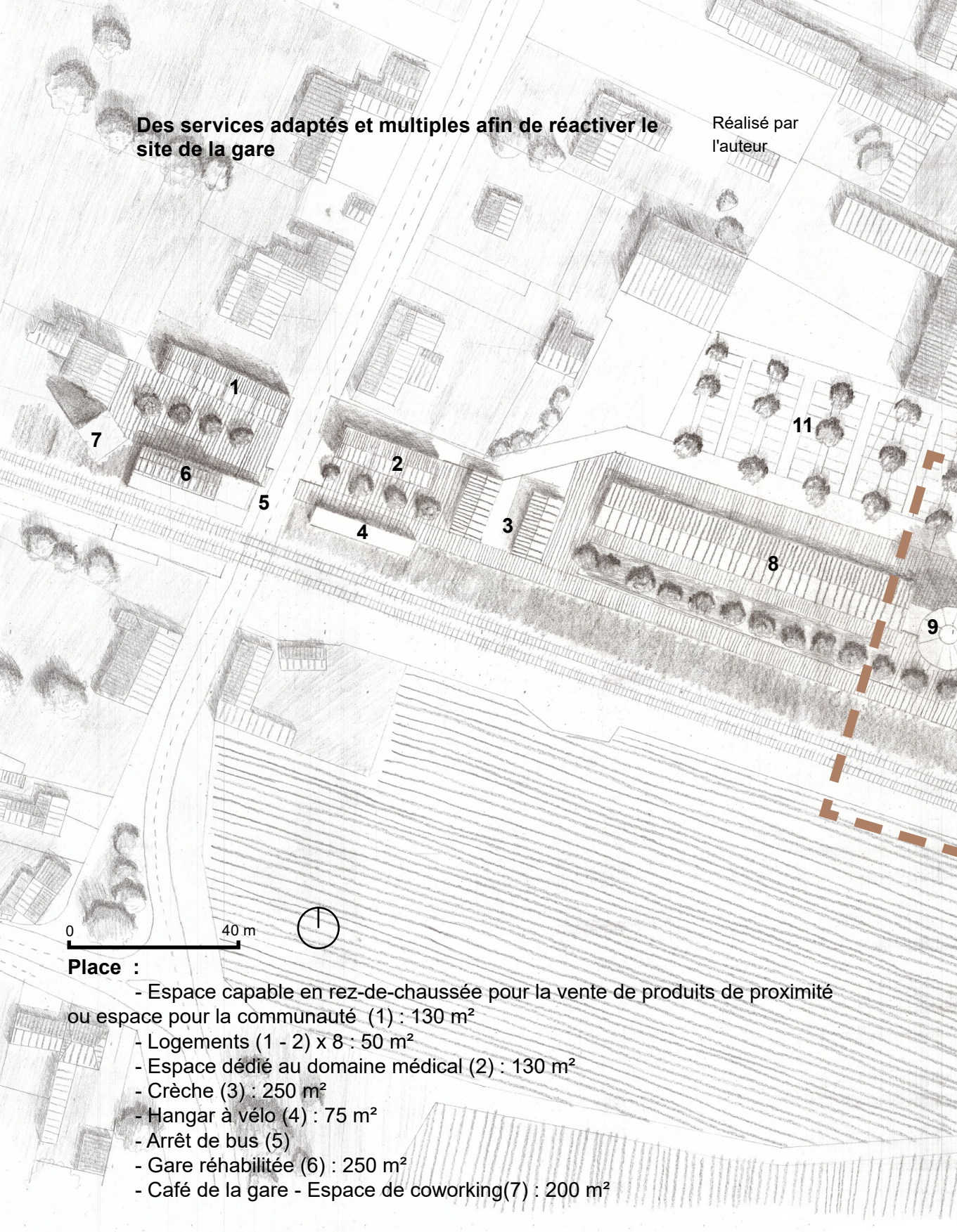
Le programme du projet qui a été retenu parmi les hypothèses étudiées (3e hypothèse) s'est voulu le plus adapté possible au site et aux communes. D'une part il a été élaboré en incluant les futurs projets qui doivent voir le jour dans les deux communes comme symbole des enjeux et des besoins présents sur le territoire. D'autre part, il a été pensé selon les bâtiments existants et les fonctions qu'ils pouvaient contenir.

Les projets futurs des deux communes qui ont déjà été présentés précédemment montrent donc les besoins auxquels le projet ici travaillé doit répondre :

- Demande de logements pour jeunes ménages
- Demande de logements pour personnes âgées

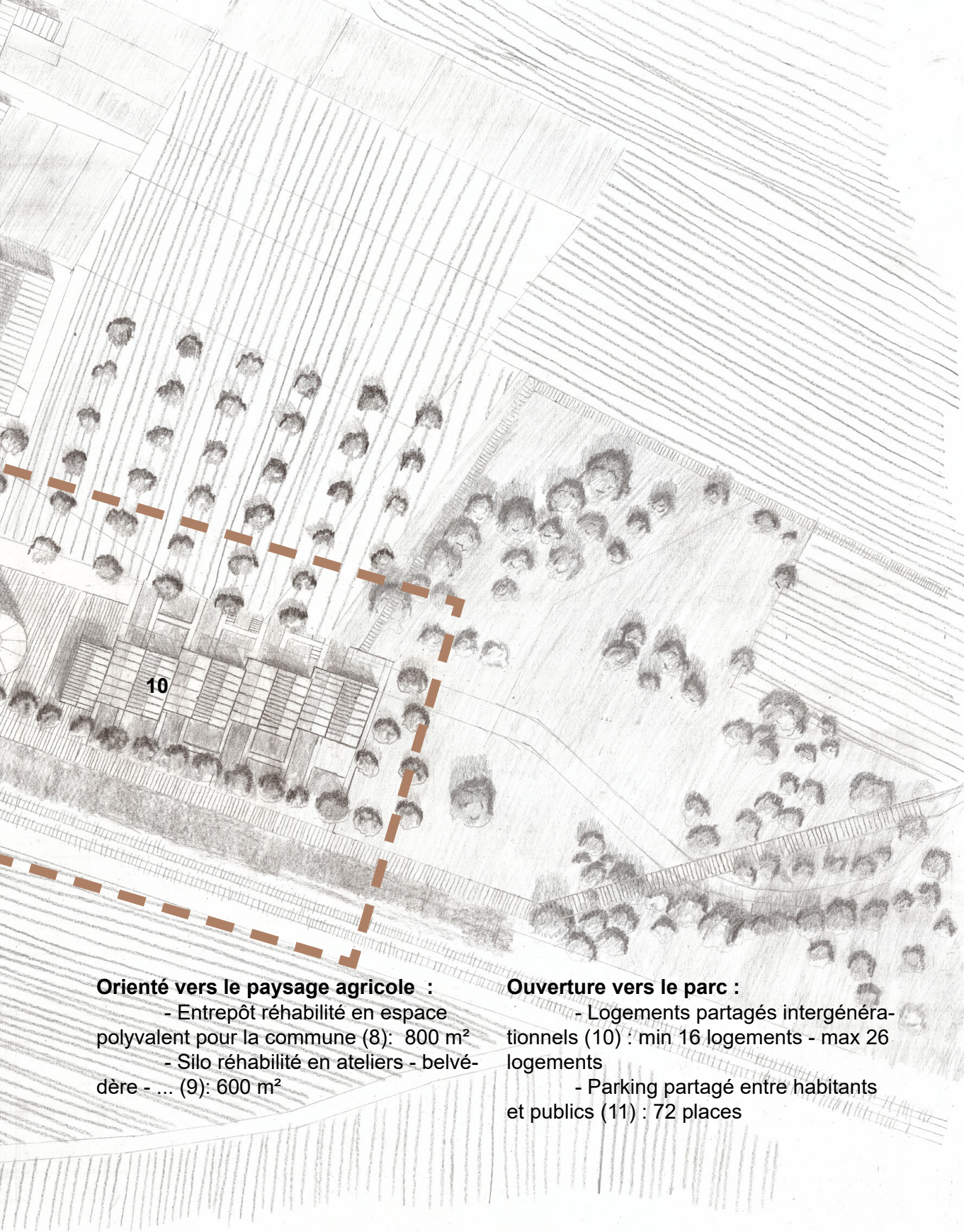
Des services adaptés et multiples afin de réactiver le site de la gare

Réalisé par
l'auteur



Place :

- Espace capable en rez-de-chaussée pour la vente de produits de proximité ou espace pour la communauté (1) : 130 m²
- Logements (1 - 2) x 8 : 50 m²
- Espace dédié au domaine médical (2) : 130 m²
- Crèche (3) : 250 m²
- Hangar à vélo (4) : 75 m²
- Arrêt de bus (5)
- Gare réhabilitée (6) : 250 m²
- Café de la gare - Espace de coworking(7) : 200 m²



Orienté vers le paysage agricole :

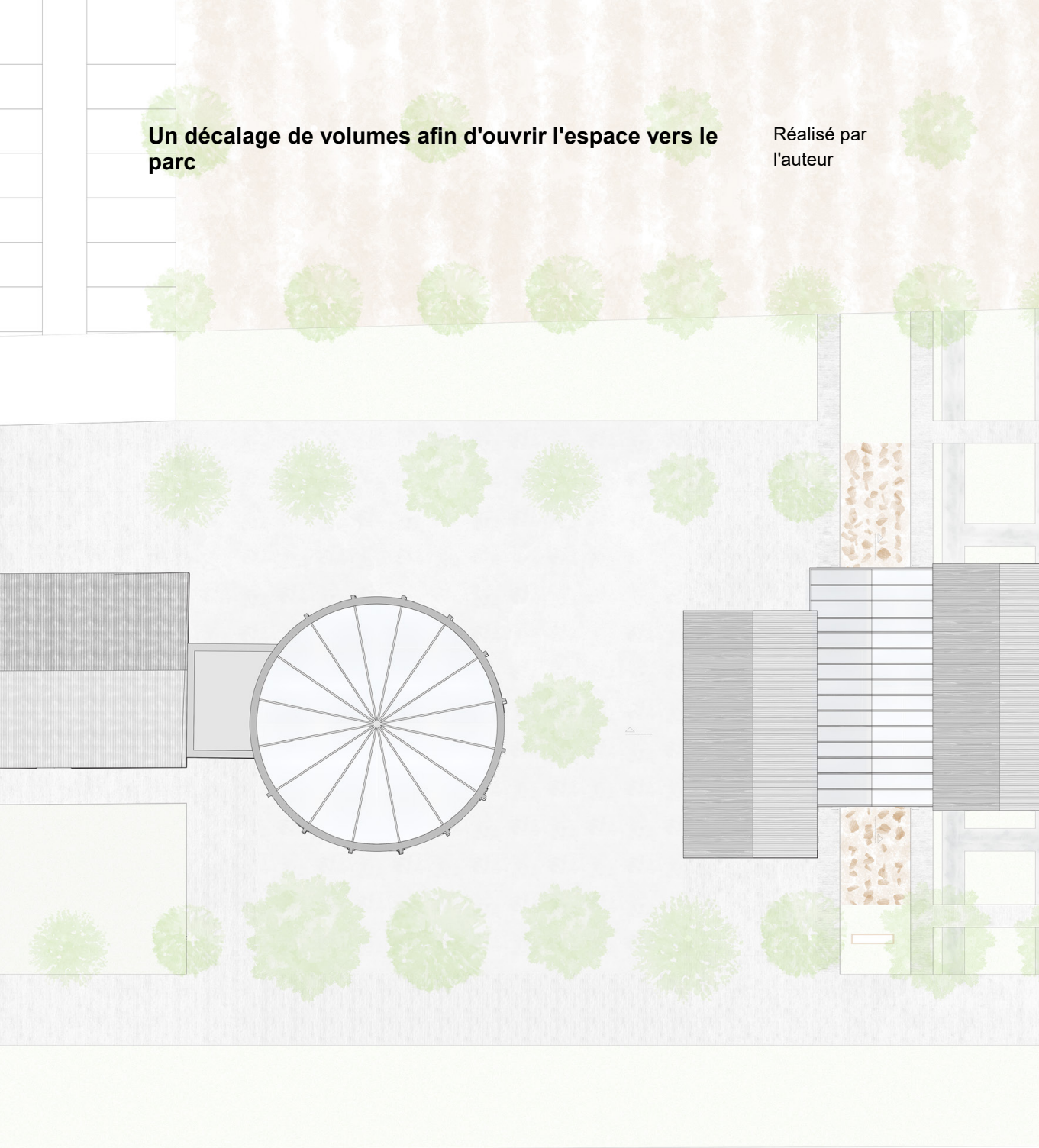
- Entrepôt réhabilité en espace polyvalent pour la commune (8): 800 m²
- Silo réhabilité en ateliers - belvédère - ... (9): 600 m²

Ouverture vers le parc :

- Logements partagés intergénérationnels (10) : min 16 logements - max 26 logements
- Parking partagé entre habitants et publics (11) : 72 places

Un décalage de volumes afin d'ouvrir l'espace vers le parc

Réalisé par
l'auteur



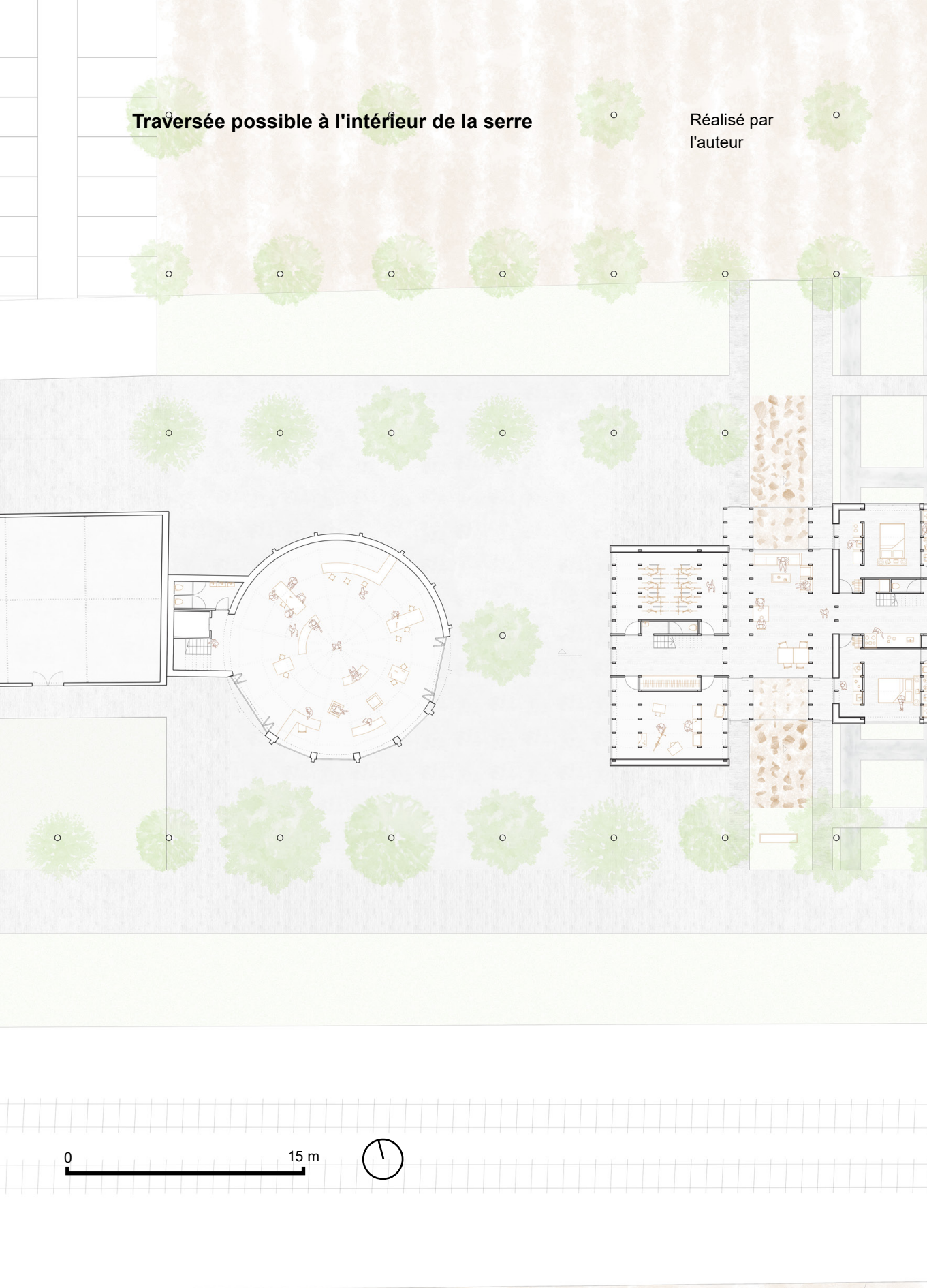
0 15 m





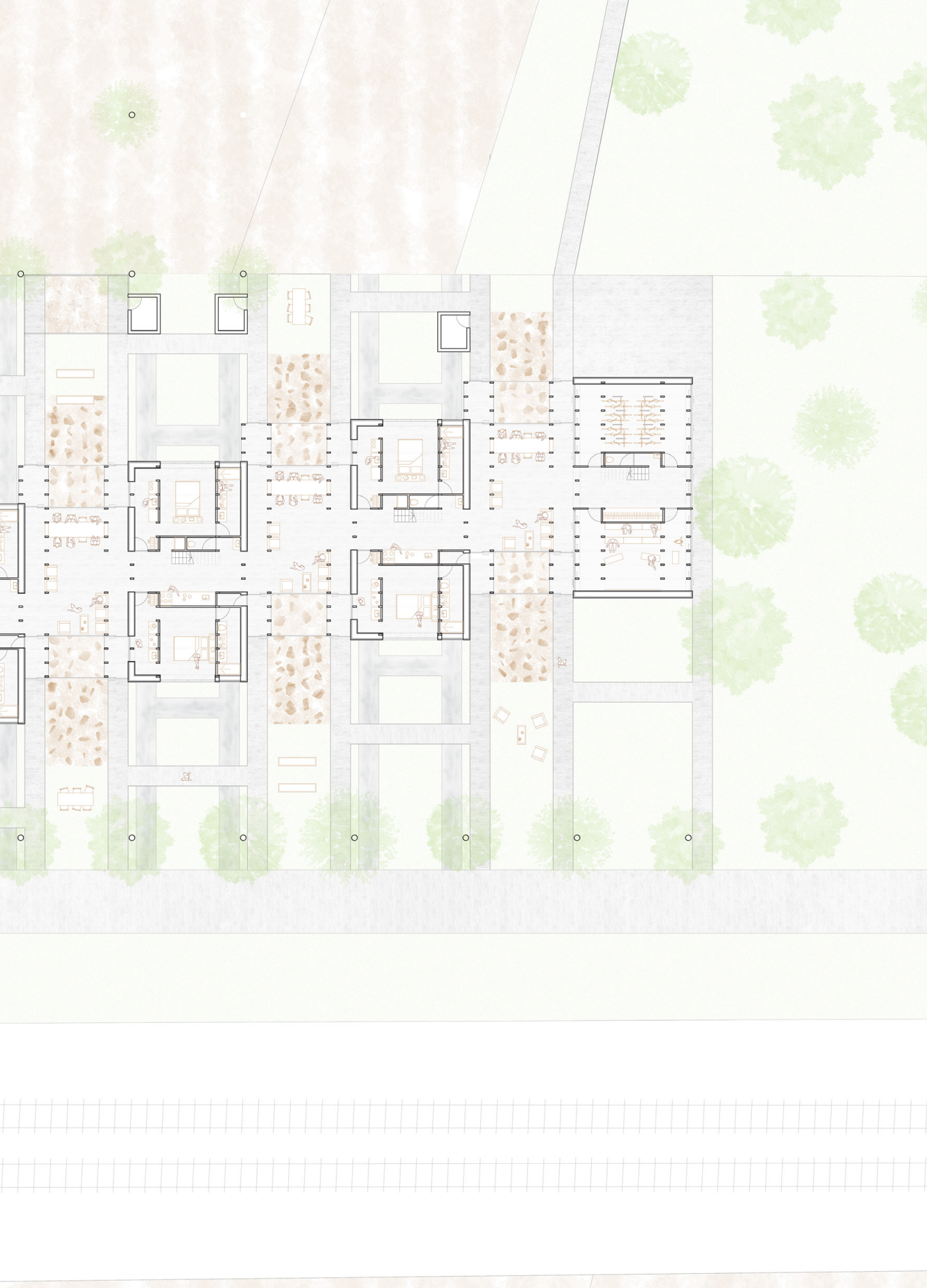
Traversée possible à l'intérieur de la serre

Réalisé par
l'auteur



0 15 m





Un rythme en façade alternant plein et vide - bâtis et serres

Réalisé par
l'auteur



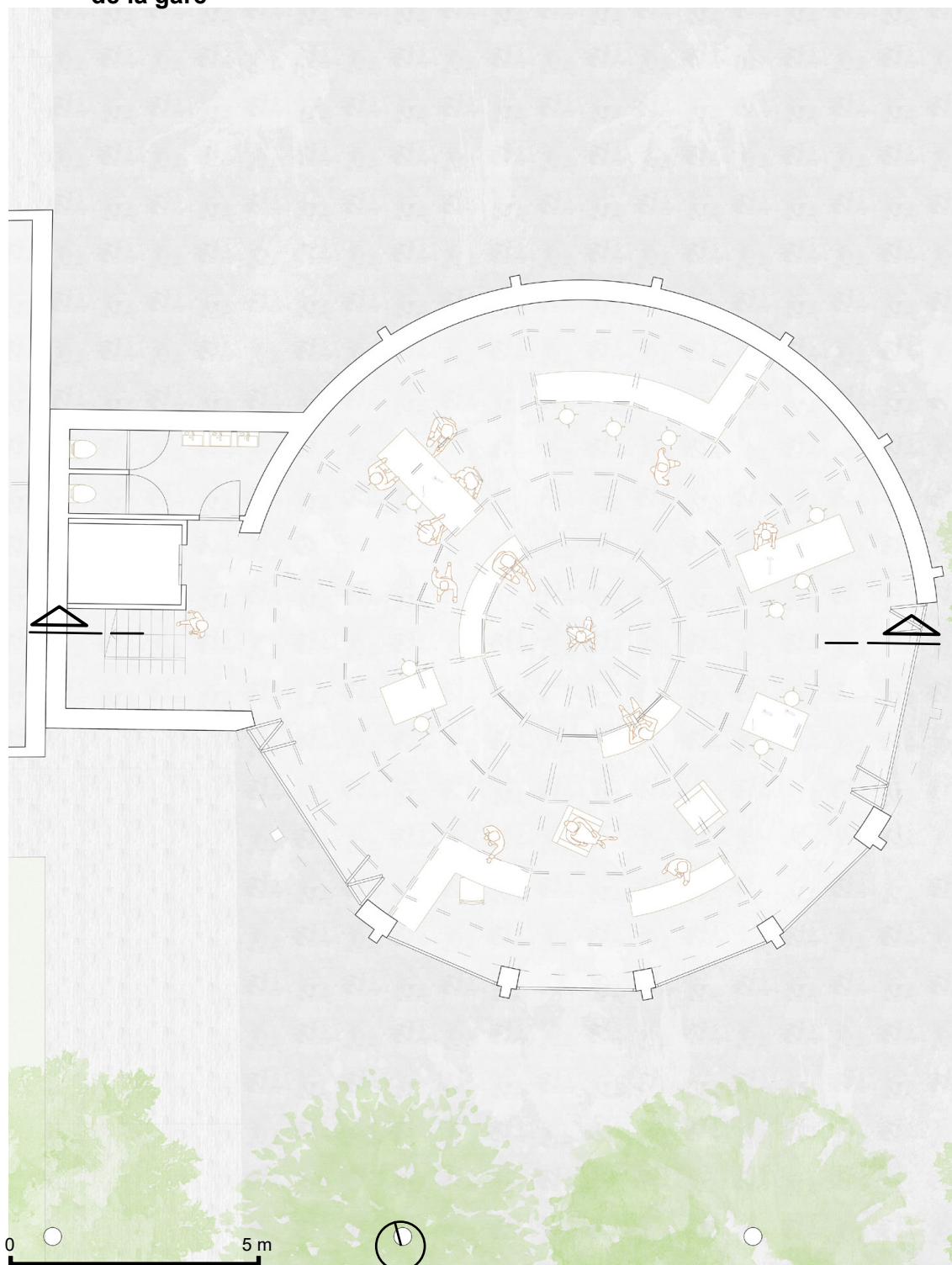
0 15 m





Un atelier ouvert au public et aux habitants du quartier de la gare

Réalisé par
l'auteur



- Demande d'espaces pour le domaine médical

Certains programmes déjà présents dans les communes ont été intégrés au projet car leur emplacement est plus propice proche de la gare comme la crèche par exemple.

Cependant, le silo reste un volume complexe dont la fonction doit encore être déterminée. D'une part, il est difficile d'intervenir dans la partie centrale à cause des six cônes métalliques qui viennent se placer à l'intérieur. D'autre part, l'atmosphère qui est créée à l'intérieur et ses particularités peuvent accueillir des fonctions très précises qui ne rentrent peut-être pas dans les habituels équipements que l'on retrouve dans le domaine rural. Cependant les fonctions du rez-de-chaussée et du dernier niveau peuvent être verrouillées. On retrouvera ainsi au rez-de-chaussée : un espace d'atelier qui peut être utilisé par le public ou les habitants du nouveau quartier. Au dernier niveau : une verrière qui permettra à ce plateau de devenir un belvédère et également d'amener la lumière dans la partie centrale du volume du silo, en cas d'intervention dans cette partie. Plusieurs programmes ont, par ailleurs, été imaginés et dessinés afin d'éprouver la forme du silo et ses capacités :

- **1ere hypothèse** : la hauteur importante du silo pourrait permettre d'y installer des pratiques très précises qui ont besoin de cette hauteur, l'hypothèse ici est d'implanter dans la partie centrale un espace dédié à l'escalade afin d'utiliser au maximum la hauteur. De plus, les cônes pourraient servir comme parois d'escalade ;

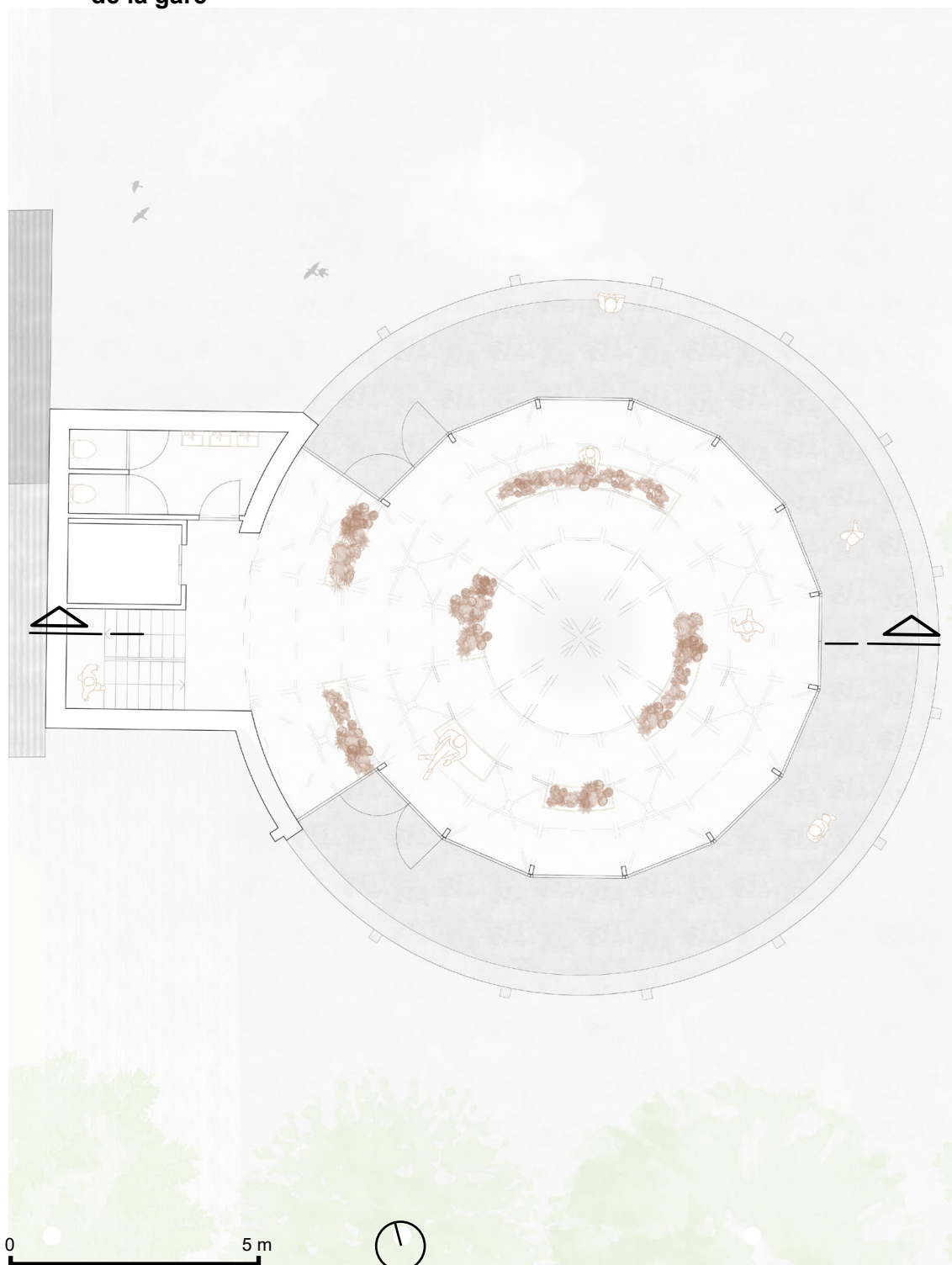
- **2e hypothèse** : un type d'équipement qui est peu, voire sous-représenté dans le domaine rural est celui dédié aux échanges culturels. Celui-ci pourrait venir s'implanter dans la partie centrale du silo en profitant de l'ambiance verticale et d'une lumière zénithale afin d'exposer des œuvres contemporaines qui nécessiteraient des lumières particulières voire une obscurité totale.

- **3e hypothèse** : un projet d'aménagement a également été pensé afin de transformer le silo en espace de workshop. La partie centrale alterne entre espace clos et espace ouvert propice pour des possibles réunions ou du travail libre.

Chacune de ces hypothèses réutilise certaines parties des cônes existants afin que ceux-ci participent à l'architecture, en tant que parois ou mobiliers, qui peuvent être vécus

Un belvédère sur le paysage et l'aménagement autour de la gare

Réalisé par
l'auteur

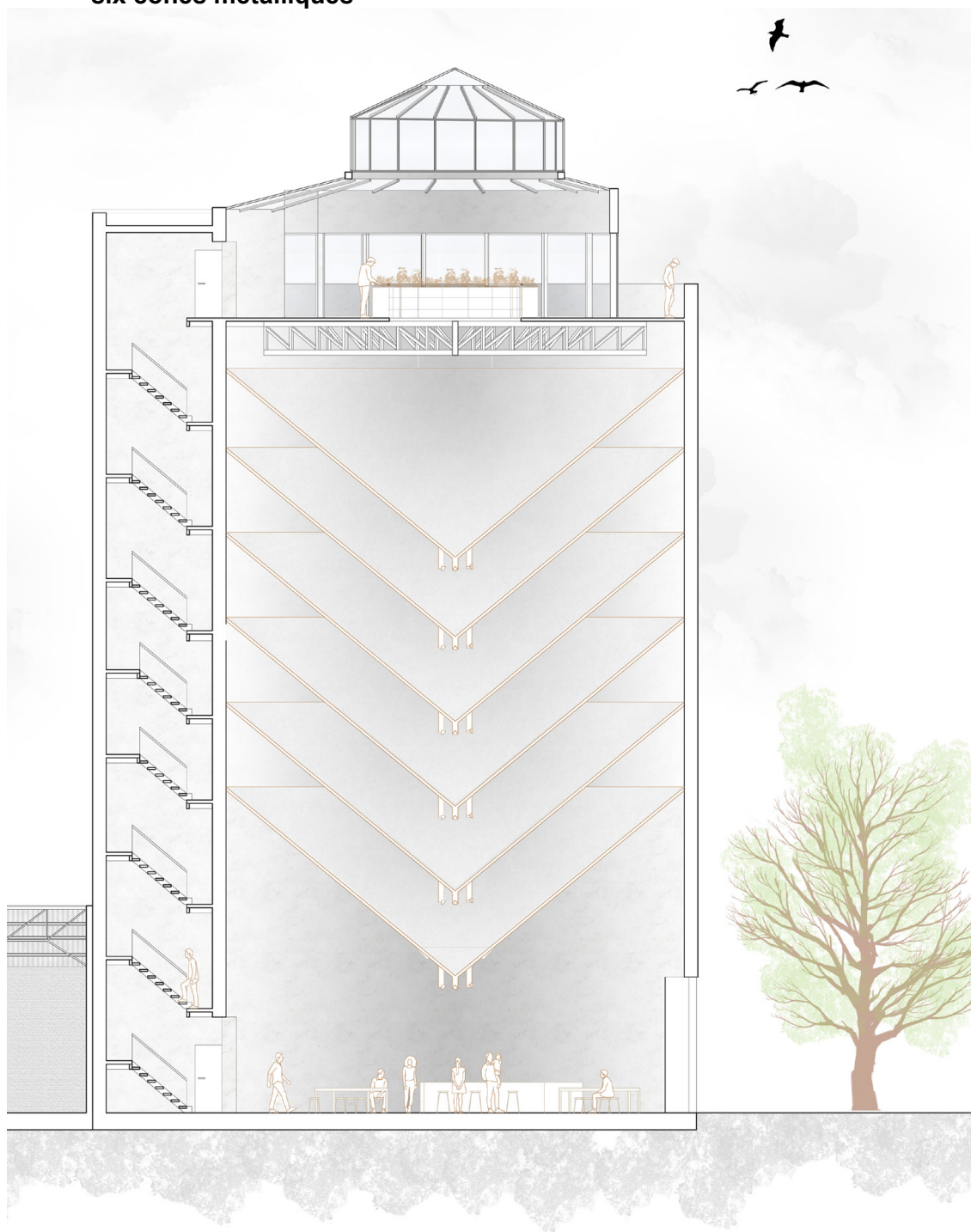


par le public. De plus, un vide est créé au niveau du centre du silo afin de favoriser des relations de vue et afin d'amener la lumière à l'intérieur du bâtiment. Les paliers ajoutés dans les hypothèses sont donc suspendus afin de libérer le centre de chaque étage.

La partie centrale du silo reste donc un projet des potentiels qui pourrait être développé dans le futur si l'ensemble du projet d'aménagement fonctionne et si le développement de celui-ci est possible car la transformation de la partie centrale est complexe dans la technique et lourd dans les coûts d'intervention.

**Une intervention minimale conservant l'ensemble des
six cônes métalliques**

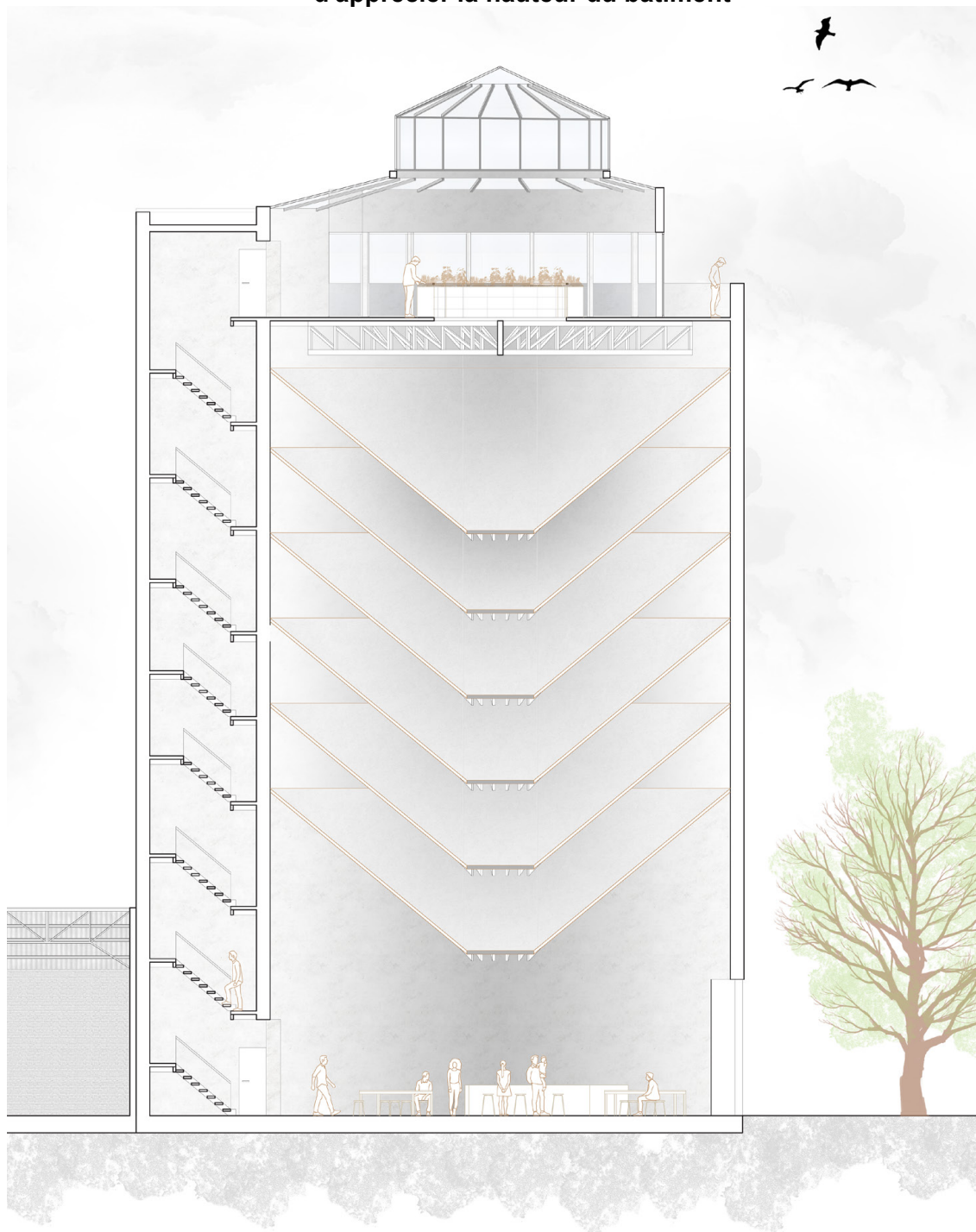
Réalisé par
l'auteur



0 10 m

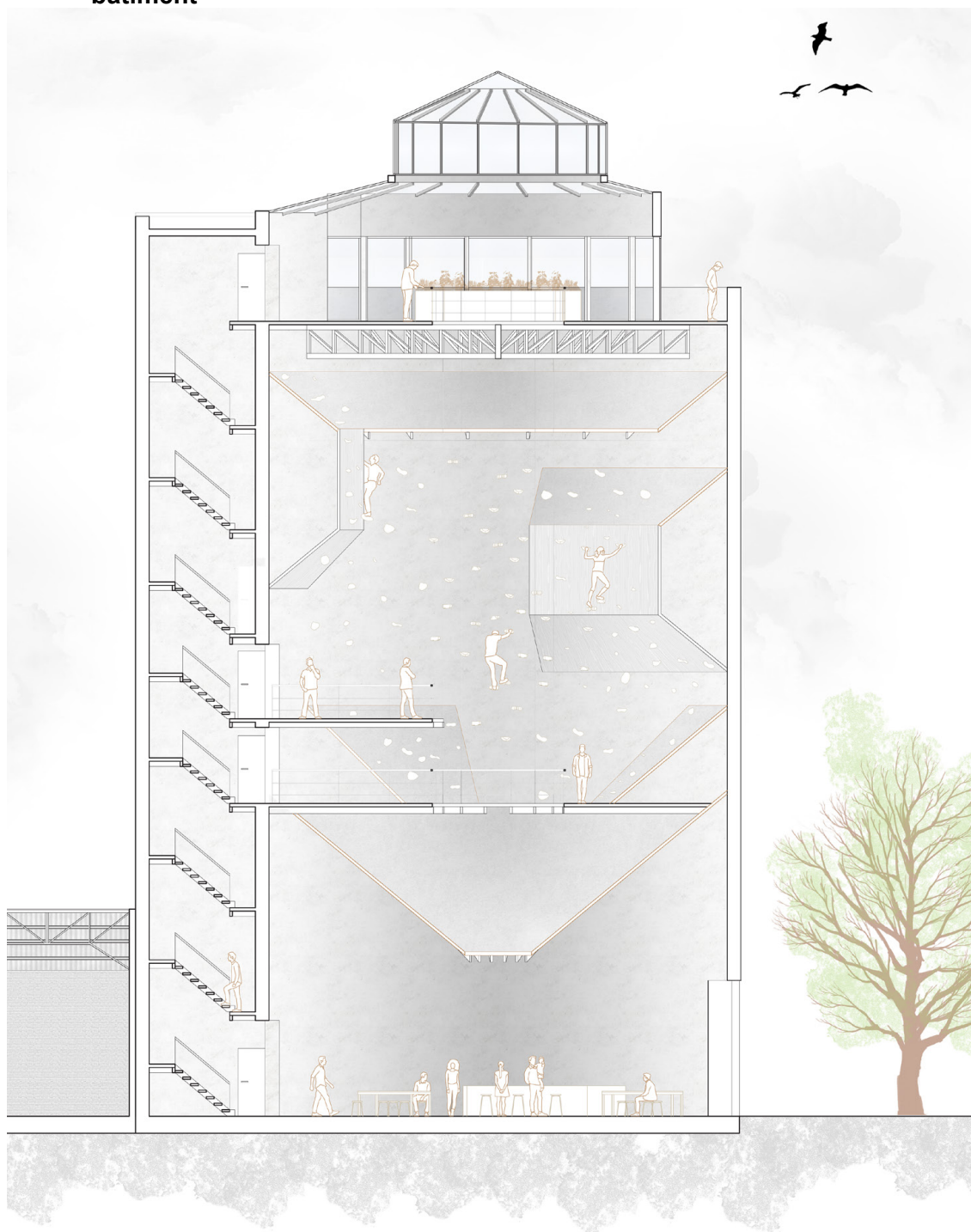
Réalisé par
l'auteur

**Mise en place d'une percée dans les cônes permettant
d'apprécier la hauteur du bâtiment**



Un équipement entrant en écho avec la hauteur du bâtiment

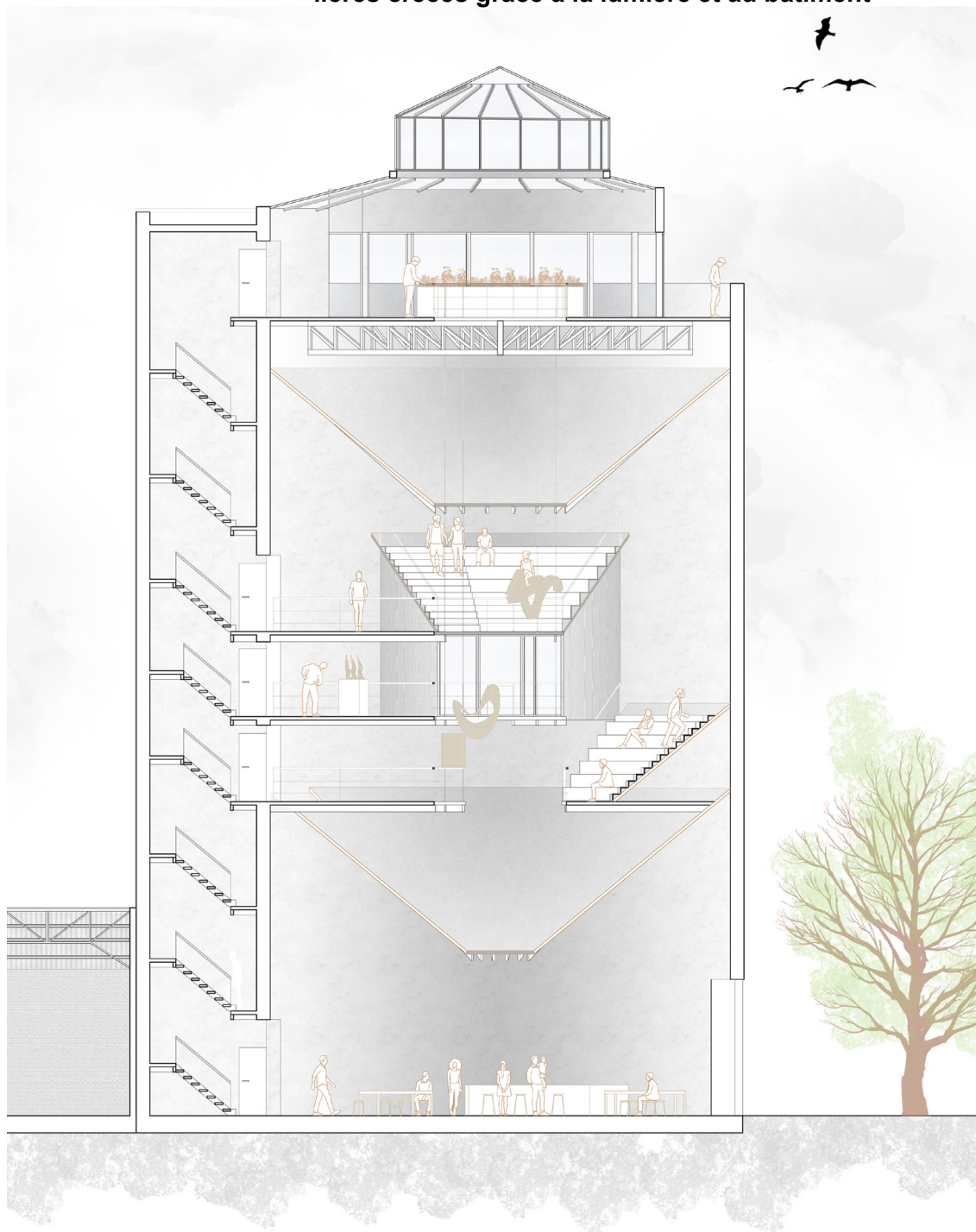
Réalisé par
l'auteur



0 10 m

Réalisé par
l'auteur

Mise en scène d'oeuvres dans des ambiances particulières créées grâce à la lumière et au bâtiment



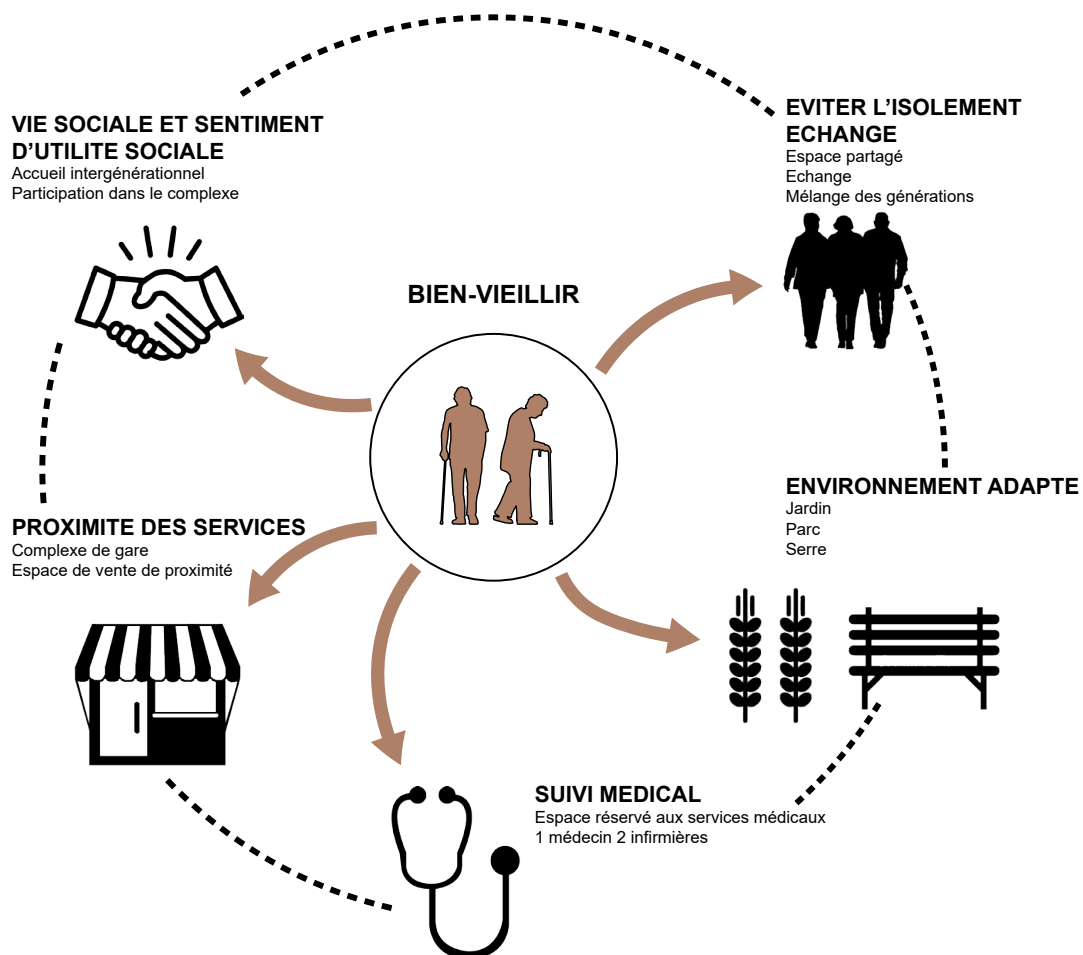
Un équipement entrant en écho avec la hauteur du bâtiment

Réalisé par
l'auteur



0 10 m

Projet à l'échelle du quartier



Evolution du nombre de personnes âgées dans les communes de
Landas et Beuvry-la-Forêt

Source : Insee

Beuvry-la-Forêt	2007	2017
60 à 74 ans (en %)	9,6	15,5
75 ans ou plus (en %)	5,8	8,7
Landas	2007	2017
60 à 74 ans (en %)	12,2	18,8
75 ans ou plus (en %)	6,2	5,9

Chapitre 12 : Une typologie de logement novateur pour l'espace rural

L'habitat intergénérationnel – une nécessité du bien vieillir, une nouvelle problématique du territoire

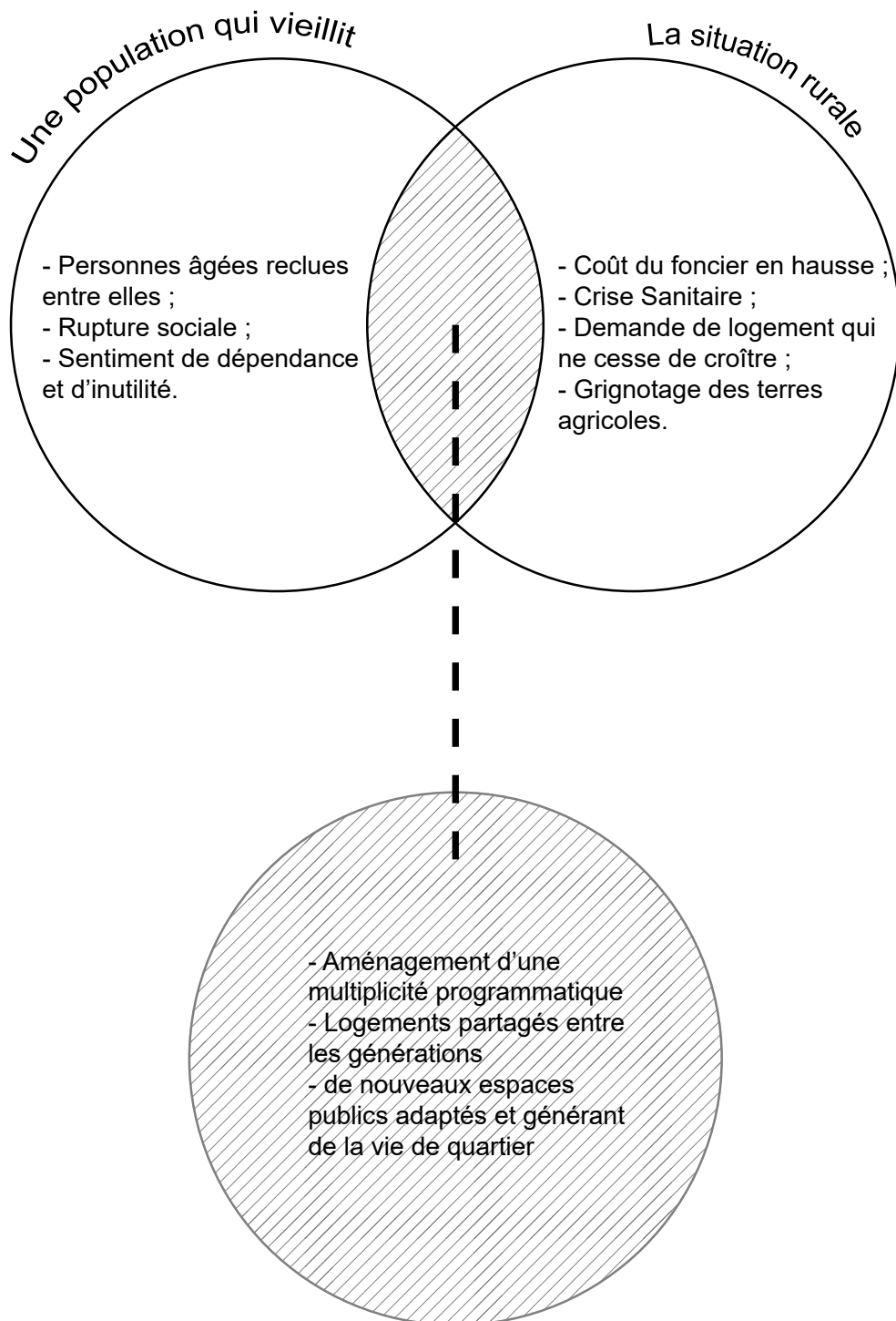
La demande de logement pour personnes âgées est directement liée à l'espérance de vie qui ne cesse d'augmenter en France mais également à l'évolution croissante de la population de plus de 60 ans dans les deux communes. Cependant, cette question de population vieillissante doit s'accompagner de nouvelles solutions dans le domaine rural. En effet, aujourd'hui, la première solution est la marginalisation des personnes âgées dans des résidences, dans des EPHAD ou encore dans des maisons de retraite. Cette marginalisation associe le vieillissement à un sentiment de « rupture, d'isolement, de perte d'utilité sociale, de dépendance »⁶⁹. De plus, la prise en charge totale des personnes âgées entraîne une diminution de l'envie et de la motivation à rester autonome : « les capacités physiques diminuent et les décès en institution surviennent parfois très rapidement après l'entrée »⁷⁰. Le sentiment du « chez-soi » est difficile à trouver alors qu'il devrait être essentiel lorsqu'il s'agit de la dernière maison de vie. Pourtant les personnes âgées ont un savoir, des connaissances et une expérience qui peut être transmis à autrui. Cette nouvelle forme d'échange peut entraîner une nouvelle dynamique au sein de l'espace rural. Seulement, les conditions de « bien-vieillir » ne passent pas seulement par l'installation d'une résidence en un endroit comme on peut le voir à Beuvry-la-Forêt avec le béguinage et son projet d'extension, au risque de créer un « ghetto de personnes âgées »⁷¹. Une nouvelle solution peut donc être apportée par l'architecture en mettant en avant cette génération qui aujourd'hui est mise de côté et en combinant les différents facteurs essentiels à leur qualité de vie. Plusieurs facteurs peuvent accompagner cette problématique :

– L'importance grandissante des produits de proximité

69 SABINE Virginie. *Cohabitation Intergénérationnelle : Une dynamique urbaine pour un quartier délaissé*. Montpellier. Travail de fin d'étude. ENSAM Ecole nationale supérieure d'architecture Montpellier. 30 juin 2017. Citation p. 14

70 Ibid. Citation p. 18

71 Ibid. Citation p. 22



permettant de remettre en avant les produit et les acteurs locaux ;

- L'innovation numérique et le travail à domicile ce qui permet même aux actifs travaillant loin de limiter leurs déplacements ;

- La proximité sociale : « en France 1 personne sur 10 souffre du sentiment d'isolement et de solitude »⁷², cette étude est d'avantage exacte au vu de la situation sanitaire liée à la Covid 19. Des initiatives sociales cherchent donc à voir le jour pour compenser cette problématique ;

- Les difficultés économiques, le prix du foncier ne cesse de croître dans le domaine rural c'est pourquoi de nouvelles formes d'habitation (cohabitation, partage, etc.) permettraient aux jeunes ménages ayant peu de finances de s'installer tout de même dans les villages.

Ces facteurs montrent donc la nécessité de retrouver une vie à l'échelle du quartier mêlant les fonctions locales, les générations complémentaires et apportant de nouveaux habitants actifs. Cette nécessité peut être atteinte par une architecture conservant les qualités d'habilité recherchées par tous et permettant l'émergence de solidarités spontanées et naturelles.

Les besoins de la commune de Beuvry-la-Forêt correspondent clairement à cette ambition de logements partagés entre les générations grâce aux projets futurs de logements prévus pour les personnes à faible revenus et l'extension du béguinage. L'idée ici est de réunir ces deux programmes en un seul et de l'implanter autour de la gare pour recréer une dynamique autour de ce moteur aujourd'hui dévalorisé. Le logement partagé entre génération est une nouvelle typologie d'habitation dans le domaine rural qui doit être instaurée car les classes sociales et les générations sont marginalisées et regroupées dans des résidences ou des logements qui peuvent même parfois trancher avec l'environnement mettant ainsi en évidence les différences sociales de ses habitants. Le but ici est donc de briser ces codes en mettant en place une architecture basée sur la morphologie de maison individuelle mais travaillée d'une nouvelle manière afin de mettre en place une architecture d'échange favorisant les interactions sociales en mettant en place plusieurs degrés de partage entre les habitants.

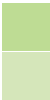
72 Ibid. Citation
p. 26



0 4 m



Espaces partagés par la communauté



Espaces communs intérieurs
Espaces communs de serre



Parois pouvant cloisonner les espaces partagés

Espaces privés



Logements

Espaces public



Espaces d'atelier et hangar à vélo

Une typologie d'habitat individuel retravaillée pour favoriser une nouvelle dynamique de quartier

La première intention pour les logements a été de reprendre des volumétries existante environnant le site de la gare mais en la travaillant et en incluant les différentes problématiques évoquées précédemment. Les habitations qui ont été travaillées sont les logements situés en abord du parc qui forment l'ouverture vers l'espace boisé. Cette ouverture se fait par un décalage de volume qui se détache petit à petit de l'axe. Ce décalage s'accompagne d'un rythme en façade entre plein et vide, entre volume habité et percé vers le paysage rural. Les volumes pleins contiennent les espaces privatifs orientés vers le paysage rural on y retrouve 26 logements dont 6 logements en rez-de-chaussée. Les espaces privatifs ont été aménagés de manière à s'adapter selon les besoins de la famille et permettre de privatiser un palier afin qu'une famille ayant des enfants possède des espaces de nuits liés. Ainsi, le projet cherche à toucher le plus de ménages possibles permettant une mixité générationnelle et sociale plus importante encore.

Les percées dans le projet, se caractérisent par la présence de serres qui permettent à la fois d'incorporer des espaces pouvant être investis par les habitants pour y cultiver des plantes mais également d'espaces de transition entre l'espace chauffé et l'espace extérieur. Des blocs chauffés se placent dans les serres et contiennent les principaux espaces de vie dédiés à la communauté. Le travail des différents niveaux permet de créer des interactions à la fois entre les étages intérieurs et les espaces partagés de serre. Ces espaces d'exploitations peuvent enfin servir d'espaces de partage de connaissances entre les générations servant ainsi toute la dynamique autour de ces nouveaux logements intergénérationnels. Les espaces de serres se poursuivent vers l'extérieur par la présence d'espaces appropriables par les habitants. Ces espaces potentiels de cultures du sol permettent donc de favoriser une pratique herbagère qui cherche à se développer dans les villages comme on peut le voir avec les constructions dites « fait main » ou les rajouts sur les habitations individuelles.

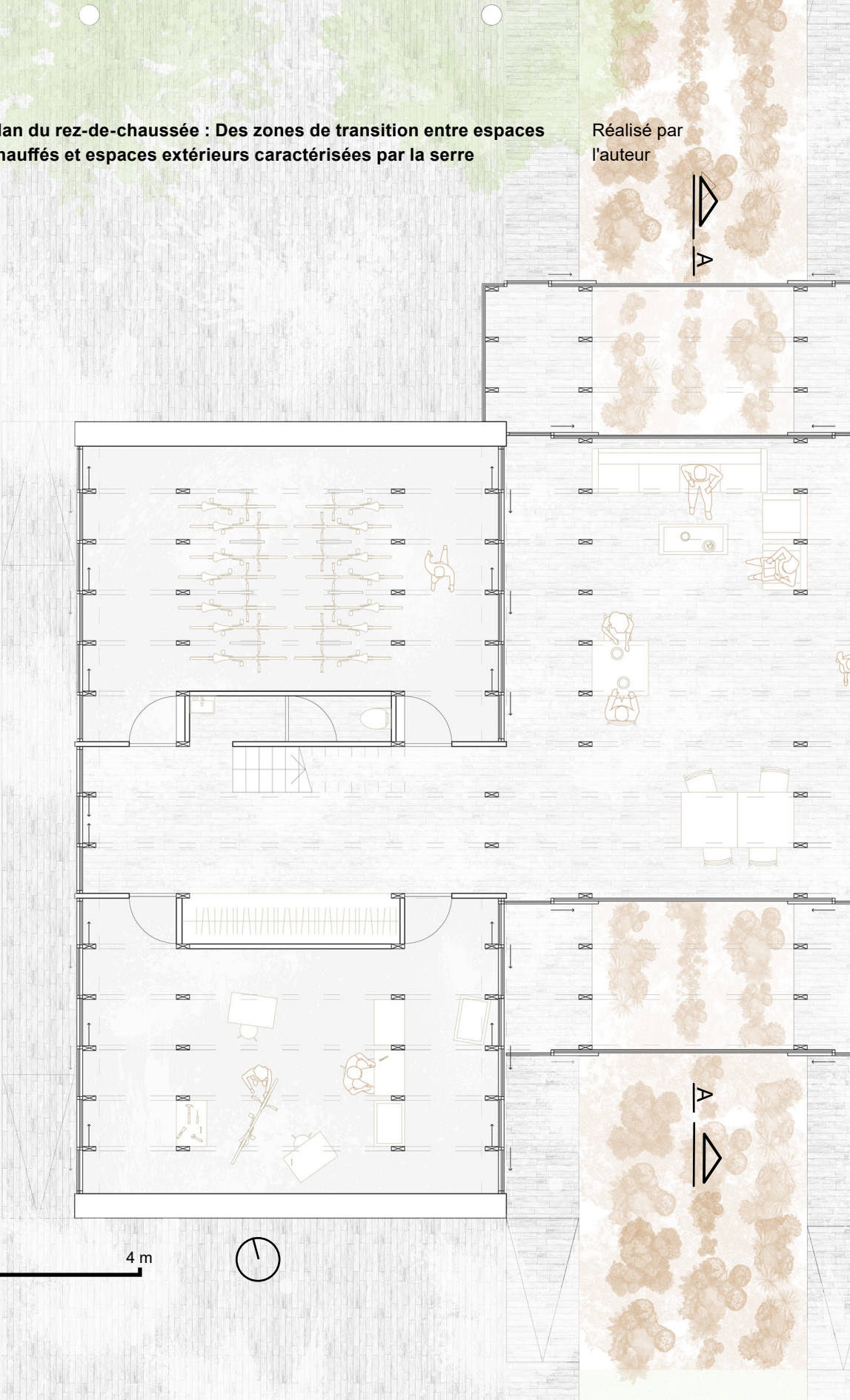
L'architecture choisie cherche à mettre au centre du projet, le partage et l'échange entre les différents habitants. C'est pourquoi les espaces privatifs (chambres pièces d'eau, etc.)

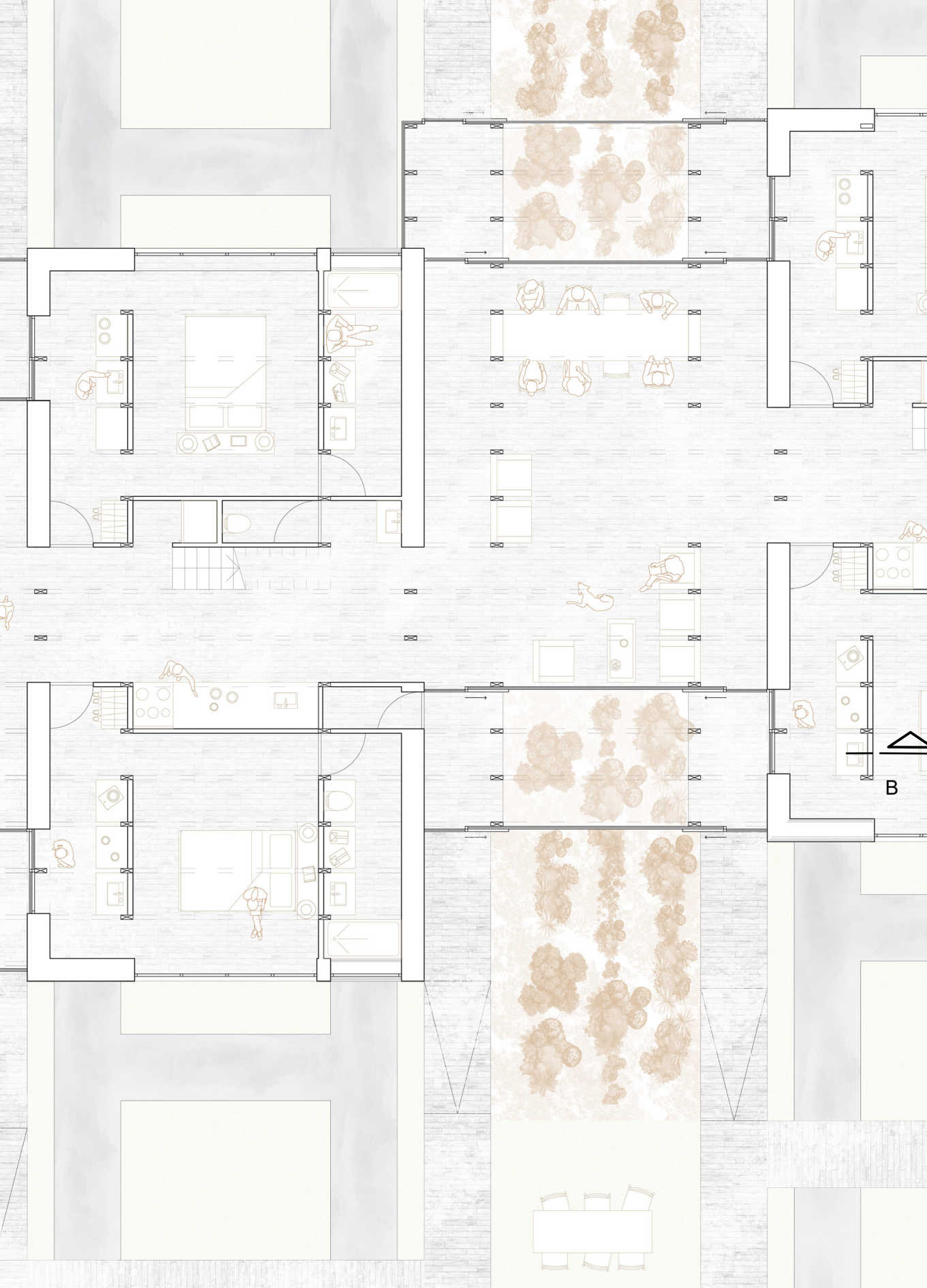
Plan du rez-de-chaussée : Des zones de transition entre espaces chauffés et espaces extérieurs caractérisées par la serre

Réalisé par
l'auteur

 B

0 4 m

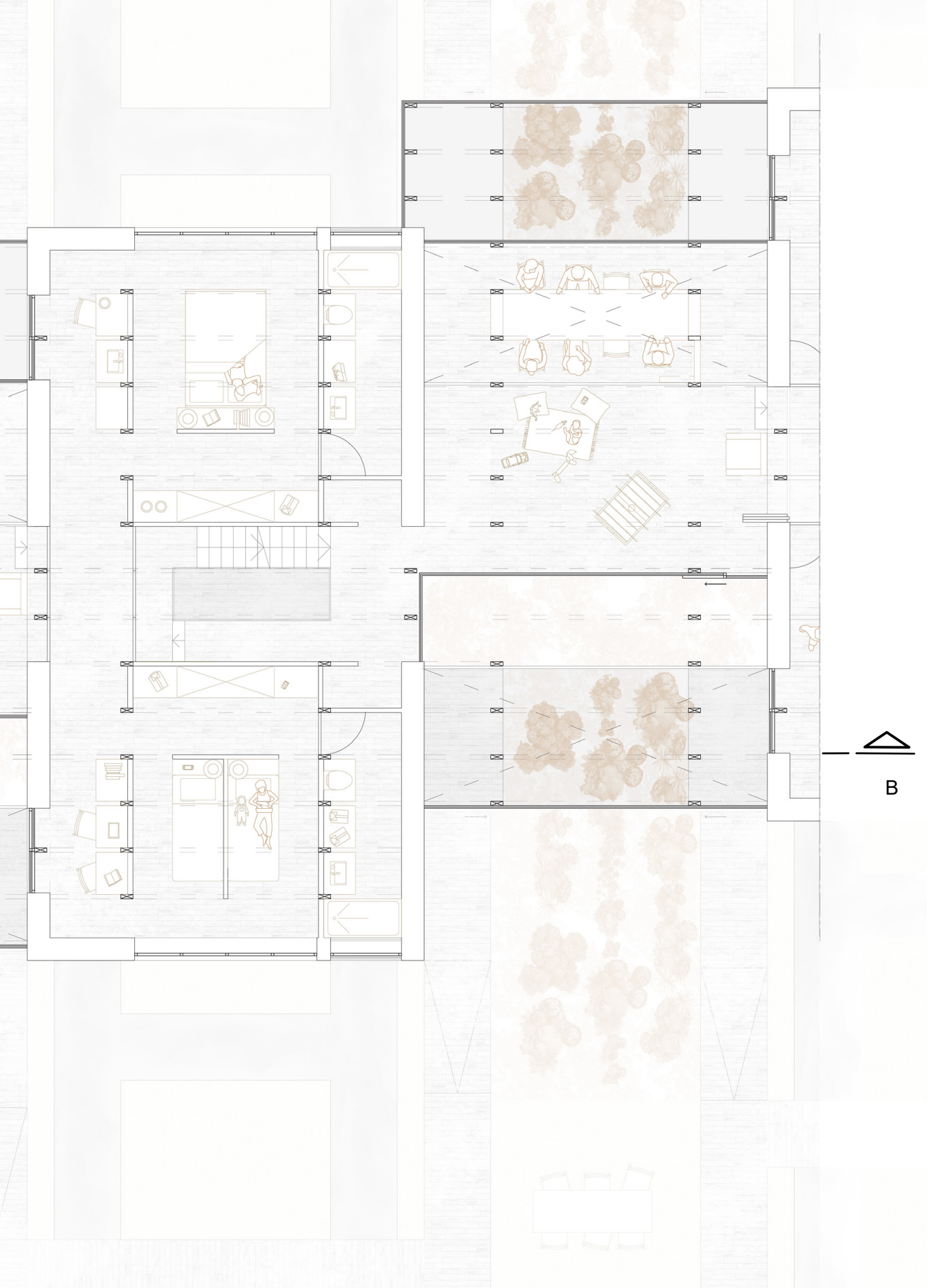




Plan du R+1 : Relation entre les paliers dans la serre et dans les espaces intérieurs partagés

Réalisé par
l'auteur





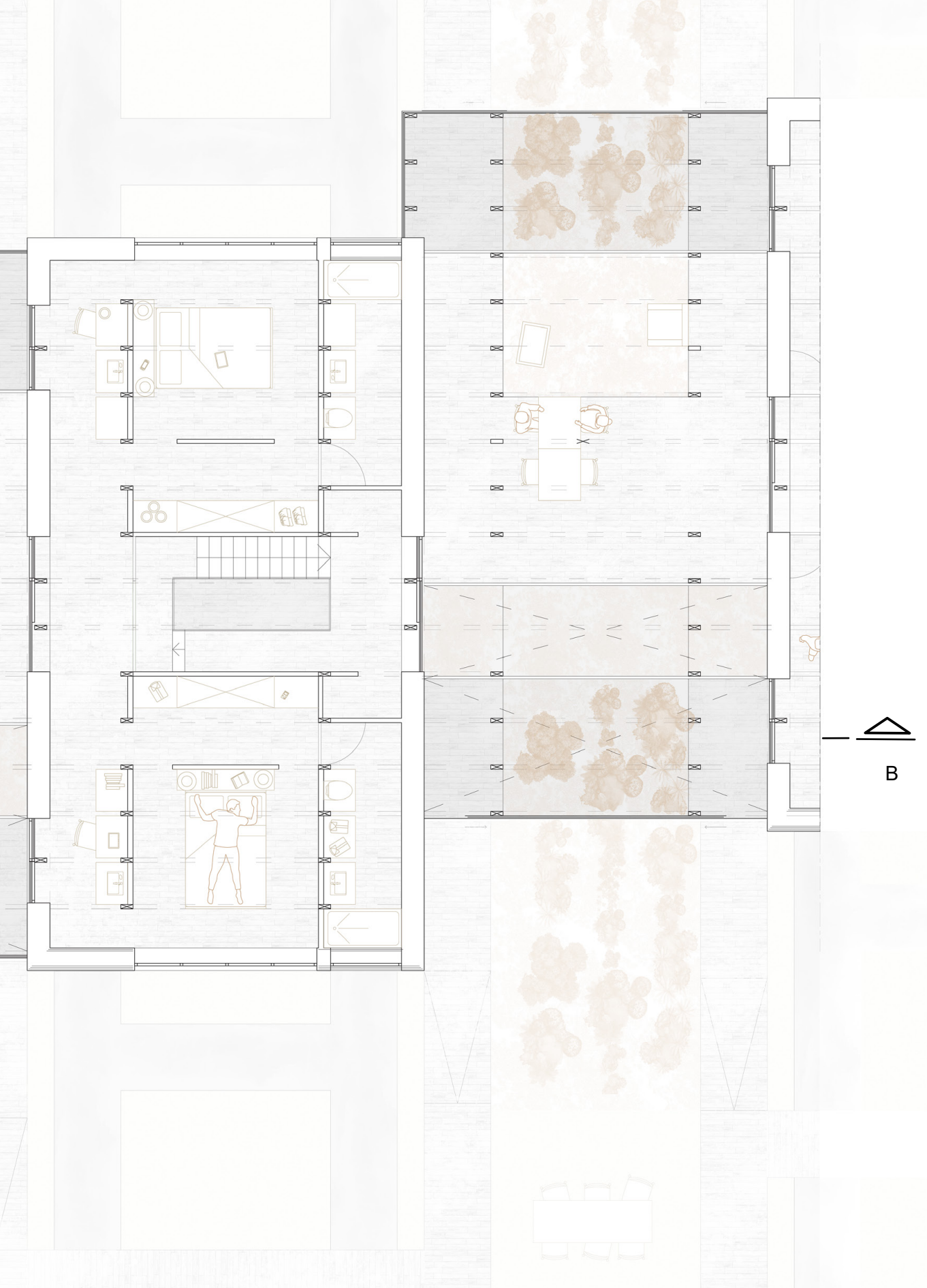
Plan du R+2 : Une serre vécue au maximum pour les pratiques herbagères potentielles et/ou les espaces de communauté

Réalisé par
l'auteur



0 4 m





B

Un travail de volume qui sert la production de ressource par la rencontre de deux toitures en pente.

Réalisé par
l'auteur



Espaces de stockage
pour l'eau destinée à la
serre



Espaces de stockage
pour l'eau destinée aux
habitation

Canalisation récupérant
l'eau de pluie

sont minimisés afin de donner plus d'importance pour les espaces dédiés à la communauté.

Une utilisation réfléchie de l'énergie et des ressources

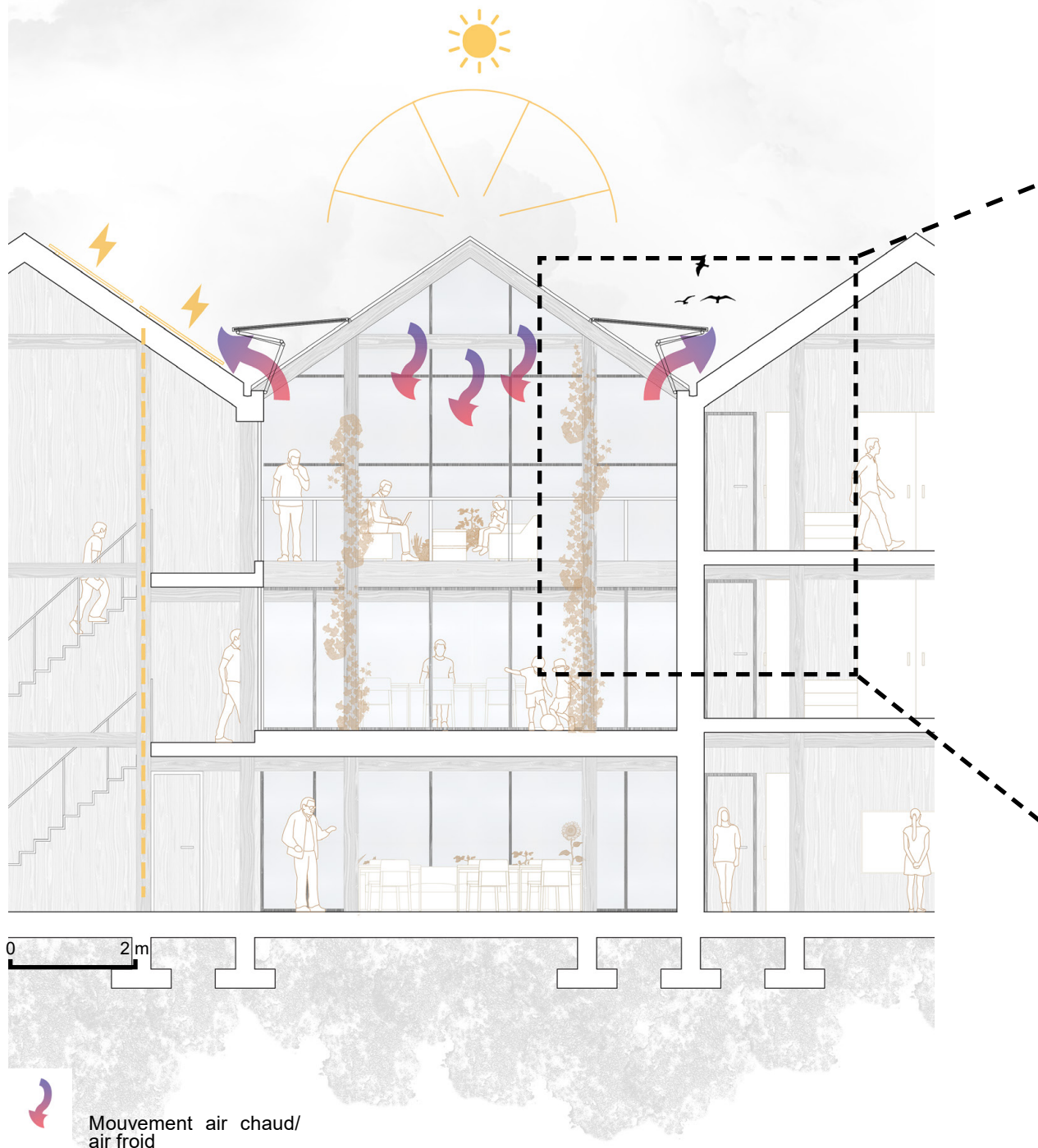
La gestion, la production et la récupération des ressources et des énergies sont au centre du projet :

- La serre est une source thermique, elle crée un microclimat à l'intérieur et permet d'apporter de la chaleur passive pour la partie habitation. Il devient donc facile de chauffer ces parties pour le confort des habitants. De plus, lors de température élevée, des clapets en toiture permettent de gérer une ventilation de la serre afin d'évacuer la chaleur en surplus ;
- La jonction entre les volumes serres et les logements permettent par la présence de toiture en pente de récupérer l'eau de pluie. Un espace technique sur les paliers permet de purifier cette eau afin de l'utiliser dans les logements ;
- Des panneaux solaires placés sur les toitures permettent d'alimenter les habitats en électricité.

Le projet travaille une multitude de thèmes. En effet, il apporte une valeur environnementale mais également une valeur sociale et donc économique (logements partagés). L'idée est de créer un ensemble autonome favorisant le sens de la communauté, au gré des habitants. Le projet favorise leur inscription dans l'écosystème local, espérant une reconnexion avec les pratiques dans l'espace rural.

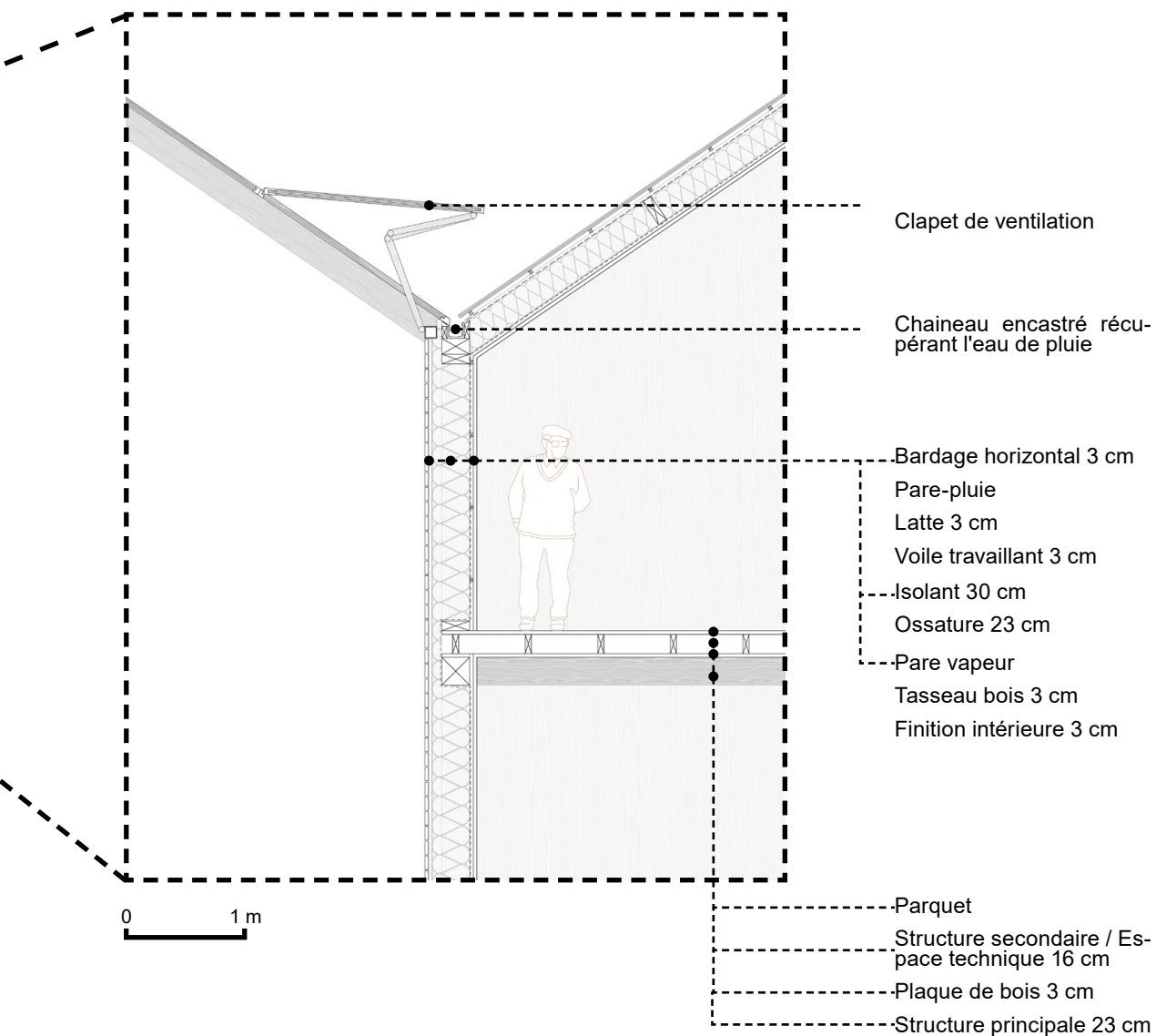
La mise en place de la serre entre le logements apporte de la chaleur dans le complexe mais est ventilé en cas de surchauffe

Réalisé par
l'auteur



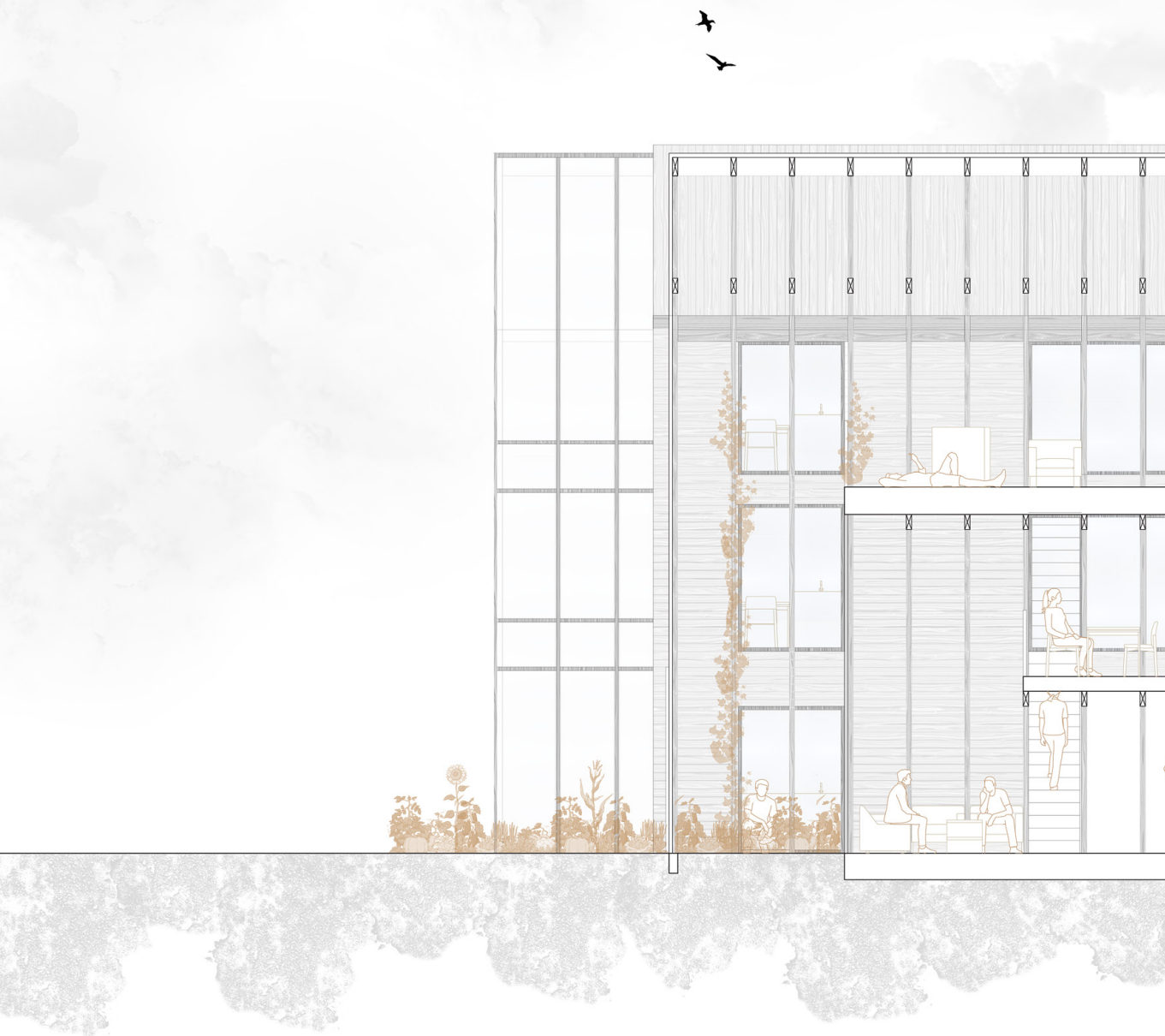
Détail de la ventilation de la serre et du chaineau encastré récupérant l'eau de pluie

Réalisé par
l'auteur



Coupe AA : Une serre vivante qui offre une vue vers le paysage agricole

Réalisé par
l'auteur



0 4 m

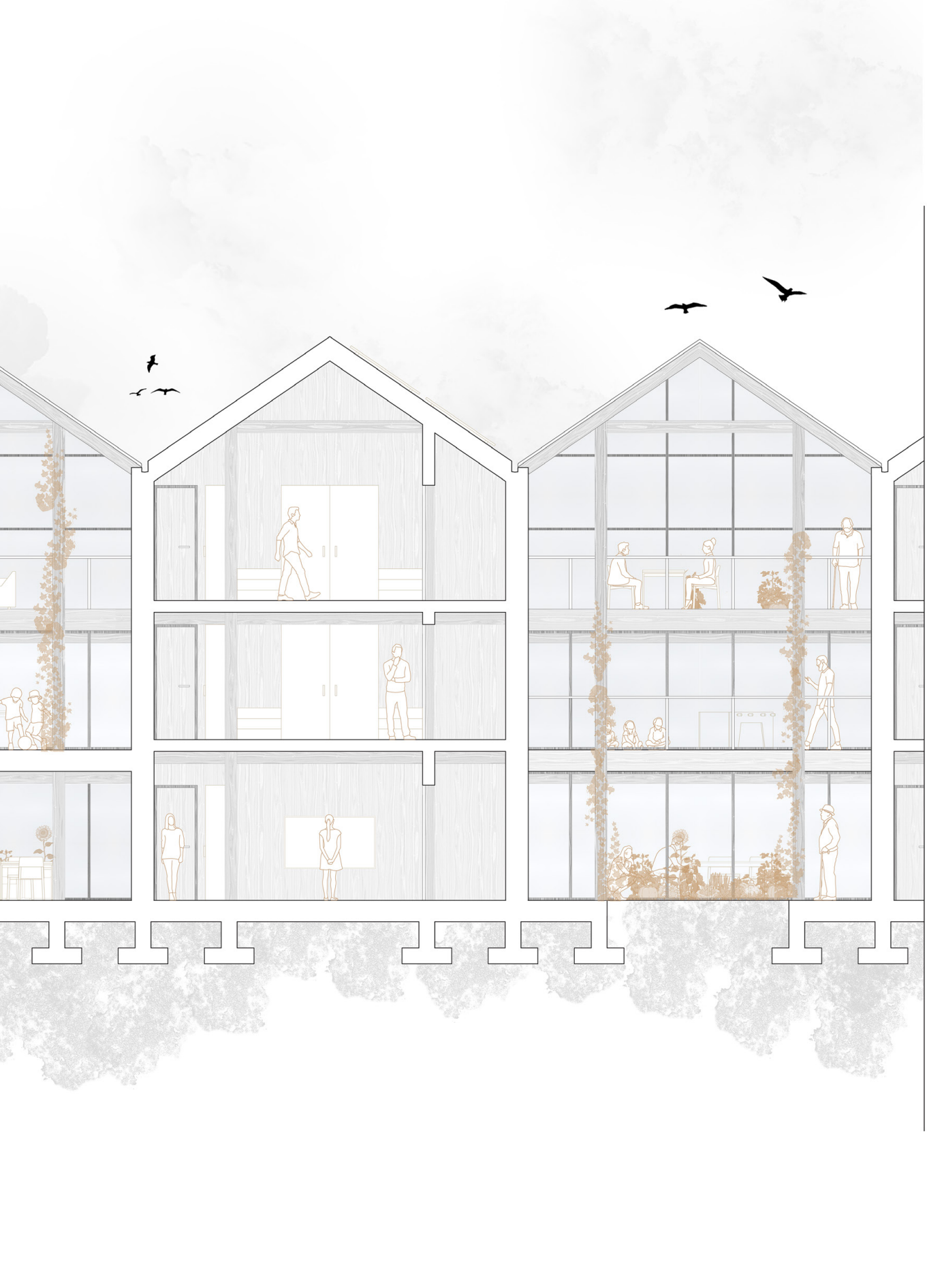


Coupe BB : Un volume qui se répète alternant espaces privés et espaces pour la communauté.

Réalisé par
l'auteur



0 4 m



Conclusion

Depuis 1970, le « domaine rural » intéresse au-delà des expertises et initiatives isolées. Ce travail cherche en premier lieu, à retracer le développement du domaine rural jusqu'à aujourd'hui à différentes échelles afin de comprendre toute la complexité du thème. Cette première analyse montre que la situation rurale n'est pas généralisée à l'ensemble du territoire. Les pistes de réflexions présentées ici, ne sont donc pas applicables partout mais cherchent de nouvelles solutions pour les villages étudiés (Beuvry-la-Forêt et Landas). Le logement, la mobilité et l'écologie sont donc des thématiques qui touchent ces communes et la réflexion portée sur la théorie liée à celles-ci permet de mettre en avant différentes solutions incluant le « rural ».

En termes de logements, de 1970 à 1990, l'attrait pour le rural a engendré une forte augmentation de constructions de maisons individuelles, qui a profité massivement aux pavilloneurs et pavillonnaires. Mais elle a des conséquences importantes sur le territoire et l'environnement. C'est pourquoi, les solutions proposées se tournent vers la transformation et la réparation de l'existant à la fois en termes de bâtiments et de terrains. L'observation de ce qui existe aujourd'hui comme ensemble de logements, permet d'élaborer de nouvelles hypothèses pour les futurs quartiers ou la transformation de ce qui est déjà existant. Le projet a donc cherché à répondre à une demande de logements sur les communes étudiées par la mise en place d'un quartier. L'opportunité de la gare comme moteur proche coexiste avec une mutualisation des espaces.

L'évolution de la population entraîne de nouvelles mobilités sur le domaine rural. En effet, les pratiques et habitudes des habitants sont nombreuses et elles suscitent beaucoup de questionnements. Les nouvelles solutions se tournent vers la mise en place de mobilité future durable dans les zones rurales et vers les infrastructures de mobilité alternative (ex : structure ferroviaire). La mobilité douce associée aux transports collectifs constitue une piste intéressante. Cette thématique devient un levier de développement et indique de nouveaux pôles dans les villages. C'est pourquoi les anciennes gares rurales, souvent abandonnées, deviennent des pistes d'aménagement intéressantes. Le projet s'est donc articulé autour de la gare de Landas associant équipements et logements.

Ces recherches m'ont permis d'acquérir un ensemble de connaissances qui ont servi d'outils pour la mise en place d'un projet d'architecture. Cet exercice permet d'apporter une

solution pour des besoins actuels en prenant en compte les thématiques d'habiter, de mobilité ou encore du paysage. Certaines pistes qui sont mentionnées dans cet écrit auraient été intéressantes à mener notamment dans l'échange avec les futurs arrivants et les habitants qui n'a pas été réalisé.

Ce travail de fin d'étude a été une expérience intéressante et primordiale dans le parcours d'architecte car il m'a permis de lier la pratique et la théorie sur la base d'un sujet personnel. J'ai pu observer d'une nouvelle manière le paysage rural afin d'y concevoir un projet personnel apportant une nouvelle dynamique d'échange sociale et intergénérationnelle dans un paysage que je côtoie au quotidien.

Cependant, à l'échelle des communes, certains partis ne sont pas pris en compte dans l'étude réalisée. Même si une forme de réutilisation du bâti est présente dans le projet, quelle est le devenir des constructions à l'abandon dans ces communes et parfois représentatives de la campagne comme les fermes par exemple ? Au lieu de construire, est-il possible de restaurer d'anciens bâtiments et de les réutiliser afin de loger les nouveaux habitants ? Ici, le but a été de réinvestir un « moteur » aujourd'hui dévalorisé qui est la gare. Quelles sont les devenirs des centres ruraux lorsque les habitants préfèrent l'habitat individuel typique des lotissements ? Les explorations au sein même du domaine d'étude sont encore très larges.

Il pourrait être également intéressant d'aller au-delà de ces communes afin d'observer de manière plus approfondie des espaces ruraux différents au sein de la France - comme a pu l'effectuer Antoine Brès, Francis Beaucire et Béatrice Mariolle dans leur livre « La France des Campagnes à l'heure des Métropoles »⁷³ - ou encore à une échelle plus large observant les cas ruraux à l'échelle mondiale afin d'observer les similitudes et les différences d'un pays à un autre ou entre les régions – comme les différents récits ruraux compilés dans le livre « Countryside, a Report »⁷⁴ réalisé par AMO Rem Koolhaas .

Dans un domaine rural en constante évolution, l'architecture peut apporter des solutions en termes d'aménagement et assurer le développement de ces espaces envisagés dans leurs particularités.

73 Op. Cit. BRES Antoine, BEAUCIRE Francis, MARIOLLE Béatrice. La France des Campagnes à l'Heure des Métropoles.

74 AMO, KOOLHAAS Rem, Countryside, A Report. Italy. Taschen. 2020.

Bibliographie

AMO, KOOLHAAS Rem, Countryside, A Report. Italy. Taschen. 2020.

BIDART Pierre, « La production des néo-styles régionaux », *Ethnologie française*, Vol. 37 (2007), p. 35-38

BRES Antoine, BEAUCIRE Francis, MARIOLLE Béatrice. *La France des Campagnes à l'Heure des Métropoles*. Italie. MétisPresses. 2017.

CAUHOPE Marion (dir.). *Développer des services dans les gares : Premiers Enseignements d'Expériences Locales*. Lyon. Cerema Territoires et ville. Avril 2017.

COMBY Joseph (dir.). « Les espaces d'urbanisation dispersée : Changer de regard », *Revue Foncière* n°16 (avril 2017), p. 28-42.

DELPORTE Francis, *Les Espace publics villageois : Les Cahiers de la Fondation Rurale de Wallonie* n°8. Namur. Edition Fondation Rurale de Wallonie. 01 janvier 2009.

DUFREGNE Jean-Paul (dir.). *Nouvelles Ruralités : Le grand pari des campagnes : Rapport de mission*. s.l. ADF/Assemblée des départements de France. 2013.

FRAMPTON Kenneth. « Toward a Critical Regionalism : Six points for an Architecture of Resistance », *Postmodernism : A Reader*. Londres. Routledge. 1993. p. 268-280

HERVIEU Bertrand, FERAULT Christian, PAPY François, FLAMANT Jean-Claude. *Nouveaux rapports à la nature dans les campagnes*. Paris. CNRS. Octobre 2012.

HILAL Mohamed. *Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux scientifiques*. Territoire en Mouvement. Paris. Datar. 2012.

JOUSSEAUME Valérie. *Suffit-il de Densifier ? Trois Réflexions sur les Enjeux d'un Urbanisme Rural Contemporain : La Renaissance Rurale, d'un siècle à l'autre*. Toulouse. LISST Dynamiques rurales / CNFG. 2016

KAYSER Bernard. *La Renaissance Rurale : Sociologie des Campagnes du Monde Occidental*. Paris. Armand Colin. 1990.

LEGER Jean-Michelle, MARIOLLE Béatrice. Densifier | Dédensifier : Penser les Campagnes Urbaines. Marseille. Editions Parenthèse. 2018.

MUZARD Floriand, ALLEMAND Sylvain. Le Périurbain, Espace à Vivre. Marseille. Edition Parenthèse. 2018.

NICOLOSO Barbara. La Trame Bleue et Verte au Cœur du Projet Fédérateur de l'Eurométropole. Lille Métropole. Mission de stage. Septembre 2013.

PROST Robert. Pratiques de projet en architecture : Le tournant silencieux. Paris. Essai, Infolio, Gollion-Paris. 2014.

ROMAN Bernard (dir.). Le Marché Du Transport Ferroviaire De Voyageurs - Exercice 2018 : Volume 1. Paris. Autorité de régulations des transports. Décembre 2019.

ROPERT Patrick (dir.) Des Gares au Cœur de l'Innovation Urbaine : Un Séminaire en Trois Temps pour Interroger les Evolutions Contemporaines des Gares et de leurs Usagers : Les gare, nouveaux villages urbains ?. Ivry. Gare&Connexions. Avril 2016.

ROUGE Lionel, GAY Christophe, LANDRIEVE Sylvie, LEFRANC-MORIN Anaïs, NICOLAS Claire. Réhabiliter le périurbain : Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?. Italie. Editions Loco, Forum Vies Mobiles. Août 2013.

SABINE Virginie. Cohabitation Intergénérationnelle : Une dynamique urbaine pour un quartier délaissé. Montpellier. Travail de fin d'étude. ENSAM Ecole nationale supérieure d'architecture Montpellier. 30 juin 2017.

SECCHI Bernardo, VIGANO Paola, SMETS Bas, DE GEYTER Xaveer, ALKEMADE Floris, DESVIGNE Michel. Elément pour une synthèse – La consultation Lille Métropole 2030. Lille. Comité syndical du SCoT de Lille Métropole. 19 juin 2014.

SEVRIN Laurent. Territoire en vue Guide de lecture du territoire rural. Namur. Edition Fondation rural de Wallonie. 2018.

THUMERELLE Pierre-Jean. « Les changements dans la répartition de la population du Nord-Pas-de-Calais : nouvelles formes d'urbanisation ou renaissance du monde rural ? », Revue Hommes et Terres du Nord, Spécial Nord-Pas-de-Calais (1985), p. 2-7

Webographie

Atlas des paysages de la région Nord-Pas de Calais. La croissance urbaine. sd [consulté le 01-09 2020]; Accessible via: <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?La-Croissance-urbaine>

Banque des territoires. Urbanisation, accaparement : le grignotage des terres reprend de plus belle. sd [consulté le 20-03 2021]; Accessible via: <https://www.banque-desterritoires.fr/urbanisation-accaparement-le-grignotage-des-terres-reprend-de-plus-belle>.

Cité de l'architecture du patrimoine. Global Award 2016, Gion Caminada, Suisse (VF), 9 mai 2016 [consulté le 04-09 2020]; Accessible via: <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/video/global-award-2016-gion-caminada-suisse-vf>

BRES Antoine, « Agrégation du bâti résidentiel et mutation des établissements humains dans les campagnes françaises. Territoire en mouvement », Revue de géographie et aménagement (2016) [consulté le 10-03 2020] ; Accessible via: <http://journals.openedition.org/tem/5443>.

Géoconfluences. Coefficient d'occupation des sols (COS). 2017 [consulté le 04-01 2020]; Accessible via: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/coefficient-occupation-des-sols-cos>.

Géoconfluences. Rurbanisation. 2005 [consulté le 31-12 2019]; Accessible via: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rurbanisation>

Géoconfluences. Urbanisme et planification urbaine. 2011 [consulté le 04-01 2020]; Accessible via: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanisme-et-planification-urbaine>.

SNCF Retail & Connexions. Opportunités Commerciales & 1001 GARES – Appel à Projet. sd [consulté le 03-04 2021]; Accessible via: <https://www.1001gares.fr/manche-nord/>.

The conversation. Le train, grand oublié de la transition énergétique ? 20 juin 2018 [consulté le 25-03 2021]; Accessible via: <https://theconversation.com/le-train-grand-oublie-de-la-transition-energetique-98213>.

Veille Eau. Vidéo : Interview Paola Vigano – Pour de

nouvelles relations entre l'eau et l'urbanisme – Graie. Juin 2016. [consulté le 30-04 2021]; Accessible via: <https://veille-eau.com/videos/interview-paola-vigano-pour-de-nouvelles-relations-entre-l-eau-et-l-urbanisme-graie>

Annexes

Annexe 01 : Présentation des communes étudiées

Beuvry-la-Forêt

Situation :

22 km Valenciennes - 30 km Lille - 20 km Tournai

Population :

en 1968 : 1 804 habitants

en 2020 : 2 743 habitants

Beuvry-la-Forêt se développe autour d'un centre où l'on retrouve l'église St-Martin, la mairie, divers commerces et une halle couverte. Ce centre se place sur un grand axe qui rejoint Orchies, la plus grande ville de la communauté de commune Pévèle Carembault, et St-Amand, un chef-lieu de canton du Nord (Communauté de commune du Henaut). Nous retrouvons, raccordées à ce grand axe, d'autres grandes rues qui viennent composer le village comme la rue du Ghien ou encore la rue Jacques Varlet.

Une grande usine, Minakem, va même venir s'implanter au sein du village dans la rue Jacques Varlet en 1962, sur un site anciennement de chimie industrielle. Il s'agit d'un fabricant mondial de produits de chimie fine pour l'industrie pharmaceutique.

Beuvry-la-forêt comprend de nombreux équipements qui permettent une activité importante au sein de la commune, on y retrouve notamment :

- L'école élémentaire des Trois Arbres, accompagnant les enfants du CP jusqu'au CM2

- L'école Maternelle de la Souris Verte, accueillant les enfants plus jeunes à partir de 2 ans

- Le complexe Sportif Albert Ricquier qui comprend la salle de sport Jean Degros, la salle d'entraînement Claude Bergeret pour le tennis de table et le Dojo Annie Prévost.

- La salle polyvalente Foyer Noël Heyden, au centre du village, servant de cantine la semaine et de salle de réception ou autre durant les jours non scolaires.

- Une Bibliothèque, accolée à la mairie et accessible à tous

- L'école de Musique, Florian Soufflet.

- La Halle couverte accueillant le marché le samedi matin et le pizaiolo le mercredi soir et servant de parking en dehors de ces temps ou espaces alloués.

- Le Béguinage : Le clos des Lilas accueillant les personnes âgées.

Ces différents bâtiments sont mis à la disposition ou accessibles aux différentes associations (danse, football, tennis de table, musique, travail manuel...) et aux habitants garantissant ainsi l'attractivité et la vie dans le village. Malheureusement il semble que le nombre d'enfants en bas âge habitant et scolarisés à Beuvry-la-Forêt est en baisse, ce qui risque d'entraîner la fermeture de certaines classes. La municipalité cherche donc un moyen d'attirer de jeunes ménages pour éviter la disparition de certaines classes et de certaines activités.

Suite à cette rapide présentation du village, revenons dans le temps, afin de mieux observer l'évolution du village. Si nous observons une carte du 19^e siècle, nous pouvons observer le centre du village, raccordé au grand axe ST Amand-Orchies et les deux lieux dit qui formeront, plus tard, les deux grandes rues rattachées au noyau du village : Jacques Varlet la Mortelette et le Guiemme. Nous pouvons également remarquer la présence d'autres lieux dits qui correspondent, aujourd'hui, aux différents noms de rues du village.

Afin d'observer les phénomènes liés à l'exode rural, avançons dans le temps, entre 1960 et 1970. A l'époque, Beuvry-la-Forêt comptait, au niveau de sa périphérie, une usine de coton et également une gare permettant de relier Orchies, Marchiennes, et Fenain. De nouvelles habitations vont voir le jour dans la périphérie du village, en particulier une série d'habitations rappelant les cités ouvrières, permettant aux personnes de vivre proche de l'usine de coton ou encore leur permettant de se rapprocher de la gare. En 1967, de grands travaux d'aménagements voient le jour et une route nationale apparaît, venant séparer le village en deux parties distinctes. Cette nouvelle infrastructure symbolise bien la banalisation de l'automobile et de son utilisation qui n'ira qu'en grandissant.

Entre 1980 et 1981, des habitations continuent à voir le jour, des maisons individuelles venant se placer sur la périphérie du village vers la ville d'Orchies : un premier lotissement voit le jour également proche du centre-ville : la rue Jean Cerisier comprenant 57 habitations. Les travaux routiers vont également reprendre afin de transformer la nationale, qui permettait d'accéder à Valenciennes, en autoroute pour relier à l'aide d'une voie rapide les deux grandes villes : Lille et Valenciennes. Un « grand » pont va également être réalisé afin de passer au-dessus de l'autoroute, ce qui aura pour conséquence de créer une « séparation » dans le village. La gare sera également fermée dans les années 80 et la voie ferrée sera réhabilitée plus tard en voie verte.

Entre 1980 et 1990, le village va connaître une forte croissance et de nombreuses habitations vont apparaître le long des voies existantes comblant petit à petit les creux au sein du village et vont prendre le pas sur les espaces agricoles. Cette croissance ne va faire qu'augmenter et un nouveau lotissement sera implanté dans le village en 1996 : l'Allée des Roses, l'allée des saules et la rue François Mitterrand. Ce lotissement est le plus grand de la commune et comptabilise plus de 60 habitations, ramenant une forte concentration de population dans le village

L'usine de coton ferme définitivement ses portes quelques années plus tard en 2008, et c'est sur son implantation qu'un nouveau lotissement voit le jour à partir de 2017. Sur cette même période d'autres lotissements plus petits voient également le jour dans Beuvry-la-Forêt comprenant quelques dizaines d'habitations se plaçant soit sur des terres agricoles revendues, soit sur des terrains d'habitations qui ont été divisés en plusieurs parties puis revendus ou construits puis loués.

Landas

Situation :

23 km Valenciennes - 30 km Lille - 20 km Tournai

Population :

en 1968 : 1 706 habitants

en 2020 : 2 463 habitants

Landas est une commune rurale du Nord, qui se situe à côté de la ville d'Orchies et du village de Beuvry-la-Forêt. Le village se développe autour de deux centres qui viennent s'accrocher à la rue principale, la rue Albert Lagache. Sur la première, la place Sadi Carnot, nous retrouvons l'église Saint-Vaast, un accès à la mairie ainsi que quelques commerces comme un fleuriste et un estaminet. La deuxième place se compose d'un parking anciennement un terrain de tennis qui dans le passé, nous le supposons, était un commun, un espace partagé pour les habitants de la commune.

Comme Beuvry-la-Forêt, Landas comprend de nombreux équipements comme :

- L'école catholique Sainte-Bernadette et l'école Saint Joseph : écoles primaire et maternelle privés accueillant les enfants de 2 ans jusqu'au CM2 ;

- L'école Jean Mace : école primaire et maternelle publique accueillant les enfants de 2 ans jusqu'au CM2 ;

- La Salle polyvalente du village, utilisée comme salle des fêtes et de spectacles ;

- Un plateau sportif comprenant un terrain de football et un terrain multisport couvert ;

- Le Béguinage du clos Amaury ;

- Un foyer de vie permettant l'hébergement de personnes handicapées ;

- Un Foyer municipal.

Le village possède, une gare depuis 1874, qui permet de relier les gares de Lille- Flandre et d'Aulnoye-Aymeries, desservant les deux grandes villes environnantes soit Lille et Valenciennes. Cette gare est notamment utilisée par les habitants des communes avoisinantes. On peut également noter la présence de grands commerces comme un magasin de matériaux de construction, un concessionnaire automobile Renault, un garage Automobile ou encore des paysagistes.

Si nous revenons dans le temps nous pouvons observer sur le cadastre Napoléonien, les deux centres historiques cités précédemment ainsi que des constructions sur la rue principale et dans la continuité de celle-ci vers Orchies d'un côté et vers Sars-et-Rosière de l'autre. Le bâti est peu dense et s'implante toujours aux abords des voiries existantes.

Entre 1970 et 1980, de nombreuses habitations vont

être construites dans les parcelles agricoles et non bâties présentes sur la route liant Orchies et Sars-et-Rosière et un premier lotissement de sept habitations va voir le jour sur les abords de cet axe. Celui-ci sera construit entre 1971 et 1975 sur une ancienne pépinière et prend le nom de Résidence les Hauts Bois. De plus des habitations vont venir s'implanter autour des bâtiments agricoles présents au nord-ouest du village sur la partie du village appelé le Quesne, proche d'Orchies

Entre les années 1980 et 2000, le village de Landas va connaître une croissance lente mais constante. Les habitations vont continuer à s'implanter sur des parcelles agricoles toujours aux abords des routes. Mais c'est après les années 2000 que le village va connaître le plus de changement notamment dans le centre. En 2003, le foyer de vie est fondé, il propose des soutiens médico-sociaux et accueillent des adultes handicapés ayant une certaine autonomie. Durant cette même année, la salle polyvalente est construite proche de l'école Sainte-Bernadette et du centre de soin mentionné précédemment. Plus tard, en 2012 un projet de relocalisation et de construction d'une nouvelle mairie est mis en place et va venir recréer une nouvelle place à côté de l'église et du cimetière sur le bâti de l'ancien presbytère. Ce projet de mairie est accompagné par un projet de médiathèque qui se termine en 2019 et s'implante face à cette nouvelle place. Pour les logements, le lotissement le Clos d'Amaury est construit en 2017 et dispose de 12 habitations.

Evolution de la population dans le temps dans les communes de Landas et Beuvry-la-Forêt Source : Insee

Beuvry-la-Forêt	1968	1990
Population	1804	2337
Densité Moyenne (hab/km ²)	144,1	186,7
Landas	1968	1990
Population	1706	2038
Densité Moyenne (hab/km ²)	142,8	170,5

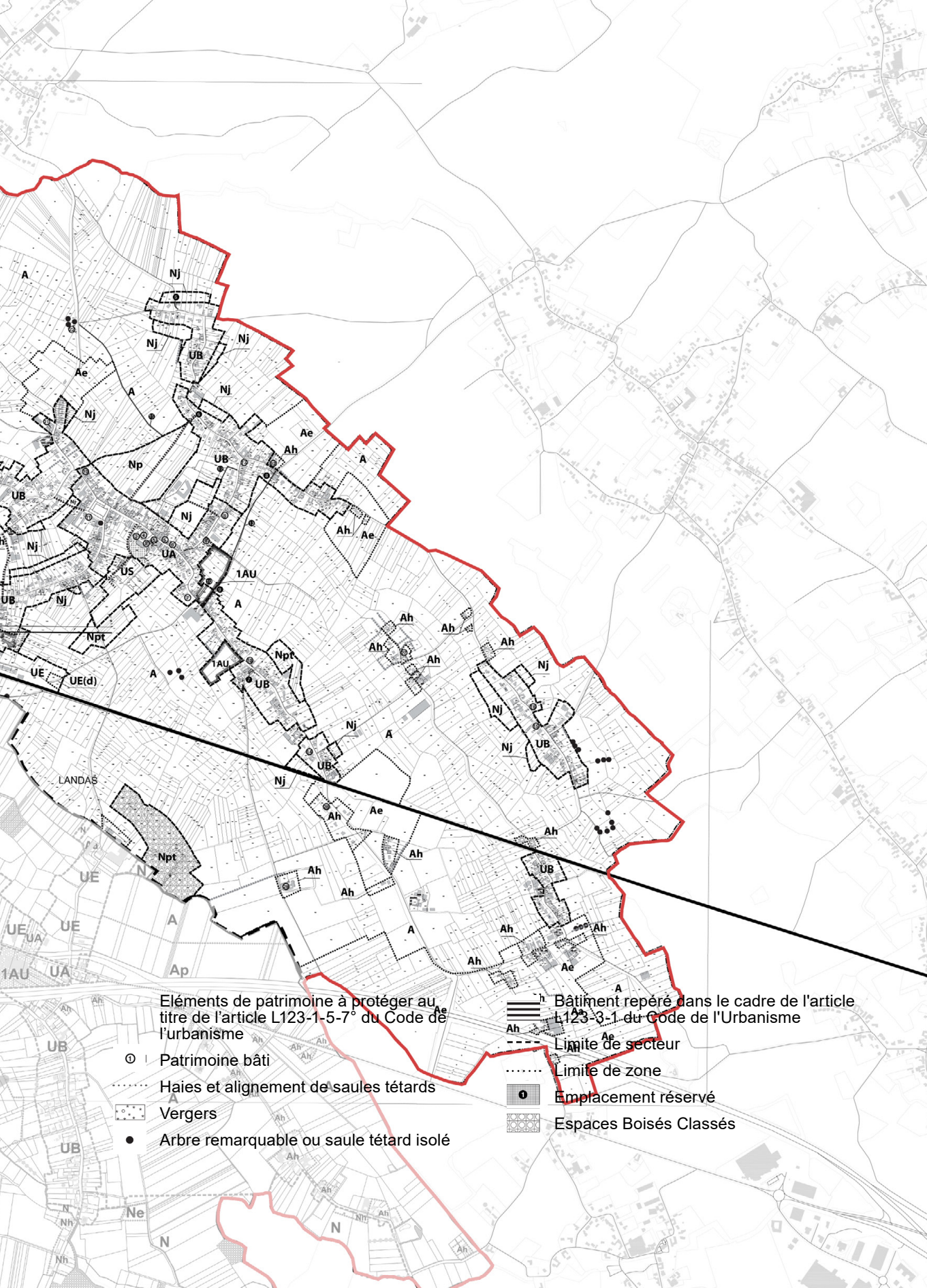
Annexe 02 : PLU Landas

Secteur délimité au titre de l'article L123-1-5-16° du code de l'urbanisme, dans lequel au moins 20% des programmes de logement devront être affectés à des logements locatifs aidés par un prêt de l'Etat et 10% en accession sociale à la propriété

Dans l'ensemble des zones UA et UB au titre de l'article L123-1-5-16° du code de l'urbanisme, dans lequel 20% des programmes de logement devront être affectés à des logements locatifs aidés par un prêt de l'Etat

Cheminement piétonnier existant à conserver

■■■■■■■■■■



- ■ ■ Limite de zone
- ● ● Limite de secteur
- Construction neuve dessinée par le BE
- Limite communale
- Changement de destination autorisé en zone agricole
- Espace boisé classé

Elément de patrimoine protégé au titre de
l'article L123 - 1-5 7° du Code de l'Urbanisme

Annexe 04 : Photo de la maquette d'aménage- ment du site de la gare



Promoteur
Henry POUILLON

Expert
Antoine BRES

Atelier 1.618
Eric VAN OVERSTRAETEN
Pierre ACCARAIN
Daniel OTERO PENA
Luca SGAMBI