

SE RÉAPPROPRIER NOS PAYSAGES DU QUOTIDIEN, LE FONDEMENT D'UNE QUALITÉ DE VIE APAISÉE DANS LES VILLES SINISTRÉES PAR LA DÉPRISE ÉCONOMIQUE: CAS D'ÉTUDE SUR LA VILLE DE CHÂTEAUDUN

Paysage du quotidien, qualité de vie, mobilité douce, cohésion spatiale, périurbanisation

Jusqu'à aujourd'hui, j'observe avec grande attention et curiosité une envie irrésistible que les gens ont pour l'ailleurs. Il semblerait que la société actuelle ait besoin de connaître certaines émotions comme celle du dépaysement de manière à s'éloigner des tracasseries quotidiennes. Les français ont une attirance particulière envers les paysages dit « remarquables » (paysage de la mer, de montagne et de certaines campagnes). Mais ne se cache-t-il pas derrière cette attraction, un mal-être dissimulé à propos de nos territoires de vie ? Ce désintéressement semble être, à première vue, une réelle problématique à la fois pour le bien-être de la population, l'harmonie de nos paysages français et en vue de répondre aux enjeux environnementaux.

Le mode de vie contemporain (accès à la propriété privée, au travail, à la consommation) dicté par la grande distribution a provoqué un détachement à l'égard de nos paysages du quotidien. La ville s'est restructurée au service de la fonctionnalité efficace de nos espaces à défaut des lieux communs qui permettaient aux habitants de se créer une vie sociale et culturelle. L'hypermobilité engendrée par la voiture individuelle a contribué à générer cette réorganisation en créant de nouvelles centralités sur l'espace périurbain. Les activités économiques, commerciales, culturelles ont quitté le périmètre central, perdant de sa commercialité, face aux pôles périphériques bénéficiant d'une plus grande accessibilité par la voiture. Ces déplacements quotidiens, liés à l'emploi, constituent un quart des trajets et induisent l'essentiel des autres mouvements (démarches administratives, relations sociales, achats, loisirs). D'autre part, ce phénomène aboutit inévitablement à la question du stockage de la voiture lorsqu'elle est immobile. D'après Cerema, une voiture demeure immobile 95% du temps. Cela pose d'autant plus de difficulté lorsque l'on sait qu'une automobile occupe 8 à 12m² au sol. Stocker les automobiles devient une obsession pour son propriétaire et pour les élus surtout quand l'espace manque. La voiture mobile et immobile contribue à troubler nos espaces publics.

Cependant, ce manque d'attention concernant les paysages du quotidien n'est pas seulement induit par les modes de vie des habitants. L'État n'a-t-il pas manqué de créer une véritable politique de protection concernant ces paysages ? Les collectivités locales sont généralement invitées à gérer au mieux leurs territoires, induisant des aménagements au « coup par coup ». Ces questionnements peuvent s'observer par la Loi Paysage, qui a favorisé cette distinction entre paysage du quotidien et paysage remarquable, ce premier semblant trop peu identitaire pour mettre en place une politique de protection. De plus, depuis la Loi Maptam, les pouvoirs publics nationaux se sont tournés vers l'affirmation de nouvelles métropoles afin d'équilibrer la domination démo-

graphique et économique de la région parisienne. La concentration des regards vers l'aménagement de ces nouvelles métropoles a créé une rupture entre métropoles mondialisées et petites et moyennes villes. Néanmoins, ce maillage de petites et moyennes villes concentre pourtant près de la moitié de la population et ne demande qu'à être réconforté dans leur rôle structurant d'un bassin de vie locale.

Par conséquent, il me semble plus que nécessaire de m'intéresser à ces territoires délaissés afin de réfléchir sur comment les paysages du quotidien peuvent-ils être réappropriés pour devenir le fondement d'une qualité de vie apaisée dans ces villes sinistrées par la périurbanisation et la déprise économique ?

Châteaudun réunit ces différents enjeux pour devenir mon site d'étude. Cette petite ville d'environ 13 000 habitants est située au sud du département de l'Eure-et-Loir. Elle s'établit aux confins de la Beauce et du Perche, une jonction matérialisée par la vallée du Loir. Sa toponymie évoque une ville fortifiée et marquée par un passé moyenâgeux prospère. Toutefois, depuis la fin du XX^{ème} siècle, la ville a connu un remaniement brutal par un étalement urbain envahissant qui s'est emparé du paysage historique de la ville. La première couronne qui s'est implantée aux quatre coins du centre-ville se matérialise par des constructions résidentielles, chacune représentant un quartier de la ville où règne l'autonomie individuelle: quartier les Martineaux, Saint-Jean, Beauvoir. Ensuite, sur la deuxième couronne qui s'articule autour des grands axes routiers et sur chaque entrée de la ville, on trouve la concentration des pôles commerciaux et des zones d'activités. L'intégralité de la frange urbaine se juxtapose brutalement aux paysages agricoles de la Beauce. Par conséquent, cette nouvelle structure de la ville s'apparente à une segmentation et spécificité des lieux: espaces dédiés aux travail, à la résidentialisation, à l'agriculture, à la « Nature », contribuant à la banalisation des paysages de proximité de Châteaudun. Ce cloisonnement des espaces, appuyé par un suréquipement d'infrastructures (voie ferrée, routes départementales) et la fermeture d'entreprise (GSP, MAFCA, Base aérienne...) ont amené à une fragmentation sociale et une gentrification de la ville. D'autre part, les enjeux environnementaux et climatiques sont imminents. Le secteur du transport est le principal émetteur de gaz à effet de serre (39% d'après l'ADEME), hors la voiture, d'après l'Insee est utilisée à 74% par les Dunois. De plus, l'imperméabilité des sols suite à la périurbanisation de la ville est considérable. Elle engendre la saturation du réseau d'assainissement (débordement des déversoirs d'orage et bouches d'égout), contamine l'eau de ruissellement dans les milieux récepteurs, limite la recharge des nappes phréatiques de la Beauce: des conséquences dramatique au vu d'une denrée de plus en plus rare face au réchauffement planétaire.

Le but de ce projet est de proposer aux habitants Dunois une nouvelle déambulation à l'échelle de la ville reliant des espaces clés consacrés à retrouver du lien social, culturel et contemplatif de manière à créer un sentiment d'évasion à proximité des lieux résidentiels. Pour cela il faudra définir quels seront ces nouveaux paysages du quotidien et trouver des espaces mutables, friches industrielles, paysage linéaire (boulevard, rue), paysage périurbain afin de créer de nouveaux espaces publics. Ces changements spatiaux devront se construire de manière prospective et suivre une planification afin d'encadrer des pratiques qui bouleverseront la vie quotidienne des habitants. Par ce processus, ils seront impliqués dans cette transformation spatiale de la ville.