

L'agglomération mancelle (15)



15-05-01 Un centre historique en promontoire sur la Sarthe qui marque le cœur des paysages de l'agglomération mancelle (le Mans)

A la confluence de la Sarthe et de l'Huisne, la ville du Mans est aussi à l'articulation de plusieurs unités paysagères contrastées (les champagnes ondulées sarthoises, les Balcons de la Sarthe, Le Perche sarthois et l'Huisne, les clairières entre Sarthe et Loir). Sa silhouette urbaine est clairement marquée par la colline du cœur historique qui joue des covisibilités directes avec sa périphérie : sur son promontoire rocheux au bord de la Sarthe, elle domine les quartiers environnants. Cette dernière est d'ailleurs très perceptible depuis les points hauts à l'extérieur de la ville. Ainsi c'est la cathédrale Saint Julien qui signale le Mans depuis l'autoroute A28.

L'extension urbaine importante de l'agglomération déploie aujourd'hui un vaste paysage urbain composite s'articulant sur un important carrefour autoroutier et ferroviaire qui fait souvent du Mans un territoire de passage. Les paysages sont par ailleurs marqués par les ambiances industrielles des grandes zones d'activités qui bordent la Sarthe et au sud par l'équipement des circuits automobiles des 24h. La ville imprime aujourd'hui une forte pression urbaine sur les bourgs de première et seconde couronne et mêle de fait les ambiances rurales de la périphérie aux ambiances plus péri-urbaines de l'agglomération. Seuls les ensembles forestiers paraissent contraindre ces développements alors que les vallées semblent les porter un peu plus loin.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE CONTEXTE REGIONAL DE L'UNITE PAYSAGERE

Les représentations culturelles des paysages urbains et industriels d'une « ville à l'autre » ([lien vers article représentations culturelles régionales](#))

La famille de paysage : les paysages urbains ([lien vers la famille des paysages urbains](#))



01-Le centre historique marqué par la cathédrale en promontoire sur l'agglomération (le Mans)



02-Un paysage de la vallée de la Sarthe marqué par les fronts urbains (le Mans)



03-Ambiance de circuit dans le virage d'Indianapolis en lisière de la forêt de Mulsanne



04- Paysage monumental et commercial de l'entrée nord du Mans

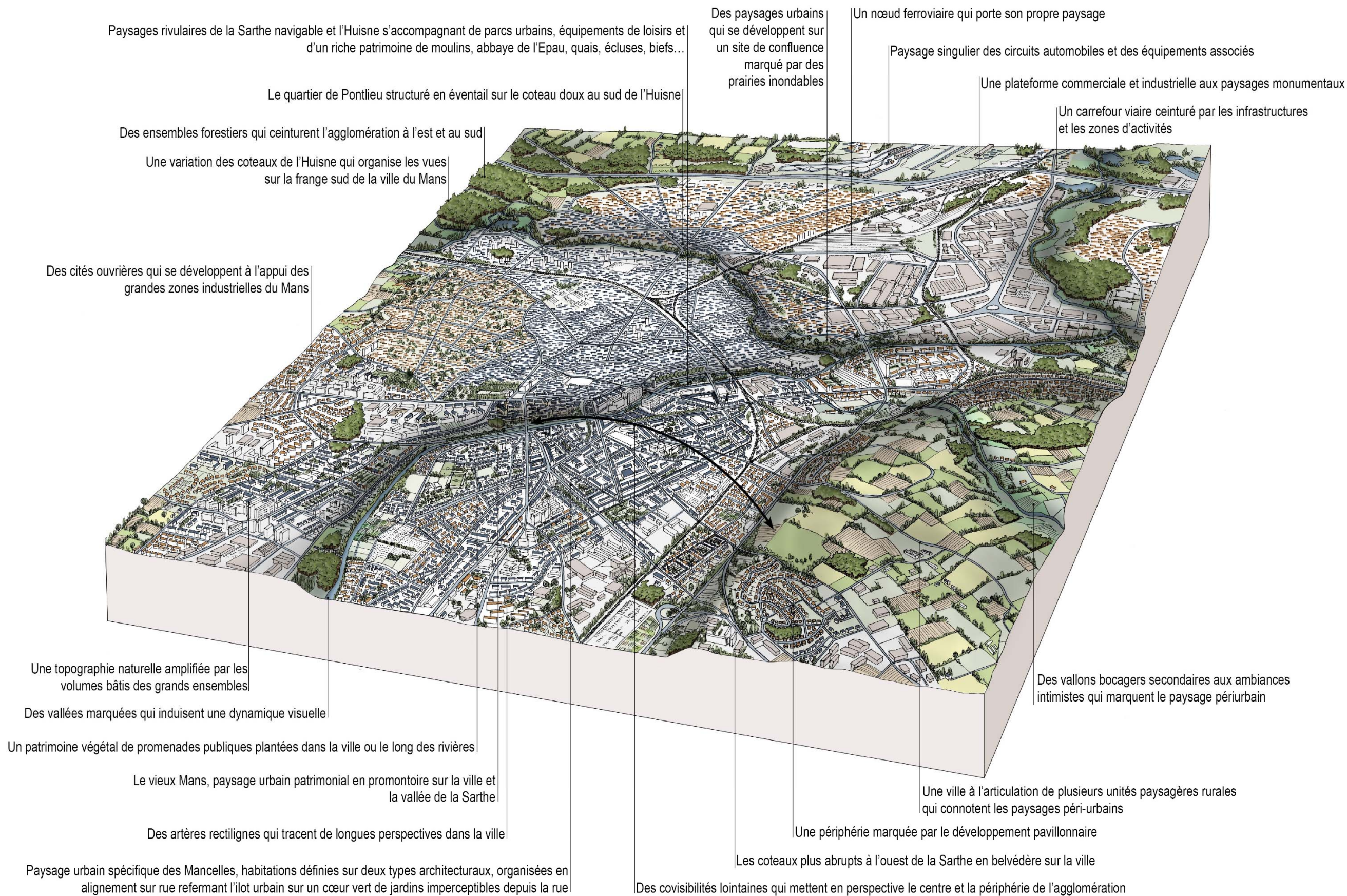


05- Covisibilité entre le vieux Mans et les coteaux urbanisés boisés de la Sarthe qui marquent la frange ouest de l'agglomération (Le Mans)



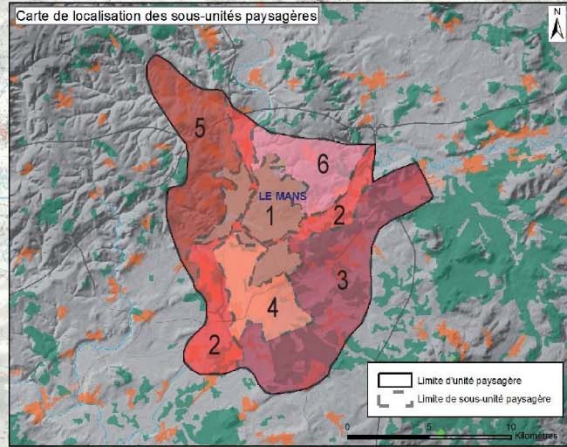
06- Diffusion urbaine pavillonnaire dans les clairières habitées de l'est de l'agglomération (Chagné)

Bloc-diagramme de l'unité paysagère de L'agglomération mancelle (15)



Ce bloc diagramme est une représentation schématique simplifiée des paysages pour en faciliter la lecture. Le sud de l'unité est représenté en partie haute du bloc

Carte de l'unité paysagère de l'agglomération mancelle (15)



6 La couronne périurbaine du Mans nord-est

- Paysage de transition terminant un ensemble plus vaste de plateaux bocagers découpés de vallées, situés au nord.
- Présence d'un habitat rural traditionnel dispersé et peu dense avec des extensions de bâti agricole récent.
- Forte diffusion urbaine en zone rurale qui perturbe la lisibilité de la limite urbaine à la fois du Mans et celle des bourgs voisins.
- Présence en zone rurale de gros équipements qui renvoient à un vocabulaire paysager périurbain.

5 La couronne périurbaine du Mans ouest

- Paysage composite marqué par un plateau bocager ondulé ponctué de boisements et par du mitage urbain.
- Bourgs étagés sur les versants sud des coteaux ou buttes, fortement étendus par une couronne pavillonnaire.
- Verrous boisés, tels que le bois de Pannetière, refermant ponctuellement le paysage.
- Infrastructures viaries créant des ruptures dans le paysage et composant des entrées de villes monumentales marquées par des zones commerciales ou d'équipements.

4 Le paysage industriel du Mans

- Paysage marqué par les circuits automobiles des 24h, l'hippodrome et l'aérodrome ainsi que les équipements sportifs, culturels ou de loisirs.
- Voiries très larges et la signalétique spécifique aux circuits ; espace cloisonnés et largement calibrés pour des pics de fréquentation événementiels.
- Vaste zone industrielle au nord qui s'articule autour du nœud ferroviaire.
- Présence de petits boisements et une trame bocagère à peine perceptible le long des ruisseaux.

2 Les rives aménagées de la Sarthe et de l'Huisne

- Un paysage de confluence urbaine où l'eau n'est pas toujours physiquement ou visuellement accessible.
- Ouvertures visuelles sur l'axe des rivières créant des respirations dans la ville.
- Paysages rivulaires aux ambiances marquées par les quartiers traversés et développant plusieurs séquences contrastées.

L'agglomération mancelle

A la confluence de la Sarthe et l'Huisne, la ville du Mans est aussi à l'articulation de plusieurs unités paysagères contrastées (les champagnes ondulées sarthoises, les Balcons de la Sarthe, Le Perche sarthois et l'Huisne, les clairières entre Sarthe et Loir). Sa silhouette urbaine est clairement marquée par la colline du cœur historique qui joue des covisibilités directes avec sa périphérie : sur son promontoire rocheux au bord de la Sarthe, elle domine les quartiers environnants. Cette dernière est d'ailleurs très perceptible depuis les points hauts à l'extérieur de la ville. Ainsi la cathédrale Saint Julien signale le Mans depuis l'autoroute A28.

L'extension urbaine importante de l'agglomération s'articule sur les deux vallées qui composent un enchaînement d'espaces naturels, récréatifs et patrimoniaux, où la ville tisse son rapport à l'eau. L'extension urbaine déploie aussi un vaste paysage urbain composite s'articulant sur un important carrefour autoroutier et ferroviaire qui fait souvent du Mans un territoire de passage. Les paysages sont par ailleurs marqués par les ambiances industrielles des grandes zones d'activités qui bordent la Sarthe et au sud par l'équipement des circuits automobiles des 24h. La ville imprime aujourd'hui une forte pression urbaine sur les bourgs de première et seconde couronne et mêle de fait les ambiances rurales de la périphérie aux ambiances plus péri-urbaines de l'agglomération. Seuls les ensembles forestiers paraissent contraindre ces développements alors que les vallées semblent les porter un peu plus loin.

3 La couronne périurbaine boisée Mancelle sud-est

- Paysage forestier marqué par de grandes clairières habitées refermant l'espace sur des ambiances sylvestres.
- Noyaux de bourgs anciens marqués par une importante couronne pavillonnaire; phénomène important de diffusion urbaine à l'appui des infrastructures (notamment des activités).
- Paysages de lisières boisées alternant avec les franges urbaines des bourgs qui s'implantent dans les clairières à proximité des cours d'eau.
- Ambiance patrimoniale spécifique du Bois de Changé, avec l'arche de la nature et la proximité de l'Abbaye de l'Epaui à l'appui du val d'Huisne.

1 Les paysages urbains manceaux

- Paysage urbain fermé avec parfois quelques perspectives sur la campagne extérieure liées aux jeux de covisibilités dans les vallées de la Sarthe et l'Huisne.
- Paysage de juxtapositions d'ambiances urbaines avec des entités très typées allant du centre historique aux quartiers de Mancelles en passant par les grands ensembles, les équipements, commerces, services et les zones pavillonnaires.

Légende

--- Limite de sous-unité paysagère

Occupation du sol

- Bâti
- Zone d'activités
- Boisement
- Espace agricole
- Réseau hydrographique
- ++++ Voies ferrées
- Réseau routier
- Limite départementale



Source : DREAL Pays de la Loire, ©IGN SCAN25®, ©IGN BDTOP®, ©IGN BDCARTO®
 © MEDDE - DREAL Pays de la Loire, Nantes, avril 2015
 Echelle numérique : 1/50 000 Echelle de saisie des données 1/25 000
 Réalisation : ALTHIS - VU D'ICI

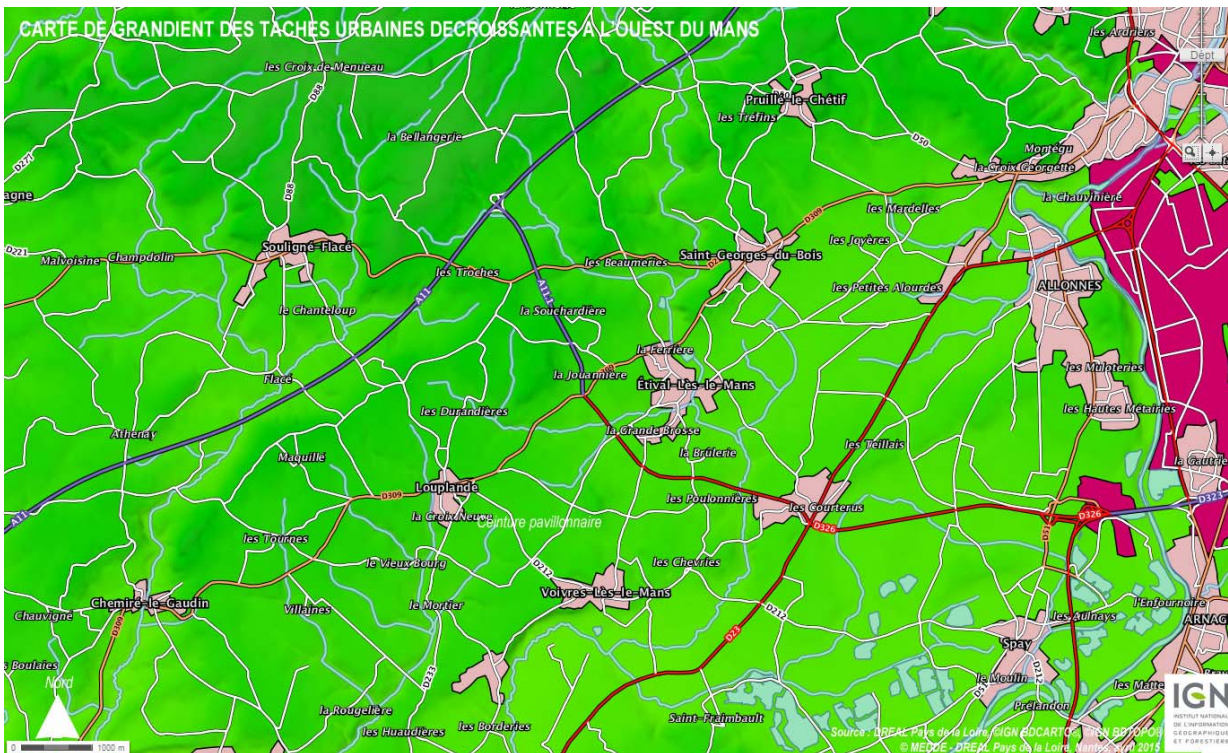
1. Les limites et continuités paysagères

Comme pour les grandes agglomérations régionales les limites des paysages urbains et périurbains mancelaux est assez difficile à définir. Elle est conditionnée à la fois par la faible persistance des structures paysagères des unités limitrophes et la lisibilité des éléments de pression urbaine dans le paysage (ceintures pavillonnaires sur les bourgs de première ou seconde couronne, diffusion urbaine pavillonnaire dans la campagne, le développement des zones d'activités et la présence importante des infrastructures). La présence des ensembles forestiers et des zones d'activités qui s'articulent autour du circuit des 24h du Mans contribuent à élargir sur la partie sud est les paysages périurbains de l'agglomération mancelle. Les limites de l'agglomération ne sont donc pas nettes mais se traduisent par des transitions paysagères plus ou moins distendues. On retrouve ainsi :

- A l'ouest une transition très lâche qui se manifeste plus particulièrement par la pression urbaine de l'agglomération sur les bourgs ruraux qui se sont de fait fortement développés et présentent aujourd'hui une importante ceinture pavillonnaire : l'épaisseur de cette ceinture devient graduellement moins importante au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération.

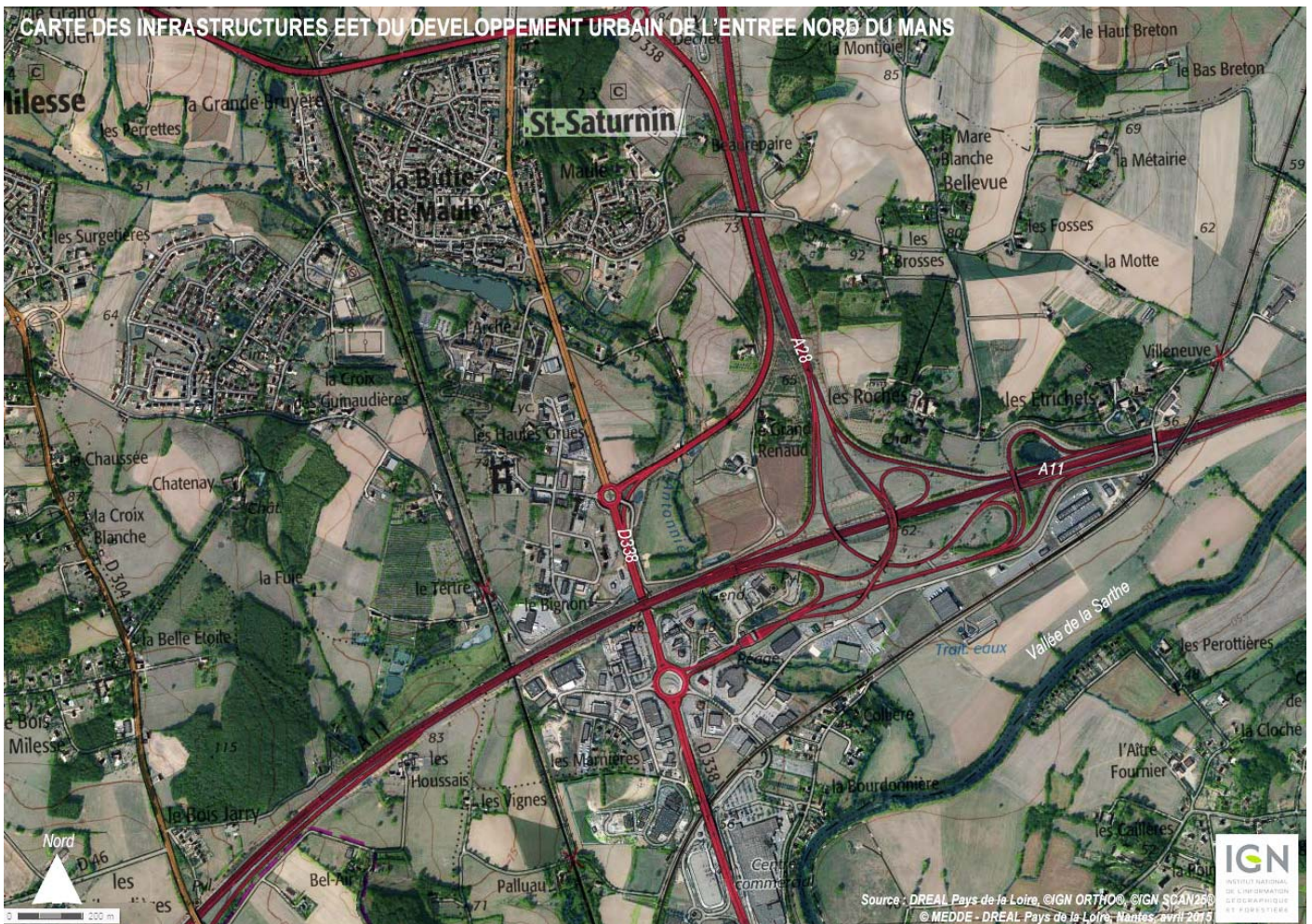


UP15-10-01 Des bourgs ruraux avec un fort développement pavillonnaire qui marquent le paysage bocager périurbain de l'ouest de l'agglomération (Saint-Georges-du-Bois)



UP15-10-02 Carte montrant le gradient décroissant du phénomène de périurbanisation de la périphérie ouest mancelle.

- Au nord, cette transition paysagère se termine sur le passage de l'autoroute A11. Un front urbain plus franc se dessine autour de l'échangeur autoroutier entre l'A11 et l'A28 qui cadre le développement des zones d'activités le long de la RD338, ancienne nationale entre le Mans et Alençon.



UP15-10-03 Carte des infrastructures et des zones d'activités marquant l'entrée nord du Mans.

- A l'est la limite des paysages urbains est marquée par la vallée de l'Huisne et plus particulièrement de la crête d'Aouvours dont les boisements amorcent les paysages forestiers plus au sud. La liaison ferrée et la RD323 accompagnées d'un linéaire important d'activités industrielles marquent fortement l'entrée est de l'agglomération à Champagné.



UP15-10-04 Paysage routier monumental de l'entrée est de l'agglomération mancelle (Champagné)

- Au sud-est l'alternance des premiers ensembles boisés de l'unité des clairières entre Sarthe et Loir et des gros bourgs de la première couronne de l'agglomération marque la limite entre ces deux unités paysagères.



UP15-10-05 Paysage périurbain boisé du sud manceau marqué par les infrastructures des circuits automobiles (Mulsanne)

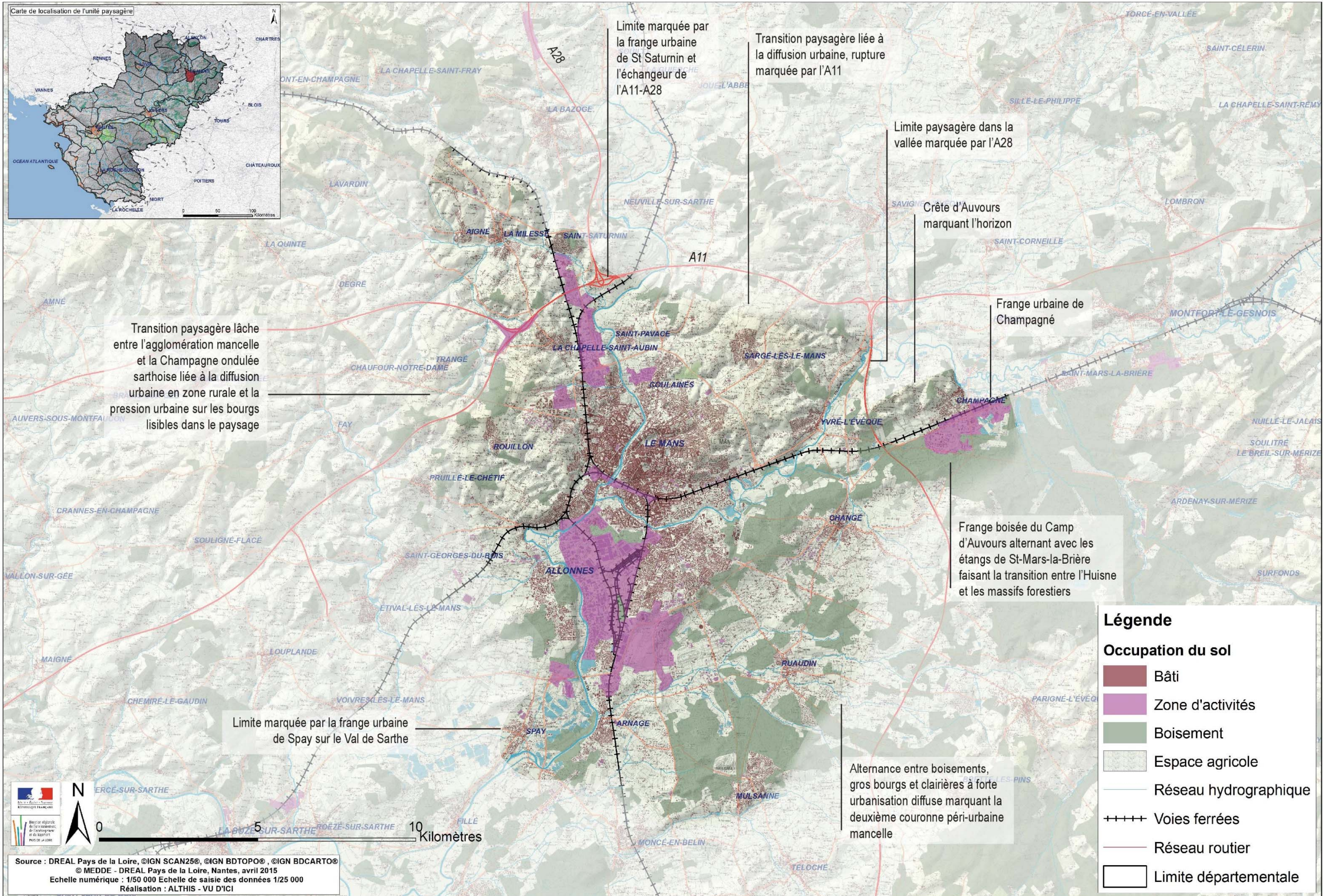
Correspondance avec les atlas de paysages précédents

L'agglomération mancelle était intégrée dans l'unité paysagère de « la vallée de la Sarthe » dans l'atlas des paysages de la Sarthe de 2005. N'étant pas évoquée comme sous-unité mais comme site particulier, la limite était grossièrement calquée sur l'enveloppe urbaine du Mans avec une pointe redescendant vers Allonnes et Arnage. La prise en compte des paysages urbains dans la définition des paysages régionaux fait ressortir spécifiquement l'agglomération mancelle dans cet atlas, et l'évolution de la première couronne.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES ATLAS DE PAYSAGES ANTECEDENTS OU VOISINS

Lien PDF avec l'Atlas de paysages de Sarthe de 2005

Carte des limites et des continuités de l'unité paysagère de l'agglomération mancelle (15)



2. Les caractères de l'agglomération mancelle

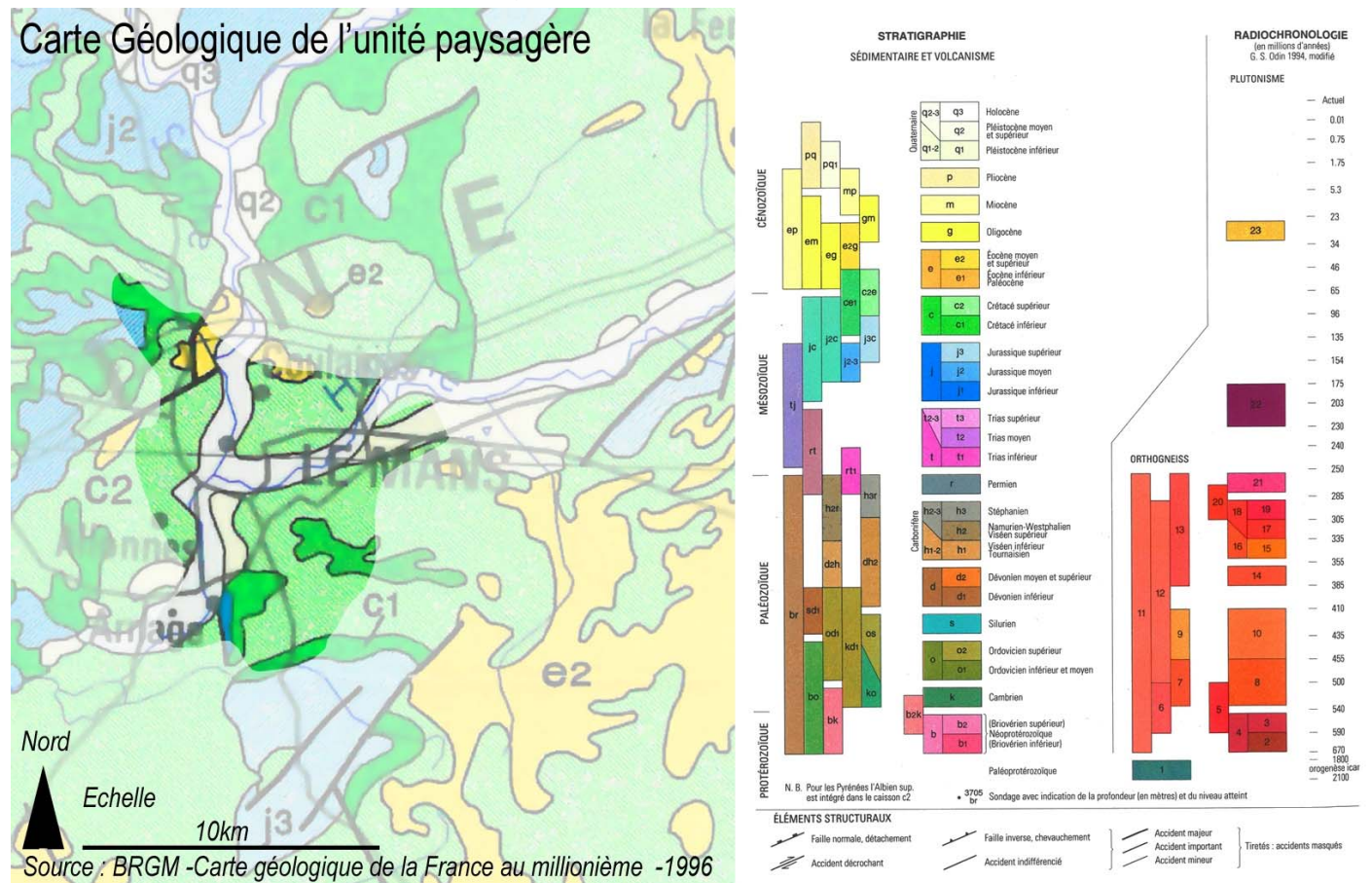
Sources :

- Atlas de paysages de la Sarthe (2005)
- Le Mans, métamorphose d'une ville, dir. André LEVY, U.F.E., Ed. Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 1987.

2.1 Un contexte topographique qui met en scène la ville

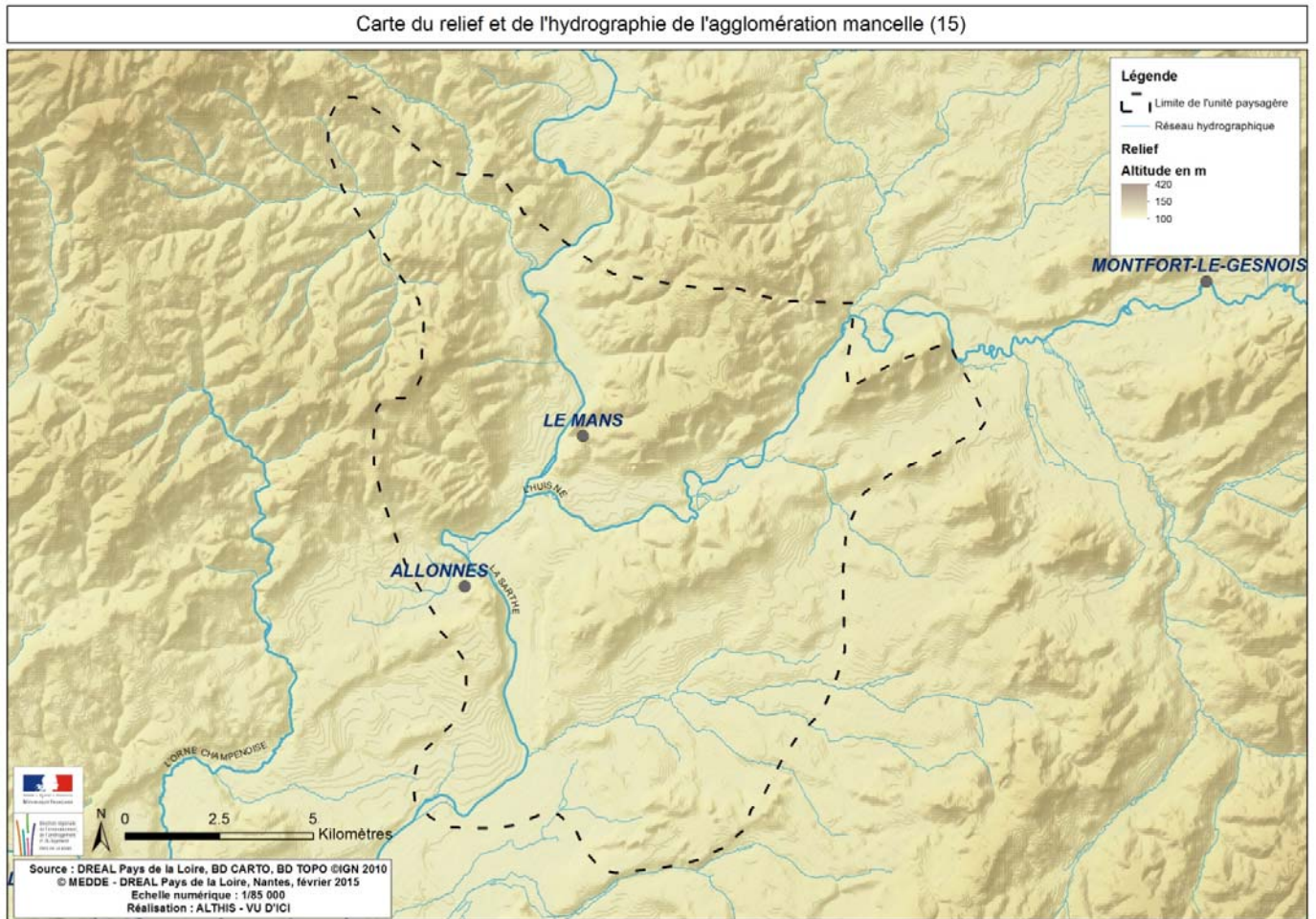
Dans la mise en place et la perception de la ville du Mans, la topographie joue un rôle déterminant. En effet, développée sur un site de confluence, l'aire urbaine du Mans occupe les vallées de la Sarthe et de l'Huisne ainsi que leurs coteaux. Cela induit en termes de paysage plusieurs particularités.

Des vallées marquées qui induisent une dynamique visuelle



UP15-20-01 Carte géologique de l'unité montrant l'incision du plateau calcaire crétacé par la confluence de la Sarthe et l'Huisne (source BRGM)

Creusant les plateaux calcaires du crétacé, les vallées de la Sarthe et de l'Huisne dégagent des couloirs visuels importants. Le large fond de vallée, quasiment plat, favorise les rapports visuels directs de coteau à coteau. Cette découpe de la topographie contribue également à séparer physiquement et visuellement les quartiers de fond de vallée les uns des autres. Par contre les coteaux urbanisés bien que géographiquement séparés se répondent visuellement de part et d'autre des cours d'eau. Le paysage urbain de fond de vallée est alors tronqué de ces vues.



UP15-20-02 Carte du relief montrant l'accentuation des coteaux induisant des jeux de covisibilités dans la ville

Des covisibilités lointaines qui mettent en perspective le centre et la périphérie de l'agglomération

Les coteaux plus abruptes à l'ouest de la Sarthe se retrouvent littéralement en belvédère sur la ville et offrent ainsi de larges panoramas sur l'aire urbaine. Leur ligne de crête étant encore marquée par un horizon boisé (restes bocager et Bois de Pannetière), ils soulignent nettement dans le lointain les limites de la ville.



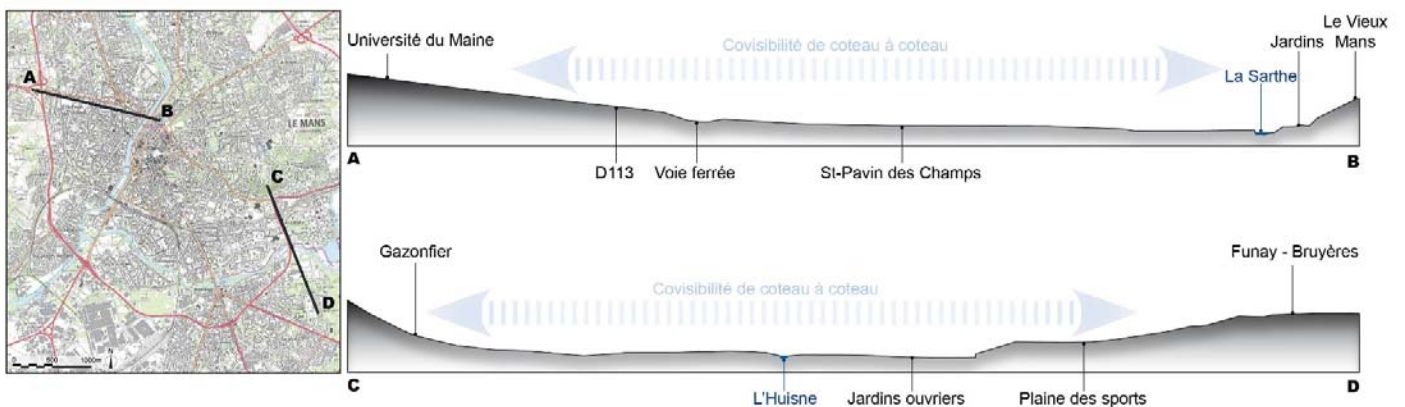
UP15-20-03 Depuis le centre historique, le panorama urbain s'étend jusqu'au coteau boisé qui amorce les paysages bocagers périurbains (le Mans)

La vieille ville s'implante sur un promontoire naturel qui s'avance en éperon dans la vallée de la Sarthe. La silhouette si particulière des découpes de toits de la vieille ville dominées par la cathédrale constitue un horizon urbain identitaire majeur du Mans.



UP15-20-04 Promontoire urbain du centre historique dominant le paysage urbain de l'agglomération mancelle (source de la photo aérienne : CAUE 72-2003)

Coupes de principe du profil des vallées de la Sarthe et de l'Huisne



UP15-20-04B Coupes de principe des vallées de la Sarthe et de l'Huisne dont les coteaux induisent des covisibilités lointaines dans la ville entre les quartiers

Une variation des coteaux de l'Huisne qui organise les vues sur la frange sud de la ville du Mans

Le quartier de Pontlieu s'étend en éventail sur le coteau doux au sud de l'Huisne pour former une colline au niveau de la Cité des Pins. Dans l'axe des principaux boulevards, des vues plongeantes sont cadrées sur le coteau nord de l'Huisne. La RD323 longeant le coteau sud de cette colline propose de larges panoramas ouverts sur la plaine des circuits automobiles. De même, la RD 338 en longeant le coteau ouest de la Sarthe, ainsi que les quartiers qui s'y étagent, proposent ponctuellement des vues sur la ville et notamment le centre historique.



UP15-20-05 Perception de la silhouette caractéristique du centre historique dessinant l'horizon depuis le coteau ouest de la Sarthe (le Mans)

Le coteau nord de l'Huisne est également très accentué au niveau de la vallée Saint-Blaise plaçant ainsi le plateau nord-est du Mans en belvédère sur les étendues forestières de Changé. Ces vues remarquables, notamment au niveau du contournement est, sont d'autant plus surprenantes qu'elles mettent en scène un paysage vierge de toute construction. Un rapport intense s'établit donc directement entre les densités forestières et urbaines.



UP15-20-06 Quelques rares vues encore marquantes depuis le haut de coteau de l'Huisne sur l'horizon sylvestre de la forêt de Changé (Le Mans)

Une topographie amplifiée par l'occupation urbaine

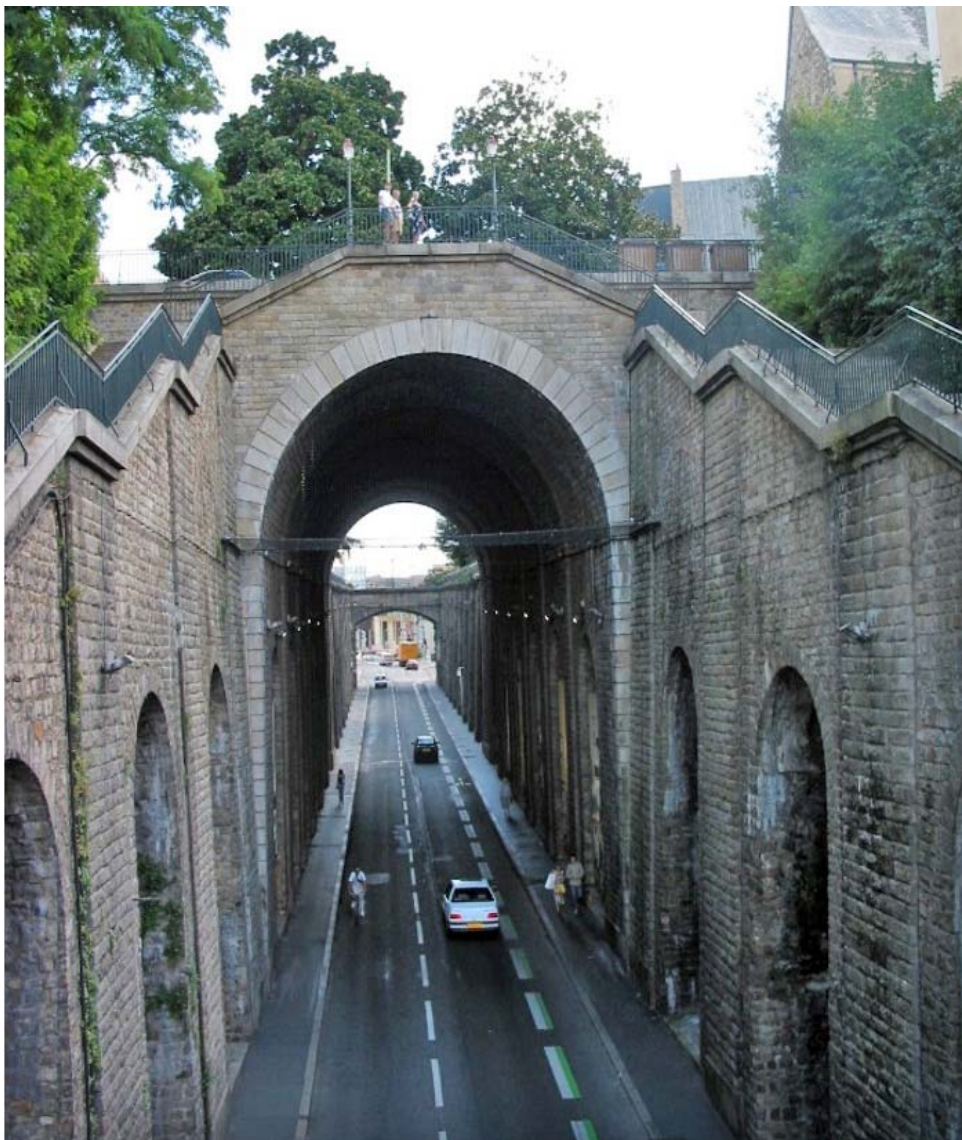
L'histoire mancelle a été marquée par une stratification de la ville. Les recherches archéologiques sur le secteur du vieux Mans ont mis à jour des fragments de ville parfois à plus de 6m sous terre. Certaines vallées ont partiellement été comblées ou canalisées et l'éperon sur lequel s'installe la vieille ville a vu son relief s'amplifier au gré des époques de construction.

Les dernières décennies de l'histoire urbaine mancelle ont également marqué la topographie du paysage par les barres d'immeubles et les grands ensembles. Accrochés aux coteaux, ils ont sensiblement modifié la ligne d'horizon créant ainsi de nouveaux repères dans le paysage.



UP15-20-07 Un coteau sud de la Sarthe amplifié par les volumes des immeubles du quartier des Maillets

Par ailleurs, les politiques de grands travaux pour « désenclaver la ville » ont modifié parfois de façon spectaculaire le relief. C'est le cas notamment du tunnel qui marque une brèche béante dans la vieille ville. Il permet la lecture du relief et donne, par ses structures en arches, l'impression de traverser l'ébauche d'une cathédrale en voiture...



UP15-20-08 La rue Wilbur Wright une brèche architecturale dans la vieille ville (Le Mans)

2.2 La richesse paysagère à la confluence et des vallons secondaires



UP15-20-09 Des rivières qui créent de véritables espaces de respiration dans le tissu urbain manceau (source photo aérienne CAUE 72-2003)

La Sarthe et l'Huisne ont longtemps constitué des liaisons naturelles entre l'Anjou, le Maine, le Perche et la Normandie. Devenues plus discrètes dans le tissu urbain, ces voies d'eau gardent encore leur fonction de liaison entre les quartiers pour l'Huisne et de voie navigable pour le tourisme fluvial pour la Sarthe (une grande partie de la ville basse étant inondable en cas de crue majeure, l'agglomération fait l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation et des ouvrages de protection ont été aménagés sur les berges). Les aménagements de quais et de promenades plantées ainsi que les équipements de loisirs ou sportifs le long de ces rivières en font des espaces de vie importants. Ces espaces d'accompagnement, s'ils sont peu nombreux, n'en constituent pas moins des espaces de respiration importants dans le tissu urbain et de potentiels vases d'expansion des crues. Les différentes séquences paysagères qui jalonnent ces vallées sont détaillées dans la sous-unité paysagère des rives aménagées de la Sarthe et de l'Huisne.



UP15-20-10 Les rivières, supports d'aménités, qui mettent en perspective le patrimoine de la ville (vallée de la Sarthe, le Mans)

Les coteaux de la Sarthe et de l'Huisne sont découpés par le chevelu hydrographique formant ainsi de petits vallons. C'est le cas notamment du vallon de Chaumard, du Grand Pin (au nord de la Technopole) et Saint-Blaise. Ils se caractérisent par des ambiances intimistes de paysages ruraux relativement fermés, sous forte pression urbaine.



UP15-20-11 Les ambiances intimes et pittoresques de micro-vallons ruraux comme vallon du Chaumard (Rouillon)

2.3 Un kaléidoscope de paysages urbain et périurbain

Des paysages urbains contrastés qui racontent l'histoire du développement de la ville

L'évolution spatiale de la ville du Mans, présentée dans le volet des dynamiques paysagères, montre que les rythmes d'évolution de la ville du Mans se sont accélérés dans les deux derniers siècles. Le rapport espace rural espace urbain s'est rapidement inversé pour voir disparaître presque totalement la "campagne" du territoire communal. Cependant, la rapidité de ce changement et la présence importante du tissu pavillonnaire ou des quartiers de Mancelles aux cœurs d'îlots jardinés contribue à préserver chez les Manceaux un certain attachement à la terre qui n'en fait pas de véritables "urbains".

Les modifications et les remaniements du centre-ville au cours des siècles ont contribué à fragmenter les identités de la ville créant ainsi une certaine diversité. Ces changements, correspondant souvent à des politiques de grands travaux, se traduisent aujourd'hui dans le paysage urbain par des ruptures franches où l'ancien côtoie le moderne, où le monumental joute le réduit et où le plein

cerne le vide. Une des particularités du Mans réside ainsi dans son absence de transitions et ses discordances nettes entre les quartiers (Cf. sous-unité paysagère des paysages urbains Manceaux).



UP15-20-12 Des paysages urbains qui jouent des contrastes et des juxtapositions (le Mans – source CAUE72-2003)

Une ville à l'articulation d'unités paysagères qui connotent les paysages péri-urbains

La ville du Mans, à l'articulation de cinq unités paysagères sarthoises s'est étendue et développée, composant avec les spécificités paysagères de chacune de ces unités. Elles marquent donc la périphérie de la ville par leurs structures contrastées :

- A l'ouest, les champagnes ondulées sarthoises développent un paysage de petites collines boisées habitées découpées par des vallons bocagers à l'ouest de l'agglomération
- Au nord, les balcons de la Sarthe se caractérisent par une amplitude du paysage de la vallée de la Sarthe plus marquante à l'amont du Mans qu'à l'aval où elle est masquée par les boisements
- Au nord-est, les vallées et buttes boisées de Bonnétable se distinguent à l'approche de l'agglomération par des séries de buttes boisées
- A l'est, la vallée de l'Huisne amorce le lien de l'agglomération avec les paysages du Perche sarthois et l'Huisne
- Au sud – sud/est, les ensembles forestiers des clairières entre Sarthe et Loir cadrent le sud de l'agglomération mancelle

Ces structures paysagères identitaires sont marquées par les fortes pressions urbaines de l'agglomération qui se traduisent par le développement de quartiers résidentiels sur les bourgs, par de la diffusion ou du mitage urbain en zone rurale et par la présence d'équipements urbains importants à proximité des bourgs (cf. développement dans le volet des dynamiques paysagères). Elles sont également marquées par le passage des grandes infrastructures de déplacement et des zones d'activités ou commerciales qui y sont associées. Il en résulte des paysages périurbains très contrastés (Cf. développement dans les sous-unités paysagères).



UP15-20-18bis Un paysage périurbain typique mêlant les caractères de l'unité paysagère proche (clairières entre Sarthe et Loir) avec les éléments de pression et développement urbain : route bordée d'activités et pavillons au sortir de la forêt de pins (Arnage)

2.4 Un carrefour ceinturé par les infrastructures et les zones d'activités

Outre sa position naturelle de confluence, la ville du Mans a toujours constitué un carrefour viare et ferroviaire important à la charnière entre l'Île de France à l'est et la Bretagne à l'ouest, la Normandie au nord et la Touraine au sud. Cela se traduit encore aujourd'hui fortement dans la présence des infrastructures dans le paysage de l'agglomération mancelle.

Un nœud ferroviaire qui porte son propre paysage



Un paysage ouvert aux couleurs rouille et au ciel zébré



Un front urbain industriel mis en perspective



Des infrastructures et un vocabulaire spatial propre



Des quartiers remodelés autour de la gare et de ses lignes

UP15-20-19 Un paysage ferroviaire avec le rail pour élément de composition majeur (le Mans)

La ville est segmentée par un immense nœud ferroviaire qui constitue souvent un élément infranchissable conditionnant le fonctionnement urbain. La gare de fret et la zone de triage dans la zone industrielle sud constituent, à elles seules, un paysage ferroviaire à part entière : il se caractérise d'abord par son ouverture sur des voies où les rails et les caténaires marquent fortement des axes perspectifs. Ces lignes tracent sur le sol et dans le ciel une sorte de paysage filaire ponctué de poteaux verticaux au rythme régulier. Les teintes rouilles de ballastes, des bastaings et de toutes les armatures métalliques créent une harmonie de couleurs et renvoie directement à des références industrielles. Les voies ferrées s'inscrivent d'ailleurs directement en relation avec le bâti industriel qu'elles desservent. Un jeu de pleins et de vides se crée donc dans ce paysage industriel.

L'automobile associée aux paysages manceaux à plusieurs titres

Comme dans toute agglomération de cette ampleur, le réseau autoroutier et routier organise l'espace et les zones d'activités connexes (mobillier, zones d'activités, industrielles et/ou commerciales). Ce caractère paysager est développé dans le volet des dynamiques paysagères.

L'image de marque liée aux courses automobiles des 24 heures fait la renommée mondiale de la Ville du Mans. C'est particulièrement flagrant et lisible dans les paysages du sud de l'agglomération. L'ampleur du circuit, des équipements associés et surtout l'utilisation de routes quotidiennes dans le tracé du circuit tendent à confondre le réseau routier aux infrastructures des courses.



UP15-20-22 Butte des spectateurs sur le virage Porsche du circuit des 24h sur la RD140 (Le Mans) et Restaurant du golf associé aux équipements du circuit (Mulsanne)

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE PATRIMOINE BATI ET NATUREL

Rubrique patrimoine :

- ***Lien vers le chapitre 15-20-10 les paysages institutionnalisés***
- ***Patrimoine naturel sur le site de la DREAL - Base communale :*** <http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?rubrique5>
- ***Patrimoine site et paysages sur le site de la DREAL - Base communale :*** <http://www.donnees.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?rubrique6>

Cette page permet aussi d'accéder aux deux sites suivants :

- ***l'Atlas des Patrimoines du Ministère de la Culture :*** <http://atlas.patrimoines.culture.fr/atlas/trunk/>
- ***les Bases Architecture et Patrimoine du Ministère de la Culture :*** <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/>

Rubrique Trame verte et bleue :

Lien vers le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays de la Loire : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/trame-verte-et-bleue-a1761.html>

3. Les sous-unités paysagères de l'agglomération mancelle

Comme pour les agglomérations régionales marquées par une confluence à l'instar de Nantes et Angers, les paysages périurbains sont contrastés du fait de la diversité des paysages ceinturant l'agglomération. Les paysages urbains s'organisent sur les vallées de la Sarthe et de l'Huisne dont l'aménagement spécifique les distingue dans les ambiances paysagères de la ville. On distingue ainsi, par la prégnance des caractères urbains par rapport aux structures paysagères des unités voisines, les six sous-unités paysagères suivantes :

- Les paysages urbains manceaux
- Les rives aménagées de la Sarthe et de l'Huisne
- La couronne périurbaine boisée Mancelle sud-est
- Le paysage industriel du Mans
- La couronne périurbaine du Mans ouest
- La couronne périurbaine du Mans Nord-est

[Lien vers la carte de l'unité paysagère de l'agglomération mancelle](#)

3.1 Les paysages urbains manceaux

Ce paysage se caractérise avant tout par la concentration urbaine, le volume bâti et l'espace public minéral. On retrouve là un paysage fermé avec parfois quelques perspectives sur l'extérieur suivant les orientations topographiques décrites précédemment et dans l'axe des rivières. La concentration des volumes bâtis referme l'espace sur lui-même et les franges urbaines composent des écrans impénétrables sur lesquels le regard s'arrête. A l'intérieur de chacun de ces quartiers, l'ambiance dépend du type d'habitat rencontré : le paysage urbain du Mans est ainsi un paysage de juxtapositions urbaines avec des entités très typées :

- Le centre historique
- Le centre urbain composite
- Le paysage urbain des Mancelles
- Le paysage pavillonnaire
- Le gradient urbain des quartiers sud-est



UP15-31-01 Des paysages urbains contrastés lisibles depuis les bords de Sarthe (Le Mans)

Pour en savoir plus sur les paysages types de l'agglomération mancelle

Un centre historique aux paysages urbains intimistes

Cette entité urbaine, au très riche patrimoine, est la seule véritablement d'échelle intimiste. Les petites ruelles, que l'on découvre à pieds, serpentent dans la cité cadrant des vues sur de petits espaces publics ou dans le lointain sur les coteaux ouest de la Sarthe ou sur des vues courtes à l'est sur les paysages urbains plus récents (place des Jacobins...). Les maisons à pans de bois offrent sur leurs façades ocre aux teintes chaudes une richesse de détails architecturaux. La géométrie asymétrique des rues et leur étroitesse créent sans cesse des effets de surprise et leurs pavés racontent l'histoire ancienne de la cité. Au détour d'un porche ou d'une porte ouverte, on découvre une cour, un jardinet, sortes de sas entre espace public et privé qui témoignent de toute la complexité de cet enchevêtrement de ville. Cette identité du Vieux Mans est d'autant plus forte que ce secteur est isolé, comme suspendu au-dessus de la ville. Dominée par la cathédrale, la vieille ville trouve, contrairement aux autres quartiers, plus d'entrées piétonnes que d'accès routiers.



UP15-31-02 Entre maisons à colombages et demeures renaissance, un paysage urbain intimiste et historique dans le vieux Mans

Le centre urbain composite:

Cette entité, l'une des moins homogènes, s'identifie principalement par son tissu urbain dense de bâtiments mitoyens hauts (R+3 à R+8). Les rues sont cloisonnées par les façades et principalement vouées aux circulations et stationnements automobiles (à l'exception de certaines rues piétonnes et des espaces recomposés par le passage du tramway). L'architecture hétérogène retraduit l'histoire mouvementée des restructurations successives autour du carrefour urbain de la Place de la République. Ainsi se mêlent l'architecture des églises des anciens couvents, les façades classiques des anciens hôtels particuliers offrant tout le raffinement des pierres de taille calcaires, les ensembles d'immeubles de la grande percée de l'Avenue François Mitterrand aux volumes monumentaux et aux façades simples et les quartiers de quelques grandes Mancelles. Les ouvertures successives de pénétrantes donnent dans le paysage des rues d'aujourd'hui une échelle adaptée à la circulation automobile et offrent du recul et de la lumière aux façades. L'hétérogénéité architecturale crée sans arrêt des contrastes importants d'une rue à l'autre ou parfois même au sein d'une même rue. L'espace public est principalement traité comme espace de circulation ou de stationnement avec peu d'espaces de vie en dehors de la Place de la République et de la place de la gare véritables points de convergence fédérateurs de ces quartiers dont l'identité réside dans la densité et la diversité.



UP15-31-03 Un centre urbain marqué par une diversité architecturale témoignant des nombreux remaniements (Le Mans)

Le paysage urbain des Mancelles (maisons types de quartier populaire à partir du milieu du XIX^{ème} siècle):

Les Mancelles sont des maisons d'habitations individuelles basses (R, R+1 ou R+2), mitoyennes et alignées directement sur la rue rectiligne refermant un îlot de petites parcelles jardinées découpées perpendiculairement à la rue. L'étroitesse de la composition de leur façade crée en alignement un rythme répétitif très significatif. Dans les alignements des petites mancelles, les lucarnes accentuent ce rythme par les saillies successives sur les pans d'ardoise des toits. Dans les alignements de grandes mancelles, la continuité des corniches crée un effet de gabarit linéaire, avec un rapport hauteur de façade largeur de rue équilibré. Bien que d'architecture très homogène, ces rues voient leur paysage varier au gré des notes de couleurs apportées par chacun sur son enduit, les fenêtres, les portes et volets. La place que prend la voiture dans la rue et l'enchevêtrement des réseaux aériens contribuent à compliquer la lecture de ces rues où le végétal est absent. En fait la minéralité de la rue contraste de façon étonnante avec le foisonnement jardiné des cœurs d'îlots. Ainsi l'alignement des façades cache une enfilade de potagers propices à l'échange et favorisant autant que la mitoyenneté l'esprit de quartier.



UP15-31+04 Des alignements de maisons très semblables qui délimitent des rues parfois austères et masquent des cœurs d'îlots jardinés (Le Mans)

Le paysage pavillonnaire

Occupant une grande partie du territoire urbanisé, ces quartiers se sont développés en couronne autour de la ville suivant les principaux axes de dessertes. Ils ont en général tous fait l'objet de réflexions dans le cadre d'une opération d'urbanisme ce qui leur confère à chaque fois une identité propre clairement lisible qui répond cependant aux critères communs suivants :

- Des pavillons implantés de façon régulière plus ou moins dense (gradient des maisons mitoyennes au tissu plus lâche des quartiers périphériques)
- Des volumes bâtis de petite taille (R à R+1) avec un traitement souvent similaire qui contribue à générer une identité propre au quartier.
- Une implantation raisonnée le long des voies d'accès dessinées suivant une logique interne et toujours bordées d'un trottoir plus ou moins large supportant parfois du stationnement latéral ou des alignements arborés.
- Une implantation en milieu de parcelle qui laisse entre le trottoir et la façade une clôture et un jardin d'agrément apportant une certaine diversité voir une grande hétérogénéité de la rue.
- Des espaces publics d'échelle humaine proposant pour certains quartiers des squares et des placettes
- Des différences sensibles entre les plans de lotissements et époques de constructions redécoupant cette unité en sous-espaces aux ambiances variées.

Ces ensembles pavillonnaires qui se sont étendus très rapidement ont composé un vaste labyrinthe sans véritable centralité ni repères, si ce n'est pour les quartiers est les quelques opérations de logement collectifs qui densifient ponctuellement et changent l'échelle de ces quartiers.



Source photo aérienne : CUM - CAUE 72

UP15-31-05 Un paysage pavillonnaire où les quartiers résidentiels s'étendent en première couronne de la ville centre, masquant ici visuellement la Sarthe (le Mans – Coullaines ; Source photo aérienne CUM-CAUE 72- 2003)

Le gradient urbain des quartiers sud-est

Le secteur sud est de la zone agglomérée reprend exactement les composantes des paysages urbains décrits précédemment en les exprimant de façon graduelle sur des axes structurants rayonnants depuis la place Adrien Tironneau. Ainsi les volumes denses et hauts cernant la place et bordant la vallée de l'Huisne, laissent progressivement place à des quartiers de mancelles qui se transforment progressivement en tissu pavillonnaire ou en cités ouvrières. Bien que le réseau viaire étoilé sur lequel se déroule ce gradient urbain soit très structuré, le paysage que l'on perçoit est globalement assez hétérogène et le traitement banal de l'espace public ne suffit pas à composer un élément unificateur. A cela s'ajoute une grande partie de la zone d'activités et de la zone ferroviaires (de la sous-unité voisine du paysage industriel du Mans) qui participent à la complexité de perception de ce secteur.



UP15-31-07 Paysage urbain du sud manceau où s'articulent dans la confluence Huisne Sarthe les quartiers ouvriers, les grands ensembles et les secteurs pavillonnaires avec l'amorce de la vaste zone industrielle accolée aux réseaux ferrés (le Mans – source CAUE 2003))

Les grands ensembles de logements : des paysages urbains monumentaux (l'exemple des Sablons)

Ces secteurs souvent géographiquement très enclavés tiennent leur particularité non seulement de leur échelle mais aussi de leur mode de création : pour faire face à une importante demande en logements sur l'agglomération dans les années 50-60, le secteur des Sablons notamment a fait l'objet d'une procédure de Zone à Urbaniser en Priorité. L'ensemble est donc conçu et dessiné dans le cadre d'une opération globale par un architecte et les premiers programmes de l'OPHLM apparaissent en 1964. L'organisation du quartier, résolument tourné vers la vallée de l'Huisne, met l'accent sur de vastes espaces verts et des espaces publics larges desquels émergent de grands collectifs allant de R+3 à R+17. Il en ressort à la fois une notion d'espace, une échelle monumentale et surtout une identité propre. Les équipements et commerces intégrés à cet ensemble le font presque fonctionner en autonomie. La particularité de cet espace dans le tissu urbain manceau contribue à l'identifier comme une enclave dans la ville (presqu'au même titre que le vieux Mans). L'homogénéité est telle sur cette entité qu'elle manque de repères d'autant que l'architecture banale pour ce type de zone ne permet pas d'identifier un secteur plus qu'un autre. Seuls quelques alignements d'arbres structurants le long des voies marquent certaines directions.



UP15-31-08 Paysage de grands immeubles dans un écrin de verdure caractéristique des grands ensembles (les Sablons, le Mans)

3.2 Les rives aménagées de la Sarthe et de l'Huisne

Le Mans s'est développé dans un site de confluence mais les rapports sont fluctuants entre l'eau et la ville. Ces paysages rivulaires évoluent de manière contrastée suivant les quartiers traversés et l'on peut observer plusieurs séquences à la traversée de l'agglomération (développées ci-après) :

- Les prairies inondables de la Sarthe
- Les vallées espaces verts ou coulées vertes urbaines
- La vallée urbaine historique
- La vallée urbaine monumentale
- La vallée pavillonnaire



UP15-32-00 Un paysage urbain rivulaire alternant les ambiances en fonction des quartiers traversés, la Sarthe entre le parc longeant les murailles de la ville historique et les maisons des anciens faubourgs (le Mans)

Pour en savoir plus sur les séquences paysagères de la Sarthe et de l'Huisne

Les prairies inondables de la Sarthe au nord et au sud de l'agglomération:

Clairement cloisonnée avec ses coteaux souvent boisés, cette séquence paysagère est la plus ouverte des paysages d'eau. Occupée essentiellement par des prairies inondables, elle offre des dégagements visuels assez lointains souvent interrompues par de petites haies ou fermés ponctuellement par des peupleraies. Rompant littéralement avec le paysage urbain dense qui l'entoure et le cloisonne, ce paysage assez linéaire offre une véritable coupure verte marquée par une végétation typique des bords d'eau (aulne, frêne, saule...) et ponctuée d'une architecture traditionnelle particulière implantée souvent en pied de coteau. Notons ici les maisons d'écluse le long de la Sarthe qui tranchent littéralement avec les architectures plus simples et monumentales des zones industrielles ou grands ensembles proches. Elles constituent avec le canal des événements patrimoniaux qui vivent encore au gré du tourisme fluvial.



UP15-32-01 Paysage le long de la Sarthe de prairies inondables ouvertes sur le coteau boisé et la frange urbaine du Mans (Allonnes)

Des enclaves de jardins ouvriers se démarquent dans les prairies du fond de vallée par la concentration en l'enchevêtrement hétéroclite de clôtures, cabanons de toutes sortes et jardinets potagers ou de détente. La complexité et le fourmillement de matières, de couleurs ou de lignes en font un patchwork étonnamment contrasté qui fonctionne comme un îlot isolé et surprenant dans l'harmonie paysagère de la vallée.



UP15-32-02 Des secteurs de jardins ouvriers qui accompagnent le cours de la Sarthe ou de l'Huisne (le Mans)

Au sud (Spay, Arnage, Allonnes) la présence de nombreux plans d'eau liés à la mise en eau d'anciennes exploitations de Sablières renforcent la présence de l'eau dans le paysage du fond de vallée. Certaines ont fait l'objet d'aménagements spécifiques pour les loisirs comme la base de la Gemmerie par exemple



UP15-32-03 La succession de miroirs d'eau laissés par l'activité de Sablières encore en activité sur les terrasses de la Sarthe au sud du Mans.

Malgré la qualité de ce paysage, les chemins de randonnées ne sont pas forcément très lisibles ou aménagés ce qui rend ces espaces pas toujours facilement accessibles à pieds depuis la ville.

Les vallées espaces verts ou coulées vertes urbaines

Cette unité s'appuie en fait sur la structure du paysage décrit précédemment dans la mesure où elle en constitue une évolution. Tournées vers la Sarthe ou l'Huisne, ces zones occupent les anciennes prairies inondables et ont été plus ou moins fortement aménagées en parcs, promenades, zone de loisirs ou de sport. Le bâti y est faiblement représenté et c'est résolument le végétal qui domine : soit avec des espèces spontanées que l'on retrouve traditionnellement sur la ripisylve de ces deux rivières (aulne, saule, frênes...) soit avec des espèces plus ornementales plantées pour agrémenter les promenades ou mettre en scène les zones d'eau et son patrimoine spécifique (moulins, manufactures, écluses). Ainsi lorsque l'on traverse les ponts sur ces secteurs, c'est généralement une impression de couloir vert qui domine. L'identité de ces paysages est très liée à la présence de l'eau et du végétal mais la différence de traitements au gré des opérations d'aménagement (Les Sablons, Gué de Maulny, promenade du canal...) apporte une certaine diversité. On notera plus particulièrement l'aménagement de l'île aux sports et les abords de

l'abbaye de l'Epau qui avec leurs plans d'eau et leurs espaces prairiaux ou naturels ouvrent complètement l'espace et remettent en premier plans l'élément aquatique dans sa dimension patrimoniale dans la vallée de l'Huisne.



UP15-32-04 L'abbaye de l'Epau, un site patrimonial dans les boucles de l'Huisne, qui s'accompagne de parcs, espaces naturels et nombreux équipements sportifs ou de loisirs (Yvré-l'Evêque)(source CAUE 72 - 2003)

L'intérêt primordial de ces espaces est qu'ils permettent par leurs promenades sur berge de profiter des deux cours d'eau majeurs de la ville. Même si la continuité entre les parcours est loin d'être assurée, la présence de passerelles piétonnes rend ces coulées vertes facilement accessibles. La zone de confluence entre les deux rivières, peu valorisée, présente un potentiel important de charnière entre les deux coulées vertes et non exploité actuellement.

La vallée urbaine historique

La séquence est marquée par le rapport direct entre la Sarthe et la vieille ville perchée derrière ses murailles. La rivière, canalisée et maîtrisée sur ce secteur, joue le rôle de miroir d'eau et démultiplie l'espace. La présence de jardins sur d'anciennes emprises bâties entre la Sarthe et la muraille contribue également à ouvrir l'espace et à mettre en valeur l'enceinte. Sur la rive droite, le front bâti simple et homogène, s'efface un peu face à la vieille ville. Les quais assez larges offrent un recul intéressant et des points de vue uniques où l'on peut apprécier les enchevêtrements de toits d'ardoises, les jeux de niveaux des pans de murs ocre du Vieux Mans perché sur les motifs géométriques de son enceinte et dominé par la dentelle architecturale de la cathédrale. Les jardins en pied de muraille ou le long de la Sarthe offrent un écrin vert à la vieille ville et cadrent les vues au gré des vieux cèdres et des saules. Seule la présence importante des infrastructures routières perturbe la lecture de ce rapport presque oublié entre la vieille ville et son site d'implantation.



UP15-32-05 Paysage emblématique du Vieux Mans dominant la vallée de la Sarthe du haut de ses murailles entourées d'un parc urbain (Le Mans)

La vallée urbaine monumentale

Canalisé comme dans la séquence précédente, le cours de la Sarthe paraît ici encore plus artificiel dans la mesure où il est cadré par des fronts urbains parfois monumentaux. Ainsi, à l'horizontalité du couloir d'eau répond la verticalité des immeubles ou des bâtiments industriels et ce dans des proportions équilibrées créant un rapport brutal de monumentalité. Seules les plantations du Quai de l'Amiral, Lalande et le liseré boisé longeant le boulevard, Demorieux contrebalance la minéralité urbaine et offrent un guide visuel vert adoucissant les lignes de la ville. Le contraste avec la séquence précédente est assez saisissant d'autant que le piéton trouve difficilement sa place notamment sur les quais le stationnement encombre le passage.

L'ancienne friche industrielle de l'île, entre la Sarthe et son canal, réhabilitée en parc offre une ouverture intéressante dans le paysage urbain.



UP15-32-06 Un rapport de monumentalité avec la Sarthe des grandes barres de logements qui longent la rivière (Le Mans)

La vallée pavillonnaire

Cette séquence se caractérise par une organisation quasi-symétrique de part et d'autre de l'axe du cours d'eau. Ourlée d'une mince ripisylve de frênes, d'aulnes et de peuplier, la rivière ouvre un véritable couloir vert marqué par la bande hétéroclite des jardins potagers ou d'ornement. Derrière cette enfilade jardinée apparaissent les toitures alignées des pavillons. Ce foisonnement végétal, amplifié par la réflexion de l'eau est d'autant plus surprenant qu'il contraste avec l'absence de végétation dans les rues des quartiers limitrophes. La présence de ces jardins privés jusque sur la berge amène deux conséquences sur l'organisation spatiale et la perception de cette séquence :

- Les continuités piétonnes le long des rivières sont interrompues ponctuellement ce qui à l'échelle de la ville se traduit par la difficulté d'affirmer deux axes piétons forts nord sud et est ouest s'appuyant sur le potentiel des coulées vertes des deux cours d'eau.
- Le morcellement des parcelles privées aménagées aux goûts et moyens des propriétaires se traduit par une succession hétérogène plus ou moins heureuse de cabanons, pontons, abris de jardins et associations végétales qui composent des cimaises rivulaires de qualités très inégales.

Notons ici la présence du quartier des Sables d'or qui amène dans cette séquence des caractères paysagers plus propres à la séquence urbaine et prend du coup par son échelle un rôle de repère.



UP15-32-07 Des quartiers pavillonnaires qui semblent privatiser la Sarthe au fond de leurs jardins (Le Mans) (source CAUE 72 - 2003)

3.3 La couronne périurbaine boisée mancelle sud-est

Ce paysage est dominé par une végétation arborée dense qui referme l'espace. Les jeux de lumière y composent une ambiance mystérieuse où les camaïeux de couleurs et de textures suivent les essences de plantation : entre les feuillages tendres et translucides des feuillus, les troncs rugueux et les aiguilles foncées des pins... Ce paysage se révèle à la fois d'échelle intime, à la dimension de ce cocon végétal, ou monumentale à la dimension des futaies. Il dépend énormément de la saison et de la qualité de lumière qui peut par un jeu de rayons subtils au travers des troncs révéler toute la magie d'un sous-bois changeant des bois ou sous un ciel sombre devenir inquiétant et mystérieux.



UP15-33-01 Lumière tamisée dans les forêts de pins qui marquent le paysage boisé de la sous-unité (Changé)

Occupant les terres les plus pauvres et les points hauts, ces boisements referment l'espace sur lui-même et constituent des pivots visuels que le regard ne peut que contourner. Ils étalent sur l'horizon leur lisière homogène composant une toile de fond végétale dans un camaïeu de verts l'été ou dans des entrelacs de bruns l'hiver. Ils s'ouvrent également sur des petites clairières habitées présentant soit un habitat traditionnel soit de groupes de pavillons plus récents qui referment l'espace par leurs clôtures plantées.



UP15-33-02 Des clairières agricoles marquées par un habitat rural et une diffusion urbaine pavillonnaire qui referme le paysage avec ses plantations horticoles ornementales et ses haies de conifères (Ruaudin)

Ces ensembles boisés alternent avec des bourgs (Mulsanne, Ruaudin, Changé, Champagné) qui s'implantent à proximité des ruisseaux ou rivières drainant les grandes clairières. Ces derniers présentent aujourd'hui des caractères périurbains très importants du fait de la proximité de l'agglomération mancelle et de la desserte de la RD313. De structure urbaine étoilée, ils présentent aujourd'hui un fort étalement pavillonnaire le long des voies qui masque les paysages ouverts des clairières cultivées. Ces bourgs ont également développé d'importantes zones pavillonnaires qui s'enchaînent le plus souvent dans les ensembles boisés. Seule le Bois de Changé, avec l'arche de la nature et la proximité de l'Abbaye de l'Epau a gardé un fort caractère patrimonial, constituant un espace tampon précieux sur la vallée de l'Huisne.

A l'appui de Champagné le développement d'une importante zone d'activités s'étirant le long de la Voie de la Liberté et la présence du Camp Militaire d'Auvours connotent de manière monumentale l'entrée est de l'agglomération mancelle.



UP15-33-03 Une entrée de ville est marquée par la succession des bâtiments d'activités et leurs espaces servants qui masquent les lisières forestières en second plan (Champagné)



Source photo aérienne CAUE 72

UP15-33-04 Vue aérienne de l'échangeur de l'A28 et du camp d'Auvours dans la forêt et des zones industrielles de Champagne (source CAUE 72-2003)

Cette photo aérienne ci-dessus montre les effets de la mise en place de l'échangeur de l'A28. Elle a contribué à morceler le paysage forestier et a imposé une structure routière au paysage de l'entrée est du Mans. Entre la voie ferrée et la route c'est un véritable paysage en attente qui se crée. En arrière-plan le bâti monumental des zones d'activités marque le paysage de l'entrée de ville.

3.4 Le paysage industriel du Mans

Si le sud de cette sous unité présente encore de petits boisements et une trame bocagère le long des ruisseaux à peine perceptible, Ce sont véritablement les circuits automobiles, l'hippodrome et l'aérodrome ainsi que les équipements sportifs, culturels ou de loisirs qui marquent fortement cette unité de façon très caractéristique :

Les voiries sont très larges et la signalétique fonctionne de façon interne à la zone par rapport aux circuits. L'espace est cloisonné par les clôtures. Ces enceintes délimitent des secteurs clos et créent un fonctionnement et des circulations parfois labyrinthiques.



UP15-34-01 Un paysage dessiné pour la course automobile marqué par les infrastructures routières et d'accueil du public (le Mans)

Les infrastructures d'accueil (gradins) et les bâtiments accompagnant les pistes (box, hangars, tour de contrôle) créent des repères forts dans ce paysage ouvert. Ils sont d'autant plus présents qu'ils constituent des supports publicitaires d'envergure. La mise en place du terminus du tramway sur le secteur a permis de réorganiser l'espace public de ces secteurs mettant ainsi en scène les grands équipements à l'architecture contemporaine (stade de football, salle Antares, musée des 24h).



UP15-34-02 Des équipements monumentaux et des espaces servants largement dimensionnés qui accompagnent le site des circuits, ici le stade de football (le Mans)

Le fonctionnement événementiel de ces infrastructures crée des concentrations temporaires qui modifient radicalement le paysage en le rendant plus vivant (en termes de densité et de sonorité) et en le refermant avec l'apparition de constructions temporaires ou de zones de camping. Ces pics de fréquentation imposent des aires importantes de stationnement et des gabarits de voies de circulation largement dimensionnés. Ces espaces vides et des délaissés importants donnent parfois une impression d'abandon sur certains secteurs.

La partie nord de cette sous-unité est marquée par une vaste zone industrielle qui s'articule autour du nœud ferroviaire. Les grands volumes bâtis parallélépipédiques entourés d'aires de stockage, stationnement ou manœuvre changent la structure et l'échelle du paysage urbain. L'espace est rationalisé et fonctionnel, et, les larges voies de circulation sont souvent ponctuées d'enseignes et panneaux publicitaires qui marquent le paysage de cette entrée de ville sud.



Source photo aérienne CAUE 72

UP15-33-03 Paysage singulier du nœud ferroviaire au sud du Mans



UP15-33-04 Un paysage de zones d'activités marqué par les imposants bâtiments en bardage métallique, les zones de stockage, les enseignes le long des voiries largement dimensionnées (le Mans)

3.5 La couronne périurbaine du Mans ouest



UP15-35-01 Aux portes de l'agglomération mancelle, un paysage rural bocager avec la ville pour horizon (Allonnes)

Ce paysage composite est marqué par un plateau bocager ondulé ponctué de boisements. Etagés sur les versants sud des coteaux ou buttes, les bourgs sont fortement étendus par une couronne pavillonnaire. Le bocage des vallons est marqué par un important mitage urbain dans la campagne. Des verrous boisés, tels que le bois de Pannetière, referment ponctuellement le paysage et rapprochent l'horizon en formant par leur lisière dense des écrans boisés. Les couleurs sont relativement homogènes et changeantes au gré des cultures agricoles.



UP15-35-02 Un mitage urbain pavillonnaire lisible dans la campagne à l'appui des anciens hameaux (Pruillé-le-Chétif)

Les infrastructures routières et ferroviaires qui créent des ruptures dans le paysage composent le plus souvent des entrées de villes monumentales marquées par des zones commerciales ou d'équipements. C'est le cas notamment de la longue bande d'enseignes commerciales qui jalonne sur presque 5 km l'entrée nord de l'agglomération créant un continuum entre le Mans et Saint-Saturnin. Ce linéaire est particulièrement marqué par le jalonnement des panneaux publicitaires qui s'ajoutent aux effets des vitrines des façades commerciales le long de la 2x2 voies.



UP15-36-03 Au nord du Mans, le paysage banal des entrées de villes, marqué par d'importantes zones commerciales (Saint-Saturnin)

3.6 La couronne périurbaine du Mans nord-est

Cette sous-unité termine un ensemble plus vaste de plateaux découpés de vallées, situé au nord. La topographie est donc relativement ample et souple, créant ainsi des sous espaces à l'horizon relativement rapproché, et parfois centrés sur des micro-vallons. Ils sont animés par un bocage résiduel parfois traversé de chemin creux. Ainsi les rideaux des haies bocagères et les arbres solitaires (bien souvent des chênes) cloisonnent ou ponctuent l'espace en donnant une certaine profondeur au paysage.

Cette unité est également caractérisée par la présence d'un habitat traditionnel dispersé et peu dense. Il se présente sous la forme de petits hameaux structurés autour d'un corps de ferme large en longère avec des couleurs caractéristiques : un toit souvent de tuile plate, des murs de terre ocre jaune et des encadrements d'ouverture en brique souvent centrés. Cette structure de hameau a souvent évolué vers des extensions plus récentes pour répondre aux besoins de la production agricole : ainsi des hangars ou des bâtiments d'élevage hors-sol éclatent l'échelle du hameau et se démarquent dans le paysage. De même, de nouvelles constructions d'habitation ont grossi ces présences bâties en leur donnant depuis l'extérieur une connotation pavillonnaire d'autant plus forte que le bâti ancien est progressivement abandonné. La forte diffusion urbaine en zone rurale perturbe la lisibilité de la limite urbaine du Mans et des bourgs voisins. Elle crée également une ambivalence en rendant ce paysage à la fois urbain et rural. Cette ambivalence s'observe aussi dans les extensions de quartiers pavillonnaires qui étendent de manière parfois très importante les anciens bourgs (comme à Saint-Pavace, Sargé-Lès-le-Mans). La présence en zone rurale de la prison ou des équipements sportifs renvoie à un vocabulaire paysager périurbain. Si cette diffusion se réduit vers le nord à l'approche de l'autoroute A11, elle semble reprendre une fois l'autoroute franchie sur le sud de l'unité voisine.



UP15-36-01 Mitage urbain et ceintures pavillonnaires marquant le paysage du secteur nord-est du Mans (source orthophoto IGN-2010)

4. Les dynamiques paysagères

Sources :

- *Atlas de paysages de la Sarthe (2005)*
- *Saccage De La France*. Georges Pillemen, Ed. Broché, 1943
- *Le Mans, métamorphose d'une ville*, dir. André LEVY, U.F.E., Ed. Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 1987.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES DYNAMIQUES DES PAYSAGES REGIONAUX

[Lien sur la dynamique régionale](#)

4.1 Exemple d'évolution du secteur sud-ouest de l'agglomération mancelle

Dans le cadre de l'analyse des dynamiques paysagères, pour chaque unité paysagère, un secteur particulier est choisi de manière à caractériser, en tant qu'échantillon représentatif de l'unité, une large partie des dynamiques vécues à l'échelle de l'unité. Cette analyse s'appuie notamment sur la comparaison des données cartographiques et des photographies aériennes à différentes époques données. Ce zoom est représentatif mais non exhaustif des dynamiques vécues à l'échelle de l'unité. Les dynamiques de l'unité qui ne s'illustrent pas à travers cet exemple sont donc détaillées à la suite.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR L'HISTOIRE DU DEVELOPPEMENT DES PAYSAGES URBAINS DU MANS

L'objectif de ce volet n'est pas de composer un inventaire exhaustif de l'histoire urbaine du Mans mais plutôt de comprendre le rythme d'évolution de la ville et les traces les plus évidentes laissées par chaque époque sur les paysages urbains d'aujourd'hui.

Une implantation gallo-romaine et l'émergence d'une place forte

La naissance de la ville du Mans renvoie directement à la lecture de la topographie. En effet, la butte du 'Vieux Mans, située au bord de la Sarthe, non loin du confluent de celle-ci avec l'Huisne, présente des atouts évidents de protection et de communications qui ont valu la création de la place forte gallo-romaine dès le début de notre ère. Ainsi, la ville s'est installée sur cette butte naturelle pour s'étendre dans le creuset formé par le vallon d'Isaac. En relation directe avec le port sur la Sarthe (au niveau de l'actuel pont Gambetta), la ville gallo-romaine se développe, en atteste les grands travaux réalisés pour l'approvisionnement en eau avec les aqueducs des Fontenelles et d'Isaac, les thermes et les axes de circulation qui commencent à se former.

Au troisième siècle, consécutivement aux invasions germaniques qui désorganisèrent le pouvoir central, sont édifiées les murailles de défense encore lisibles actuellement. L'enceinte de Vidunum dessine ainsi un quadrilatère irrégulier qui détermine une surface de 9 Ha en suivant la topographie. L'enceinte gallo-romaine en partie conservée et de par sa couleur, donne le nom de « ville rouge » au Mans. Ce site topographique fait de la cité un haut lieu de convergence, notamment traversée par deux grandes routes de Neustrie (Vème siècle).

Georges PILLEMENT (1898-1984) lance dans son ouvrage « Saccage de la France » un véritable cri d'alarme pour sauver le vieux Mans : « *Malgré les avertissements, un crime stupide et abominable se prépare : au lieu de cureter et d'assainir cette admirable ville d'art si mal connue qu'est le vieux Mans, on le livre au massacre. [...] on ignore habituellement que Le Mans est une des villes d'art les plus captivantes de France. [...] Le vieux Mans qui se dresse sur son éperon en bordure de la Sarthe [...] est divisé en deux tronçons par ce qu'on appelle la grande tranchée, une énorme voie construite il y a une cinquantaine d'années pour relier directement aux quartiers neufs le faubourg de Notre Dame du Pré, qui se trouve sur l'autre rive de la Sarthe. [...] on a perdu du même coup une des tours de l'enceinte, car le vieux Mans conservait à peu près intactes ses murailles en grande partie gallo-romaines, notamment sur toute la longueur qui domine la rivière* ». Il pousse même la comparaison sur cet édifice, « *le seul capable en France de rivaliser d'allure avec la Cité de Carcassonne.* »

Heureusement, depuis ce texte datant du début des années 40, comme l'explique Jacques BOISLEVE, « *le vieux Mans est désormais sauvé. L'enceinte gallo-romaine a été dégagée et mise en valeur, les logis anciens ont, non seulement, été restaurés, mais leurs boiseries ont retrouvé leurs couleurs. [...] Surtout, la cathédrale du Mans, romane par sa nef, gothique par son chœur, et qui a arraché à Paul Claudel un bien légitime cri d'admiration, a conservé ainsi un cadre d'époque.* »



© CAUE de la Sarthe

UP15-20-13- Les vestiges de l'ancienne muraille gallo-romaine qui ceinture encore le cœur historique de la ville (source CAUE 72)

Au Moyen-Age, les Manceaux explorent les terrains situés au bas de la muraille et joignent ces foyers d'urbanisation en créant des chemins au gré de la topographie. Ainsi naît la première ossature de la ville que l'on peut encore lire dans le paysage urbain dans les anciennes rues encore sinueuses : rues des Ponts neufs, Marchande, Saint Jacques, Perle...

Une ville carrefour ceinte par les abbayes et couvents

Véritable carrefour commercial, la ville s'étire suivant ses axes de communication majeurs vers Paris, Laval, Alençon, Nantes et Tour. La place des Halles (actuellement place de la République) devient un lieu majeur d'échange dans la ville. L'artisanat se développe avec notamment les activités en rapport avec l'eau et le monde rural (tanneurs, tisserands, négoce) et avec lui une architecture particulière où se mêlent dans le même bâtiment l'atelier et la maison d'habitation. C'est cette époque qui laissera ainsi le plus de marques dans le paysage de la vieille ville avec notamment les rues commerçantes des maisons à pans de bois témoignant du rôle de plaque tournante commerciale de la ville entre Paris la Bretagne et le Centre.

Cependant, ce développement est contraint par la présence de nombreuses enceintes religieuses autour de la ville, notamment sur la rive droite. Enclose dans des murs, ces communautés vivaient en quasi autarcie sur ses champs, vergers et potagers qui entouraient les lieux de cultes et d'habitat communautaire. Les églises constituent les repères de cette époque dans le paysage de la ville d'aujourd'hui mais l'organisation spatiale particulière qui les accompagnait n'est souvent plus guère lisible.



UP 15-20-14 Plan de la ville du Mans : [dessin] / [Louis Boudan] – 1695 montrant les enceintes religieuses autour de la ville (Source Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, EST VA-72 (3)) et vue aérienne du domaine de l'abbaye de L'Epau (Source CAUE 72-2003)

Source : Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, EST VA-72 (3)

gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Source Photo aérienne: CAUE 72

De la renaissance à la Révolution, du cœur de ville aux faubourgs

Le centre de la ville du Mans s'est structuré à travers les époques et conserve des édifices bâtis qui font aujourd'hui la renommée de la cité. Les activités économiques sont repoussées sur la rive gauche de la Sarthe et ne commenceront à s'émanciper qu'au début du XVIII^{ème} siècle. L'extension du tissu urbanisé est alors freinée par les terres cultivées qui entourent la ville, aux mains des monastères. Les quartiers au Sud et à l'Est se créent lorsque les élites deviennent bourgeoises et les riches commerçants quittent les murailles pour se rapprocher de la vallée de l'Huisne.

La Révolution et l'avènement des grands travaux d'urbanisme

La Révolution a pour effet de faire éclater la barrière des couvents à l'intérieur de laquelle la ville était circonscrite. De grands travaux urbains vont être engagés, terminés, pour la plupart, sous l'Empire. C'est véritablement à cette époque qu'apparaît la notion d'urbanisme au Mans. Les rues sont frappées d'alignement et les recompositions ou les extensions urbaines sont confiées à des architectes et des Ingénieurs qui organisent la ville en appliquant les méthodes de l'urbanisme classique basé sur le schéma de la grille orthogonale et les axes rayonnants. L'espace urbain est alors maîtrisé par les autorités municipales. Ainsi l'enclos des Ursulines fait l'objet d'un vrai plan de lotissement et devient le quartier de l'Etoile où cinq rues débouchent sur la Place L. Lecouteux suivant une composition circulaire.



UP15-20-15 Des artères rectilignes qui tracent de nouvelles perspectives dans la ville au-delà des murs - Le Mans. Sarthe : [dessin] / Clerget, Hubert (1818-1899). (Source : Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, EST RESERVE VE-26 (L))

Ces nouveaux plans qui structurent la ville témoignent d'une organisation urbaine radicalement différente. Les nouveaux quartiers sont parcourus de rues droites. La municipalité impose les alignements bâtis et l'unité architecturale. Les parcelles vastes sont organisées perpendiculairement à la rue et l'architecture sobrement classique est soignée.

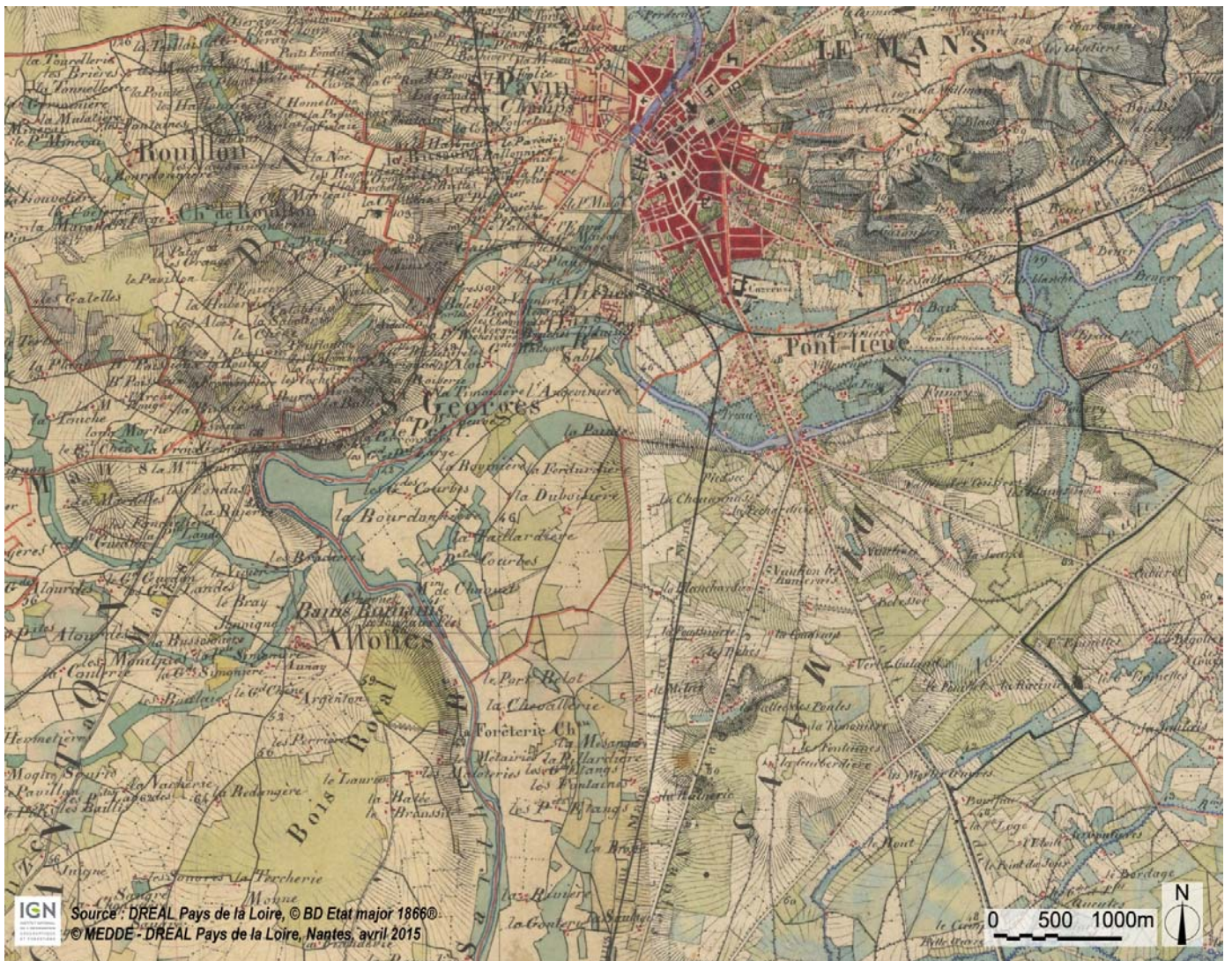
Parallèlement, les voies de communication sont améliorées toujours en convergeant vers la place des halles. Le nouveau pont de Pontlieu est créé et la chassée est élargie et plantée. De même le pont Gambetta marque également le renforcement d'un nouvel axe urbain direct.

Les promenades publiques sont également créées (promenades des Jacobins et du Greffier) et abondamment plantées de tilleuls, arbre fétiche de l'ingénieur Bruyère.



UP15-20-16 L'amorce d'un urbanisme végétal avec la promenade des Jacobins qui structure encore aujourd'hui le centre-ville (le Mans)

La ville commence à s'étaler et elle porte en germe les mutations du tissu économique qui se font sentir : le passage d'un artisanat local à une économie plus industrielle.



UP15-04-ETAT MAJOR : Le Mans – Carte d'état-major (1866)-(SCAN Historique à l'échelle du 1 :40000)

Du développement économique à l'explosion urbaine

En 1852, la première gare s'installe au Mans. Le chemin de fer va faire de la ville une place forte de l'industrie et du commerce, plate-forme d'échange entre l'Ouest et le bassin parisien. S'appuyant sur une solide agriculture, le Mans redevient une ville de négoce et d'affaires centrée sur la commercialisation des produits agricoles. C'est aussi le début de l'essor industriel. Les nouveaux repères de l'architecture industrielle monumentale ponctuent très rapidement la globalité du territoire urbain manceau.

Parallèlement, ce développement s'accompagne d'un étalement urbain linéaire le long des voies historiques et par quartiers avec la création de quartiers ouvriers à proximité de ces industries ou non loin de la gare. La ville s'étend, vers le Sud et vers l'Est, en continuité des premiers quartiers commerçants érigés au XVIIIème siècle. La route vers Pontlieue se structure et va engendrer les principales extensions urbaines du 19ème siècle. Ainsi, l'augmentation de la population de 17000 habitants en 1801(27 000 en 1850 - 55 000 en 1880) à 60000 habitants en 1896, va étirer la ville jusqu'à la vallée de l'Huisne au Sud, au-delà du chemin de fer. C'est durant ce siècle que commence à se développer le tissu particulier des Mancelles: petites maisons mitoyennes de plain-pied ou à étages, elles se caractérisent par une architecture simple et très homogène et un alignement de façades donnant directement sur une rue rectiligne. Sur la partie intérieure de l'ilot se déroule une bande de jardins privatifs desservis par une allée centrale qui permettait de se rendre aux puits. Ces quartiers vont rapidement former l'identité du paysage urbain manceau que l'on connaît actuellement.



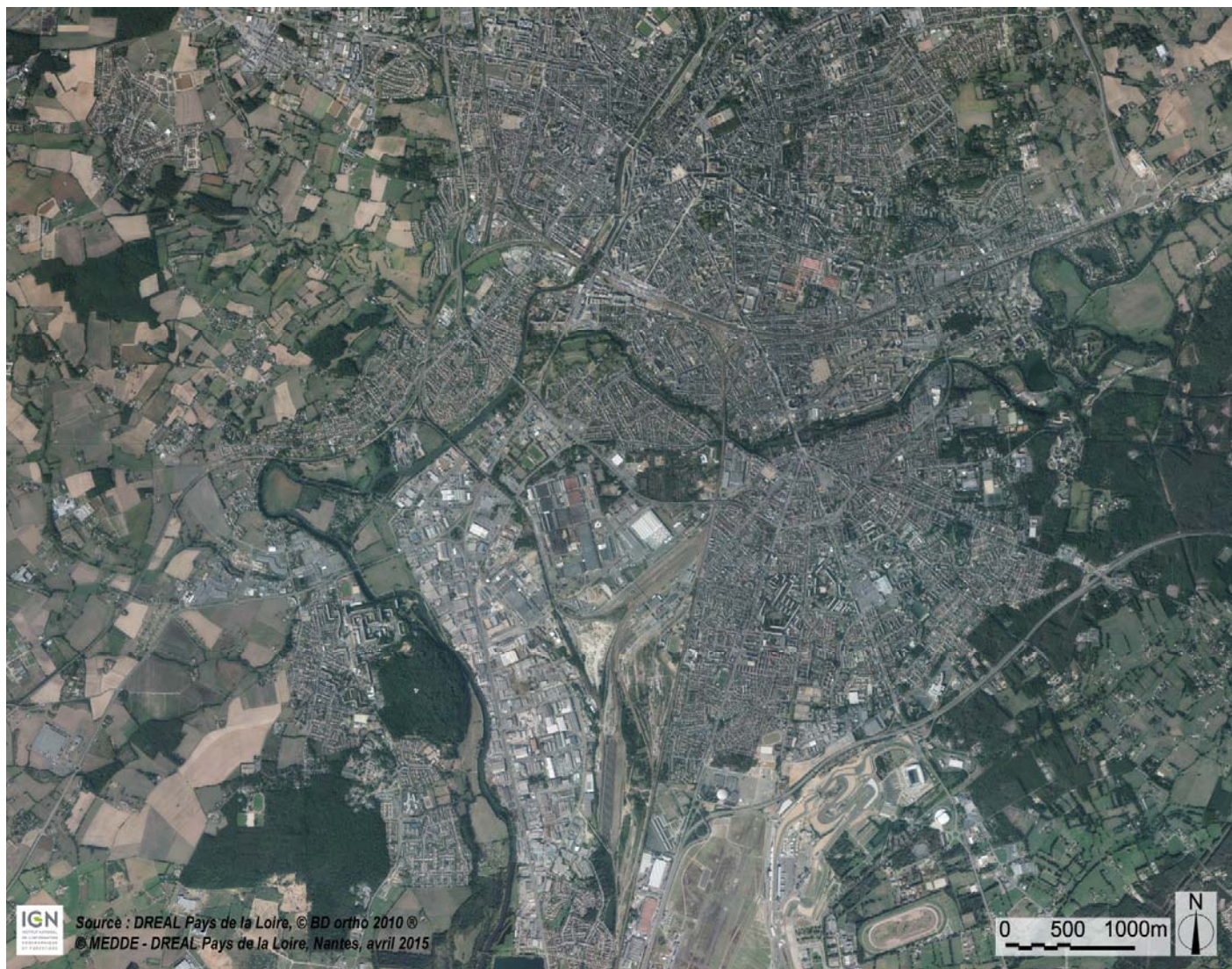
UP15-20-17 Paysage urbain des Manscelles organisées en alignement sur rue refermant l'îlot urbain sur un cœur vert de jardins imperceptibles depuis la rue

Isolé sur son promontoire, asphyxié par l'étroitesse de ses rues, le Vieux Mans est déserté dès la deuxième partie du XIX^{ème} siècle par les riches familles qui partent "au grand air" laissant place à une population souvent pauvre. La vieille ville n'est plus adaptée à ce siècle avide d'espace pour les ateliers ou les usines, les établissements commerciaux, les nouveaux habitants. Le centre se recycle où des nouveaux quartiers se créent, notamment autour de la gare ou du nouveau port sur la Sarthe, et ce de façon plus ou moins anarchique. Ces quartiers s'affirment autour de la place des halles (actuelle pl. de la République) qui constitue un pôle urbain majeur, un carrefour commercial aux multiples visages.



UP15-03-ORTHO_1958 – Le Mans – Orthophoto 1958 - (BD ORTHO Historique 1958)

L'orthophoto de 1958 montre que la ville s'est essentiellement développée à l'est de la Sarthe. Une première zone d'activités est aménagée le long du chemin de fer vers Paris mais les cités ouvrières se sont principalement développées dans les vallées de la Sarthe et de l'Huisne. A cette période, l'expansion urbaine se traduit essentiellement par de vastes zones d'activités, des quartiers ouvriers et des grands ensembles. Associé au réseau hydrographique, le maillage dense des infrastructures cadre de manière singulière le développement de l'urbanisation.



UP15-02-ORTHO_ - Le Mans – Orthophoto 2010-- (BD ORTHO)

Du remaniement à l'étalement urbain

Le XX^{ème} siècle va continuer l'histoire urbaine du Mans sur la même lancée voir même l'amplifier après guerres. Le centre-ville est remanié dans le cadre des grands travaux notamment pour la mise en place du Tramway. La marque la plus impressionnante sera la grande percée effectuée dans la vieille ville pour désengorger le centre où les grandes enseignes commerciales fleurissent. Avec le développement industriel consécutif à la seconde guerre mondiale, les problématiques de logement deviennent de plus en plus aiguës. Deux nouvelles formes urbaines apparaissent dans le paysage de la ville :

- Les lotissements de pavillons d'habitations ou les maisons en série des cités ouvrières telles la cité des Pins qui s'étalent autour des ateliers ou des usines. La consommation d'espaces est à son paroxysme et la densité relative que l'on retrouvait avec les Mancelles est nettement diluée dans ces nouveaux quartiers.
- Dans le centre où l'espace est saturé, des opérations de grands ensembles (Paul Courboulay ou la Grande Percée) marquent la ville avec de nouveaux repères monumentaux. L'architecture est moins détaillée et plus fonctionnelle.



Source Photo aérienne CAUE 72

UP15-20-18 Ambiance urbaine répétitive des maisons en séries de la cité ouvrière des Pins aménagée près des centres de production (Le Mans) (source CAUE 72)

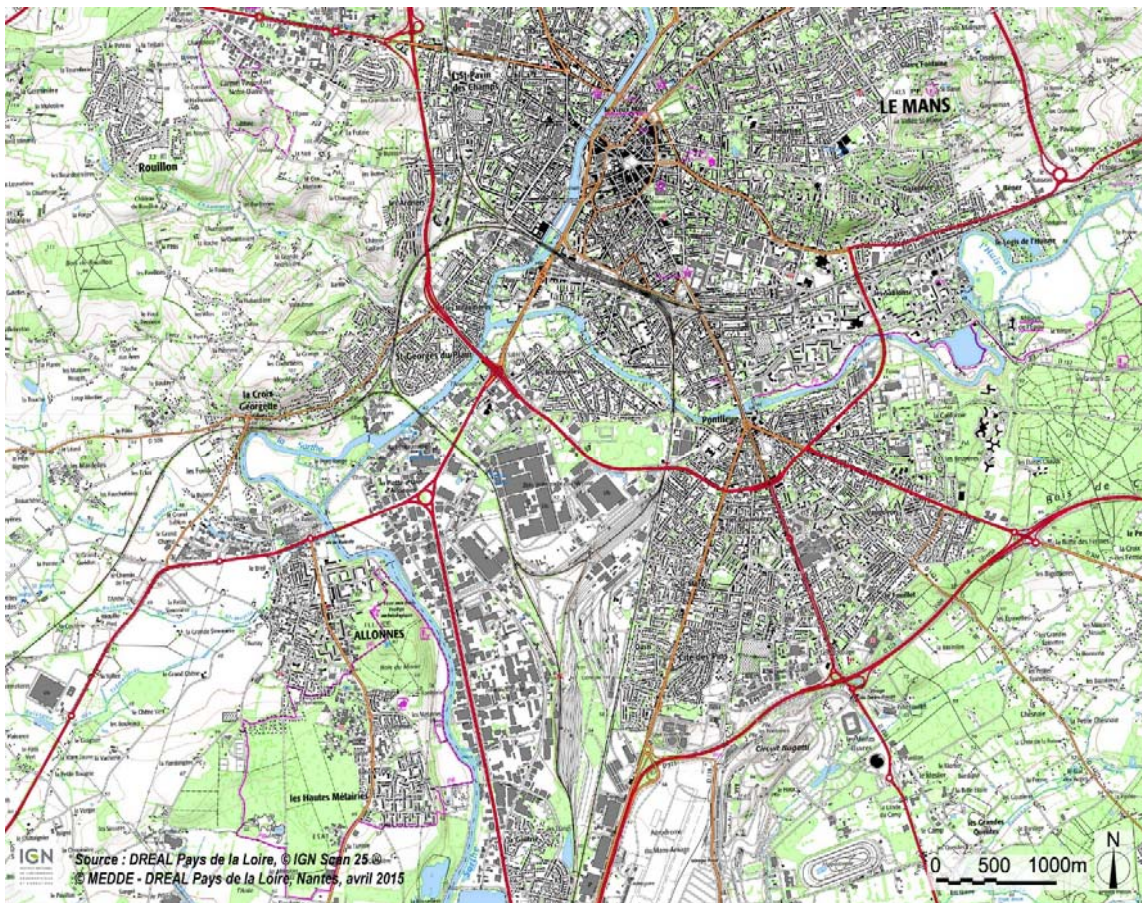
Parallèlement, la ville se transforme progressivement pour s'adapter à la circulation automobile. Les grands axes sont investis par de larges voies de circulation et les trottoirs par les stationnements. Bien souvent, les arbres d'alignement qui accompagnaient le voyageur depuis la campagne jusqu'à la ville ont été supprimés pour laisser place à la voiture.

Un report successif des limites de l'urbanisation

L'urbanisation de la ville du Mans a connu peu de limites franches après la Seconde guerre mondiale. Les franges du tissu artificialisé sont aujourd'hui variées et parfois peu lisibles. Poussé par un dynamisme industriel, touristique ou encore résidentiel, le développement de l'agglomération s'est réalisé de manière diffuse sans modèle identitaire. Les franges urbaines du Mans sont venues rejoindre celles de certains bourgs avoisinants.

En comparant les limites de l'agglomération entre 1958 et 2010, toutes les franges urbaines ont progressé et témoignent de l'absence de limites naturelles ou physiques suffisamment contraignantes ou incontournables à l'expansion de la ville. La vallée de la Sarthe et de l'Huisne, malgré leur caractère inondable et les risques qui y sont associés, ne représentent plus des limites mais constituent des continuités paysagères « semi-naturelles » englobées dans un tissu urbain. Toutefois, ce développement multidirectionnel est resté relativement maîtrisé, comparativement à ce qui a pu être observé dans les agglomérations situées à l'ouest de la région.

L'implantation initiale sur un promontoire et la construction d'édifices monumentaux avaient créé des éléments de repères de la ville, dont la perception est aujourd'hui amoindrie par le vaste champ urbain et la distension des axes de transports.



UP15-01-IGN2013- Carte IGN 2013 du secteur du Mans-(SCAN 25)

La densification des paysages urbains

A l'image de ce qui peut s'observer dans la majorité des grandes agglomérations, les dynamiques constructives récentes du secteur manceau ne sont pas qu'extensives. Ainsi, une nouvelle dynamique de densification des paysages urbains se constate à travers des phénomènes des opérations de renouvellement urbain mais aussi d'optimisation des terrains non construits.

La comparaison des orthophotos de 1958 et de 2010 illustre parfaitement la conquête de secteurs qui, englobés par l'urbanisation, demeuraient libres.

Dans le tissu urbain constitué, des opérations ponctuelles de densification se sont réalisées, sur des terrains non bâtis ou sous la forme de renouvellement urbain avec démolition-reconstruction. A ce titre, avec l'arrivée du TGV en gare du Mans, les quartiers périphériques ont connu une mutation sensible, accentuée par le développement des deux lignes de tramway.

A l'échelle de l'unité paysagère, cette dynamique se perçoit également dans les bourgs voisins. La recherche de modèles urbains limitant la consommation d'espaces agricoles a fait émerger de nouvelles formes urbaines plus compactes contrastant avec le paysage des quartiers pavillonnaires peu denses des dernières décennies. Ainsi, ces nouvelles opérations, à l'image de la rue de Touraine à Yvré l'Évêque retrouvent une composition proche des paysages de rue et de ruelles qui composent les tissus anciens.



UP15-40-01- Exemple d'une nouvelle opération dense sur la commune d'Yvré-l'Évêque (Yvré-l'Évêque - 2015).

Un maillage des infrastructures routières et ferrées qui influence l'évolution des paysages

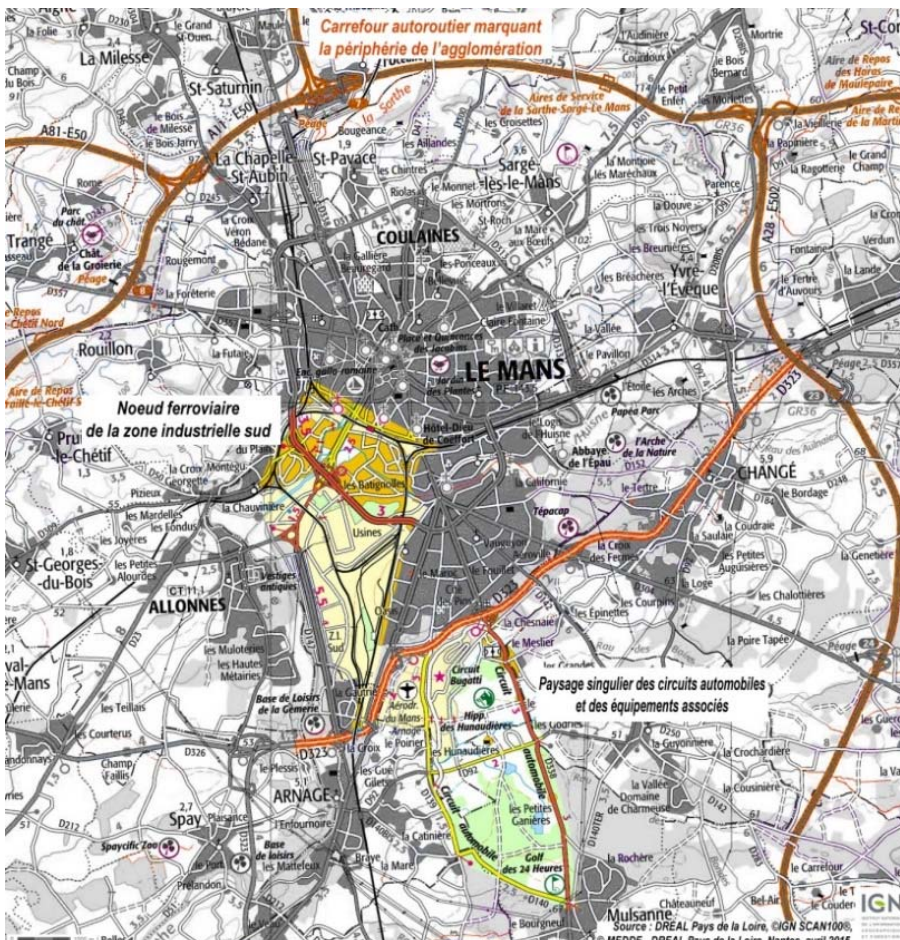
Le maillage dense de réseaux routier et ferroviaire est une caractéristique qui influence l'aménagement urbain. Parfois contrainte physique et parfois atout en matière d'accessibilité, ces supports de communication influencent les paysages périphériques.

Avec sa signalétique et ses infrastructures propres, son organisation spatiale particulière, le paysage ferroviaire semble complètement déconnecté de la ville: il la traverse, elle s'y adapte. Ce constat est assez flagrant avec la recomposition du quartier Gare sud lié à l'arrivée du TGV et gare nord avec l'arrivée du tramway. Le projet urbain s'est calqué sur l'organisation spatiale ferroviaire et non sur celle du quartier dans lequel il s'inscrit. Avec sa concentration des modes de transports collectifs, la gare constitue aujourd'hui un pôle de vie majeur du centre urbain manceau.



UP15-20-20 La gare et sa place, un paysage urbain toujours vivant animant le centre-ville (le Mans)

Les infrastructures routières sont également très présentes dans le paysage de l'agglomération et ont connu cette dernière décennie une croissance importante avec l'aménagement du croisement autoroutier de l'A11, l'A81 et de l'A28 ainsi que le bouclage du secteur nord-est de la ceinture de la RD 313. Si les grosses artères routières ont longtemps été rayonnantes autour du Mans ces nouvelles infrastructures redéveloppent le vocabulaire routier des 2x2 voies et échangeurs en catalysant le développement urbain à proximité. On ne traverse plus le Mans on le contourne. La cathédrale n'est plus le point de mire des pénétrantes de la ville, ce sont aujourd'hui les paysages périurbains et leur diversité qui sont perçus.



UP15-20-21 Carte de localisation des nœuds autoroutiers et ferroviaires ainsi que de l'aire du circuit des 24h

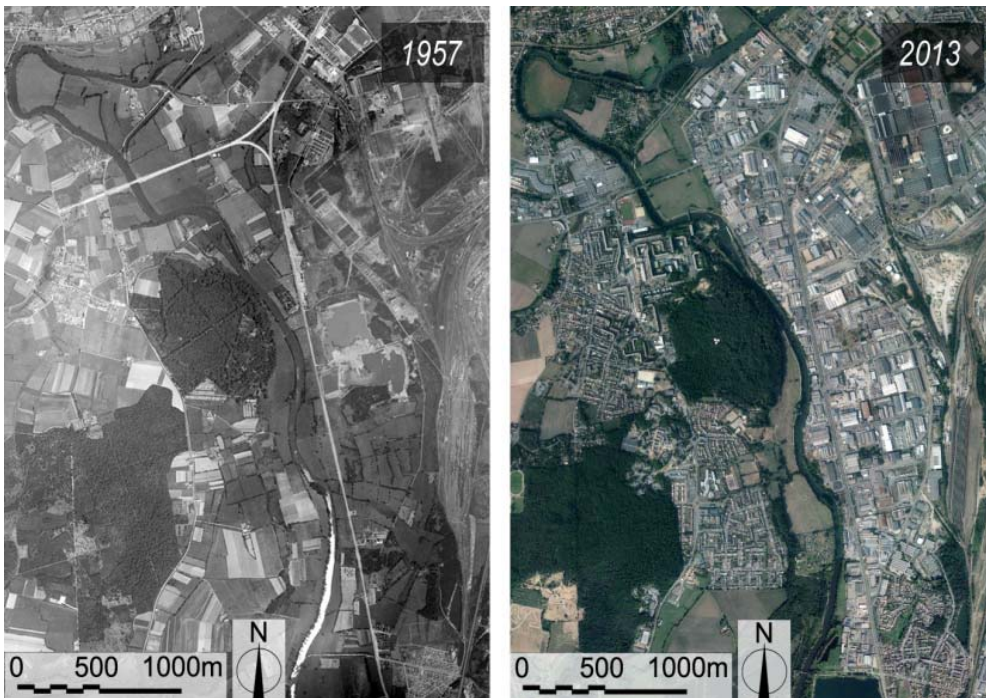
A l'opposé, une majorité des voies structurantes constitue un support privilégié pour le développement urbain, en raison de l'accessibilité facilitée et de l'« effet vitrine » qui peut être induit. Cette dynamique d'artificialisation des paysages se traduit en partie par une diffusion des quartiers résidentiels mais aussi et surtout par un développement économique. Marquées par un « effet vitrine » prépondérant, les infrastructures routières de l'agglomération mancelle témoignent du fort impact paysager des activités commerciales et industrielles. La majorité des entrées de l'agglomération est en effet parsemée de grands équipements, d'enseignes publicitaires et de bâtiments d'activités.



UP15-40-02- Multitude d'enseignes et de bâti d'activités commerciales dans la zone économique Nord, le long de la D338 dans la ZAC des Portes de l'Océane. (Le Mans – 2015)

Au même titre que le développement industriel ou commercial, les équipements et infrastructures liés au sport automobile se sont développés sur la partie sud de l'agglomération : musée, circuit automobile... Un ensemble d'espaces associés ont émergé en accompagnement de ce pôle spécifique, notamment grâce à l'évènement des 24h du Mans et au musée de l'Automobile. De nombreux hôtels, services, activités et autres équipements se sont installés à proximité. Le paysage routier et infrastructurel est par ailleurs renforcé par le macadam de l'aérodrome et la gare de triage situés à proximité de ce pôle qui caractérise la ville du Mans.

Une plateforme commerciale et industrielle aux paysages monumentaux



UP15-20-23bis zoom comparatif des orthophotos de 1957 et 2013 – triangle d'Allonnes - (BD ORTHO)

La comparaison des orthophotos de 1958 et de 2010 met clairement en évidence une évolution majeure des paysages du sud de l'agglomération mancelle : d'un paysage de prairies bocagères et de carrières d'extraction des sables et graviers à un paysage industriel et d'équipements. Les axes des RD 147 et 23 et la patte d'Oie d'Allonnes sont parfaitement identifiables et constituent un repère comparatif. Dès 1958, en appui le long des voies ferrées, le parcellaire commence à se diviser sous la forme d'un parcellaire rectangulaire ... le processus d'industrialisation est en marche. Les sites des carrières mais aussi le fond de vallée la Sarthe ont été progressivement remblayés pour rendre l'espace constructible et hors zone inondable. Les implantations industrielles viennent souligner la rivière, seule la ripisylve a été préservée.



UP15-40-00 La zone industrielle sud s'est implantée sur les anciennes pâtures inondables de la Sarthe, encore préservées sur la rive droite (Allonnes)

A l'ouest du canal de navigation shuntant le méandre, une zone de petits terrains privatifs de loisirs cloisonne l'espace et ferme le paysage. Ces phénomènes de remblaiement et de « cabanisation » s'observent à d'autres endroits de la vallée de la Sarthe dans la traversée de l'unité (zone commerciale nord pour les remblais – Arnage au sud pour la « cabanisation »). Au même titre, certains secteurs des bords de l'Huisne ont fait l'objet d'une urbanisation plus récente comme le quartier au sud du boulevard Winston Churchill.

Les zones commerciales et industrielles se caractérisent par une consommation importante de l'espace avec la présence marquante d'infrastructures et de surfaces de stationnement ou de stockage. Dans ces surfaces, des volumes simples et imposants, sont implantés relativement éloignés les uns des autres, avec des effets d'enseignes sur les axes principaux. On en perçoit donc un ensemble d'échelle monumentale, assez hétéroclite et dilué mélangeant les couleurs et les textures (surtout lorsque les zones de stockage ou de stationnement sont pleines).

Dans le contexte plus général de l'agglomération, la zone d'activités sud-ouest ferme complètement la façade sur la Sarthe et l'isole derrière une lisière urbaine de fonds de parcelles peu valorisants. Ainsi sa ripisylve est perceptible par quelques fenêtres mais la rive gauche demeure complètement inaccessible. Compte tenu du caractère très naturel de la Sarthe sur le territoire d'Allonnes, cela crée un déséquilibre fort dans le paysage de la vallée.

Ces zones sont également structurées par des axes larges de desserte (Boulevard Pierre Lefaucheur et RD 338) qui drainent un réseau d'espaces publics dimensionnés pour les gros gabarits de véhicules. La monotonie de leur traitement et leur longueur contribuent à créer des portes d'entrées sur la ville certes monumentales mais assez banalisantes, malgré la proximité de la vallée de la Sarthe et la présence sur l'horizon de ses coteaux boisés.

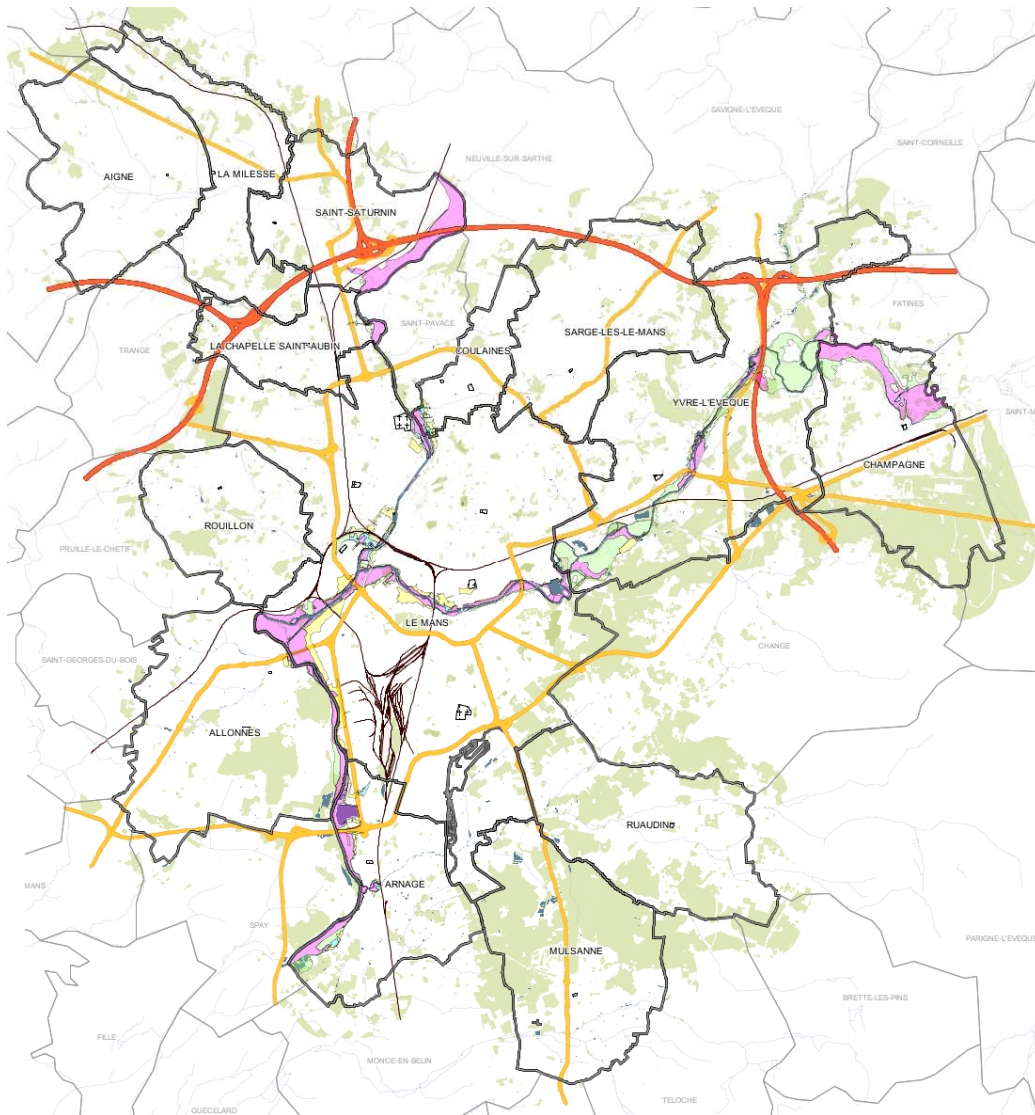


UP15-20-23 Paysage monumental et banal de la zone d'activités marquant l'entrée sud du Mans, Bd Pierre Lefaucheur (Le Mans – 2015)

La Sarthe une rivière inondable dans la traversée de l'agglomération mancelle

Le territoire manceau est concerné par les inondations principalement de la Sarthe mais également de l'Huisne. La dernière grande crue majeure connue sur le secteur de Le Mans Métropole est celle de Janvier 1995 (dont la période de retour est tous les 20 à 50 ans) avec un niveau de +3,21m des eaux de la Sarthe par rapport au niveau normal. Depuis, deux crues majeures se sont produites : décembre 1999 : + 3,07 m ; janvier 2001 : + 3m.

Il apparaît que l'intensité des crues a augmenté au fil du temps, d'où la nécessité de mettre en place des actions pour prévenir ce risque au maximum. En plus des inondations provoquées par ces axes hydrauliques drainant le territoire du Pays du Mans, la périphérie sud de l'agglomération mancelle est concernée par des remontées de la nappe phréatique. Lorsque les précipitations sont importantes et que le sol est saturé d'eau, il arrive que le niveau de la nappe remonte, entraînant une inondation locale pouvant atteindre quelques dizaines de centimètres. Ces phénomènes ont été observés sur les nappes libres perméables des sables du Cénomaniens.



Risque inondable :
PPRNI zone forte

UP15-40-15 - Carte des PPRI de Le Mans Métropole (Igeonet-Le Mans Métropole)

La diffusion du bâti dans les paysages agricoles

Au-delà de l'espace aggloméré du Mans et du paysage urbain associé, les campagnes environnantes connaissent une forte pression foncière qui se traduit par l'émergence de nouveaux paysages « périurbains ». Le bourg de Rouillon, encore très resserré sur l'orthophoto de 1958 est désormais caractérisé par une urbanisation de lotissements pavillonnaires accolés, moins denses, mais qui conserve une cohérence et une continuité claire.

La valorisation du paysage urbain à travers une requalification de l'espace public



UP15-40-04- Paysage urbain ouvert sur l'axe du tramway (Le Mans - 2015)

Le développement du tramway du Mans a modifié le paysage urbain, notamment en centre-ville. Cela a permis de consolider des repères visuels en accentuant l'ouverture de l'espace public. La requalification des grands axes urbains a permis de redécouvrir les perspectives de la ville.



UP15-40-05- Aménagement des voies de tramway et requalification paysagère du centre-ville (Le Mans - 2015)

Dans certains quartiers, le paysage a été sensiblement modifié par l'ouverture de nouvelles voies de déplacements. L'image de modernité qui entoure le tramway participe à changer, parfois de manière radicale, la perception des paysages urbains qu'il traverse.



UP15-40-06 et 07 – la pénétrante du tramway au travers des quartiers résidentiels de Jaurès-Pavillon et les Sablons (2010)

En termes de reconquête de paysage urbain, la requalification des bords de la Sarthe a également permis de redécouvrir l'espace public associé. Dans un souci d'amélioration du cadre de vie et d'embellissement du tissu urbanisé, la réappropriation des bords fluviaux a été engagée dans la ville du Mans, renouant ainsi avec ses origines. Le rapport de la ville à l'eau est en effet une des raisons initiales de l'implantation de la cité, au confluent de la Sarthe et de l'Huisne.



UP15-40-08 – Les berges de la Sarthe font régulièrement l'objet de réaménagement visant à exploiter la vocation récréative de ses abords (promenade, jeux d'enfants...) (Le Mans - 2015)



UP15-40-08bis – Reconquête des berges de la Sarthe par un jardin urbain et des circulations douces (Source CAUE72 - Le Mans - 2010)

Le relâchement du maillage bocager et le maintien des masses boisées



UP15-40-09 09 bis – Un maillage bocager de moins en moins important mais à contrario des masses boisées confortées (1958 et 2010)

Aux abords du tissu aggloméré continu du Mans et des communes environnantes, l'espace agricole demeure une richesse de la campagne sarthoise. Les modes de cultures ont intensifié le remembrement parcellaire de la trame agricole, notamment dans les parties les plus planes et les petits plateaux au-dessus des vallées de la Sarthe et de l'Huisne. Le bocage a vu son réseau se réduire fortement même s'il marque encore la structure paysagère des secteurs agricoles de l'agglomération.



UP15-40-10 - Préservation d'une ceinture végétalisée d'intérêt paysager aux marges du tissu aggloméré (Le Mans – 2015)

Dans les quartiers résidentiels récents, la place du végétal est de plus en plus présente et permet de retrouver des accroches paysagères avec les continuités boisées des paysages agricoles et naturels.



UP15-40-11 – Intégration d'éléments paysagers entre bois, parc et quartier d'habitat. (Le Mans – 2015)

Soumis à de fortes pressions, les boisements de l'unité se sont largement maintenus, voire se sont développés à l'image des bois du Rouillon ou du Marin à l'ouest de l'agglomération. L'urbanisation n'a toutefois pas épargné ces paysages avec parfois un mitage de l'espace boisé, particulièrement à destination d'activités économiques comme c'est le cas au sud-est du Mans, à proximité de la D323.

La requalification des sites de carrière et sablières en plans d'eau

Au sud-ouest de l'agglomération mancelle, plusieurs sites de carrières ont permis l'extraction de matériaux nécessaires à l'urbanisation progressive du territoire. En parallèle de l'apparition dans le paysage de nouvelles carrières et sablières, ou d'extension de celles-ci, certains sites ont connu un arrêt de leur activité et une requalification par l'aménagement de plans d'eau. Ainsi, les bords de la Sarthe par exemple ont connu une évolution d'un site au paysage proche de l'ambiance industrielle, vers un espace semi-naturel (secteur d'Arnage).



UP15-40-12 – Au sud-ouest du Mans, dans le secteur de Spay, des sites d'extraction de sables imposent leur importante machine dans le paysage (Spay – 2015)



UP15-40-13 – Lorsque l'activité d'extraction prend fin, de vastes plans d'eau peuvent s'installer dans le paysage (Spay – 2015)

4.2 La prospective

Les 5 unités paysagères urbaines (Nantes, Angers, Le Mans, Laval et La Roche sur Yon), ont connu des dynamiques particulièrement marquées sur la période récente. La gouvernance de ces territoires et leur planification est d'autant plus importante qu'ils font partie des secteurs les plus attractifs de la région.

Rendue possible par la taille limitée de ces unités, l'approche prospective de ces paysages, au regard des documents d'urbanisme permet de caractériser les dynamiques à venir et les enjeux associés.

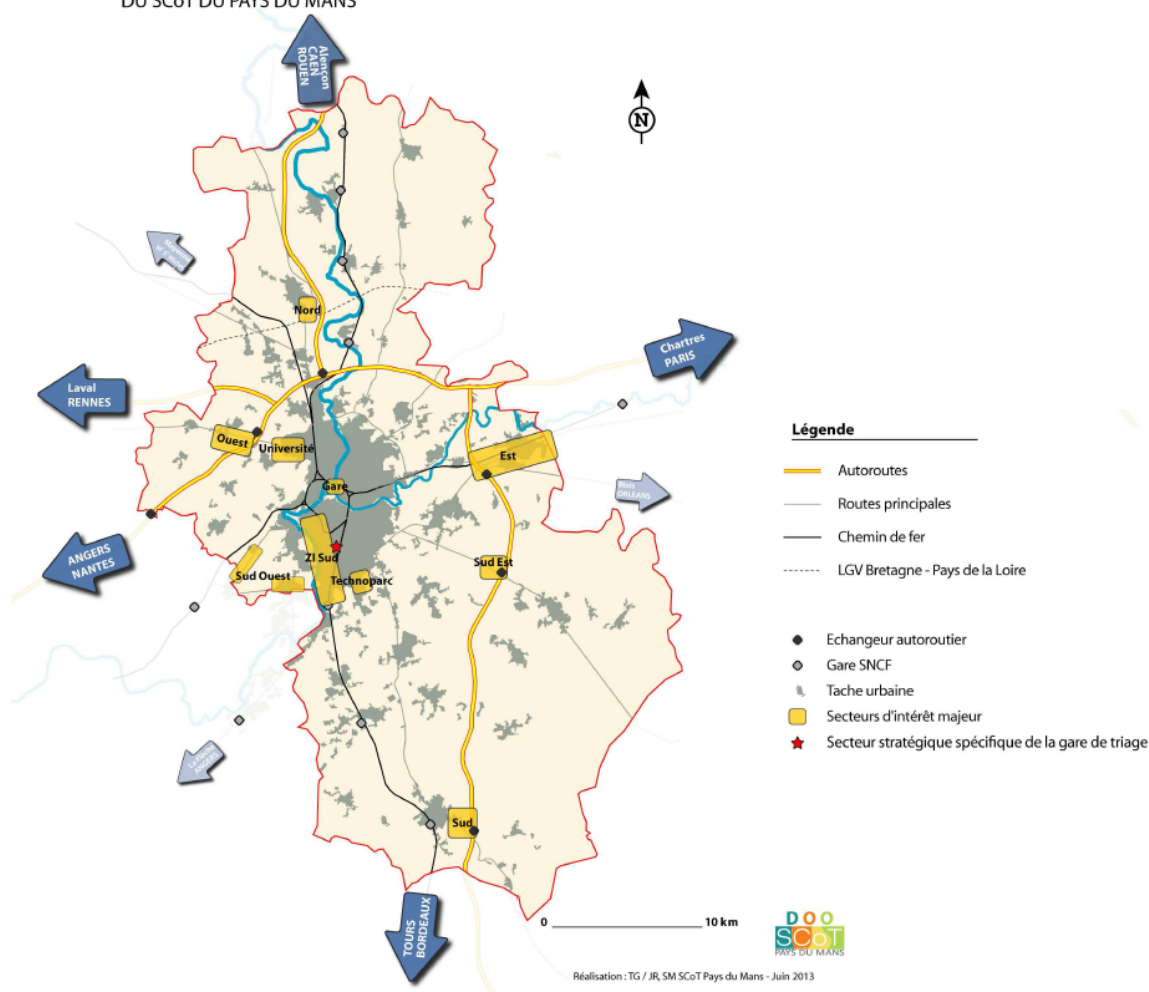
Préserver la trame agricole pour assurer la complémentarité ville-campagne

Le rapport entre l'urbanisation mancelle et ses espaces agricoles et naturels caractérise les paysages de l'agglomération. Dans le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays du Mans approuvé en 2014, la « complémentarité ville-campagne » est inscrite comme principe fédérateur qui doit prévaloir à tout aménagement de l'espace. A noter que le territoire du Pays du Mans ne concerne pas que l'unité paysagère de l'agglomération mancelle mais également des communes des unités paysagères limitrophes.

Les orientations formulées par ce document de planification laissent présager des dynamiques de diffusion urbaine différentes de ce que l'on a pu observer ces dernières décennies, avec la recherche d'une sobriété foncière renforcée. En effet, le SCoT affiche son ambition de maîtriser la consommation de terres agricoles et inscrit des limites au développement urbain. En matière d'artificialisation des sols, le SCoT inscrit un potentiel de développement urbain toutes vocations confondues (habitat, activités, équipements), de 1042 hectares sur la période 2013/2030, dont près de la moitié sur Le Mans Métropole environ 200 hectares pour la ville du Mans. Ce potentiel, qui constitue un maximum, met en avant une dynamique urbaine qui malgré la recherche d'optimisation foncière, va continuer à faire évoluer les paysages agricoles. Cela se traduira notamment par une urbanisation plus compacte et cohérente, en rupture avec les développements en « étoile » et donc un traitement des franges urbaines permettant une meilleure harmonie.

Sur l'aspect plus particulier du développement économique, le SCoT prévoit une évolution des zones d'activités le long des grands axes de communication et notamment en continuité des secteurs existants. A ce titre, l'entrée est de l'unité paysagère et le sud-ouest du Mans sont particulièrement concernés.

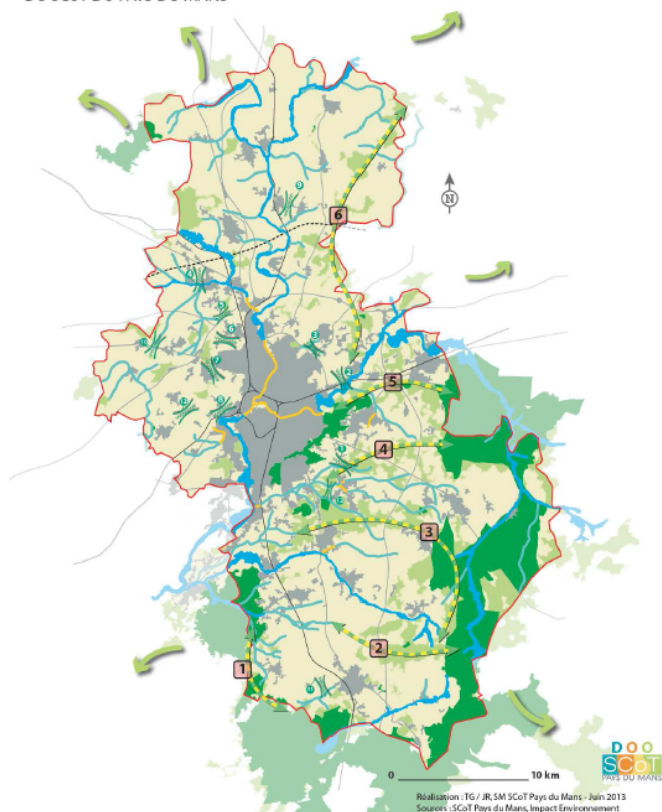
LES SECTEURS ECONOMIQUES D'INTERET MAJEUR DU SCoT DU PAYS DU MANS



UP15-40-14bis – Carte du développement économique du Schéma de Cohérence Territoriale du Mans approuvé en 2014 (Source : SCoT du Mans)

La préservation et le renforcement de continuités écologiques entre les franges de l'agglomération mancelle et l'est du territoire et notamment la vallée du Narais, est également un objectif du SCoT. Cela va se traduire par un maintien de paysages agricoles et naturels avec la possibilité d'une fermeture progressive de ces corridors par le développement des boisements associés aux filières d'exploitation, mais aussi au « tourisme vert ».

CARTE D'ORIENTATIONS DE LA TRAME VERTE ET BLEUE DU SCOT DU PAYS DU MANS



Légende

PROTEGER LES RICHESSES ECOLOGIQUES DU TERRITOIRE

- Protéger les réservoirs de biodiversité
- Protéger les vallées structurantes et leurs milieux associés
- Préserver les noyaux complémentaires
- Garantir la pérennité de la biodiversité ordinaire

METTRE EN PLACE UNE TRAME VERTE ET BLEUE MULTIFONCTIONNELLE

- Mettre en place des coupures vertes
- Préserver et développer la nature en ville
- Considérer la TVB comme un support de l'activité économique
- Lutter contre les risques naturels et les pollutions

PRESERVER ET RENFORCER LES CONTINUITES ECOLOGIQUES

- Préserver les continuités écologiques structurantes
- Assurer la fonctionnalité des corridors écologiques
- Valoriser les corridors écologiques en milieu urbain
- Conserver les fonctionnalités des corridors liés aux vallées structurantes
- Limiter la fragmentation de la TVB par les infrastructures

— Périmètre du SCOT du Pays du Mans

Connexions écologiques vers les territoires voisins

UP15-40-14 – Carte de la Trame Verte et Bleue du Schéma de Cohérence Territoriale du Mans approuvé en 2014 (Source : SCOT du Mans)

Sur la frange Nord-ouest et surtout sur la frange sud de l'unité paysagère, le SCOT favorise l'implantation du grand éolien, en accord avec le schéma régional éolien. Les secteurs concernés pourraient donc voir apparaître de nouveaux repères visuels faisant évoluer la perception des paysages.

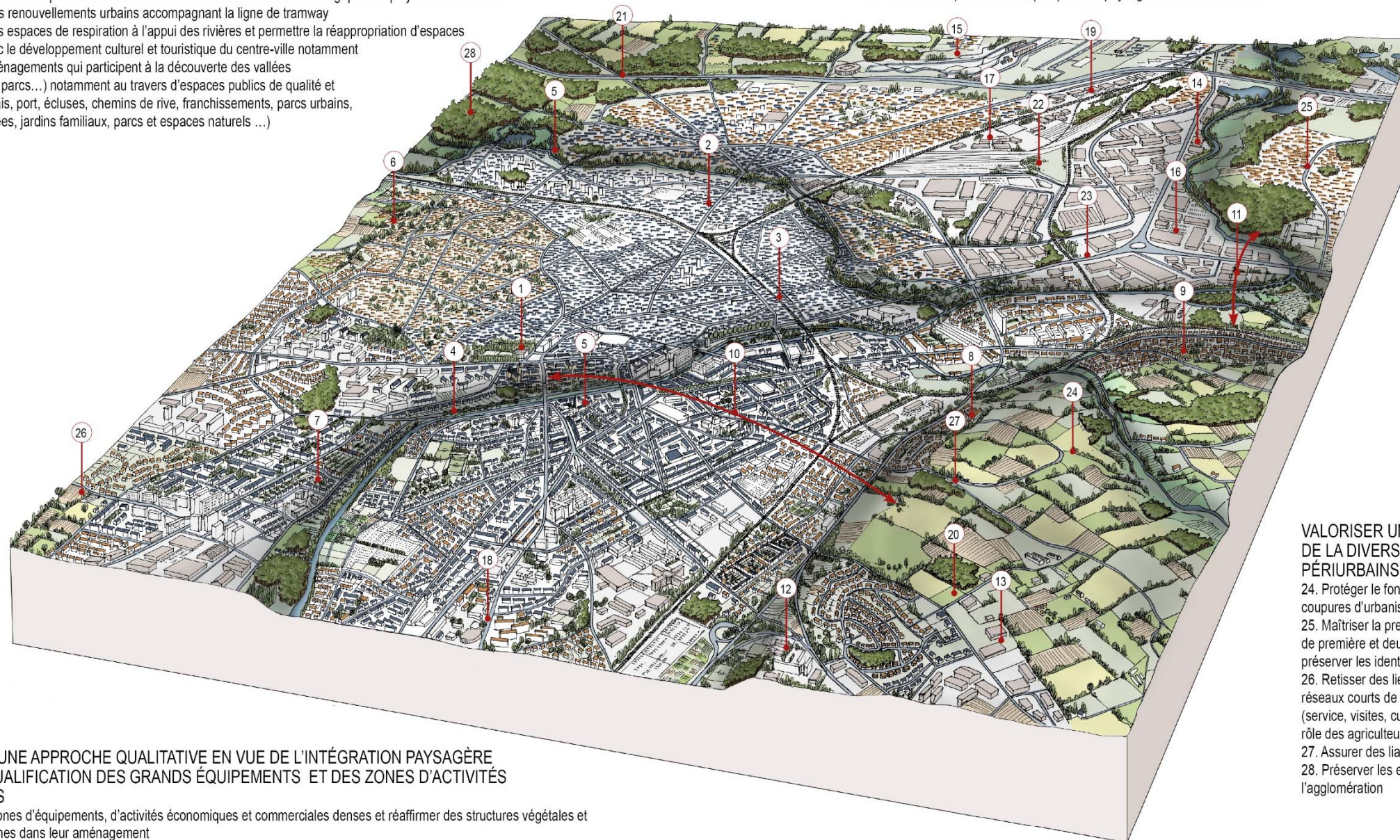
Bloc-diagramme de synthèse des enjeux de l'unité paysagère de L'agglomération mancelle (15)

ASSURER UNE APPROCHE QUALITATIVE DE LA RECOMPOSITION DES PAYSAGES URBAINS IDENTITAIRES EN RELATION AVEC SON SITE D'IMPLANTATION

1. Valoriser les éléments identifiants de la ville dans la logique des aménagements déjà engagés en vue de la requalification des abords du Vieux Mans
2. Favoriser les ouvertures paysagères afin de retrouver des perspectives monumentales sur le cœur historique et les principaux repères urbains
3. Engager la mutation des quartiers en lien avec les nouveaux besoins dans la logique des projets menés autour du pôle gare ou des renouvellements urbains accompagnant la ligne de tramway
4. Réaménager des espaces de respiration à l'appui des rivières et permettre la réappropriation d'espaces publics en lien avec le développement culturel et touristique du centre-ville notamment
5. Valoriser les aménagements qui participent à la découverte des vallées (sentier pédestres, parcs...) notamment au travers d'espaces publics de qualité et de convivialité (quais, port, écluses, chemins de rive, franchissements, parcs urbains, promenades plantées, jardins familiaux, parcs et espaces naturels ...)

DÉFINIR DES LIMITES DE LA VILLE EN PRÉSERVANT LES COVISIBILITÉS AVEC L'ESPACE RURAL

6. Maîtriser les extensions urbaines pour garantir une gestion économe de l'espace et la lisibilité des paysages
7. Privilégier la densification et le renouvellement urbain afin de limiter l'extension urbaine et favoriser le décloisonnement entre les quartiers
8. Veiller à la cohérence et à l'identité urbaine, architecturale et paysagère des différents quartiers en fonction de leur implantation
9. Promouvoir un traitement qualitatif des franges: limites de l'urbanisation, continuité entre les quartiers, rapport au contexte paysager périurbain
10. Conserver les covisibilités entre l'agglomération (et notamment le centre historique) et les espaces agro-naturels et forestiers
11. Renforcer la protection des perspectives paysagères entre les coteaux



DÉVELOPPER UNE APPROCHE QUALITATIVE EN VUE DE L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET DE LA REQUALIFICATION DES GRANDS ÉQUIPEMENTS ET DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

12. Privilégier les zones d'équipements, d'activités économiques et commerciales denses et réaffirmer des structures végétales et composantes urbaines dans leur aménagement
13. Choisir le bon emplacement : éviter les implantations en point haut - concilier l'effet de vitrine et le maintien de la qualité de l'entrée de ville - gérer les espaces de recul entre les voies et les bâtiments
14. Concevoir les zones d'activités comme des opérations d'urbanisme qui composent avec les quartiers et le paysage environnant
15. Assurer la cohérence avec l'identité industrielle ou liée aux 24h et la qualité architecturale des bâtiments (éléments pouvant être intégrés aux cahiers des charges ou aux chartes des zones d'activités)
16. Masquer ou accompagner les zones de stockage, les aires de manœuvre et de stationnement et ne pas sur-calibrer les infrastructures viaries
17. Mettre en œuvre des opérations de renouvellement urbain sur les anciens secteurs d'activités désaffectés dans l'enveloppe construite de l'agglomération

COMPOSER UN PAYSAGE VALORISANT LES ABORDS DES INFRASTRUCTURES

18. Favoriser un urbanisme de rues, boulevards ou avenues en composant les façades cohérentes sur les entrées d'agglomération
19. Cadrer et limiter les affichages et enseignes publicitaires aux abords des infrastructures routières - Encourager l'enfouissement des réseaux
20. Maintenir les perspectives sur les éléments patrimoniaux de la ville aussi depuis les zones d'activités
21. Composer avec la topographie naturelle pour éviter les déblais/remblais dans la conception des nouvelles infrastructures
22. Limiter et qualifier les délaissés urbains, routiers ou ferroviaire - Améliorer les abords des infrastructures et des espaces publics environnants
23. Réinventer le paysage de carrefour viarie et ferroviaire identitaire de la ville du Mans

VALORISER UNE AGRICULTURE GARANTE DE LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES RURAUX PÉRIURBAINS

24. Protéger le foncier et l'activité agricole pour préserver des coupures d'urbanisation
25. Maîtriser la pression urbaine et le mitage sur les bourgs de première et deuxième couronne de l'agglomération pour préserver les identités villageoises
26. Retisser des liens entre ruraux et citadins par le biais des réseaux courts de distribution et de la diversification agricole (service, visites, cueillette...): enjeu de perception sociale du rôle des agriculteurs dans la gestion des paysages ruraux
27. Assurer des liaisons douces entre rural et urbain
28. Préserver les ensembles boisés ou forestiers qui ceinturent l'agglomération

Ce bloc diagramme est une représentation schématique simplifiée des paysages pour en faciliter la lecture. Le sud de l'unité est représenté en partie haute du bloc

Lien sur les enjeux régionaux

Les enjeux développés sont des pistes de réflexion et d'action pour les acteurs locaux qui retraduisent les enjeux révélés à l'échelle régionale. Ils se traduisent de manière synthétique dans le bloc diagramme ci-dessus.

5.1 Assurer une approche qualitative de la recomposition des paysages urbains identitaires en relation avec son site d'implantation

L'agglomération mancelle a déjà commencé à faire évoluer la ville sur la ville et, en rejoignant l'urbanisation des villes voisines, la question de la requalification du paysage urbain en est d'autant plus renforcée. Entre les opportunités liées aux grands travaux au cœur de l'espace bâti du Mans, à l'image du développement du réseau de transports en commun ou au renouvellement du secteur de la gare rapproché temporellement de Paris, et celles liées à la requalification des carrières en bord de Sarthe, l'espace public joue un rôle essentiel dans cet enjeu.

- Valoriser les éléments identifiants de la ville dans la logique des aménagements déjà engagés en vue de la requalification des abords du Vieux Mans (place des Jacobins...)
- Favoriser les ouvertures paysagères afin de retrouver des perspectives monumentales sur le cœur historique et les principaux repères urbains.
- Engager la mutation des quartiers en lien avec les nouveaux besoins dans la logique des projets menés autour du pôle gare ou des renouvellements urbains accompagnant la ligne de tramway
- Réaménager des espaces de respiration à l'appui des rivières et permettre la réappropriation d'espaces publics en lien avec le développement culturel et touristique du centre-ville notamment
- Valoriser les aménagements qui participent à la découverte des vallées (sentier pédestres, parcs...) notamment au travers d'espaces publics de qualité et de convivialité (quais, port, écluses, chemins de rive, franchissements, parcs urbains, promenades plantées, jardins familiaux, parcs et espaces naturels ...). S'appuyer sur les reliefs mouvementés de la ville pour valoriser les effets belvédère et les points de vue panoramique.



UP15-50-01 – Réaménagement de la place des Jacobins et réaffirmation de perspectives monumentales sur la Cathédrale Saint-Julien (Le Mans)



UP15-50-02 – le pôle stratégique de la gare du Mans a fait l'objet d'une requalification récente (Le Mans)



UP15-50-03 – La valorisation du rapport de la ville à l'eau passe notamment par la requalification des espaces publics (Le Mans)

5.2 Définir des limites de la ville et préserver les covisibilités avec l'espace rural

Perturbée par les dynamiques urbaines récentes, la relation entre l'espace urbain et les champs doit revenir au cœur des réflexions sur le développement urbain du secteur, comme le fait le Schéma de Cohérence Territorial du Pays du Mans. Cet enjeu est primordial pour assurer l'harmonie et l'équilibre entre les différents paysages du secteur : paysages urbains, paysages agricoles et paysages naturels.

- Maîtriser les extensions urbaines pour garantir une gestion économe de l'espace et la lisibilité des paysages
- Privilégier la densification et le renouvellement urbain afin de limiter l'extension urbaine et favoriser le décroissement entre les quartiers. A Yvré-Lévêque, une opération récente en cœur de ville fournit un exemple de densification du tissu existant.

- Veiller à la cohérence et à l'identité urbaine, architecturale et paysagère des différents quartiers en fonction de leur implantation
- Promouvoir un traitement qualitatif des franges: limites de l'urbanisation, continuité entre les quartiers, rapport au contexte paysager périurbain. Le maintien de limites franches et l'accompagnement paysager (haies, alignements d'arbres) favorisent un paysage de transition qualitatif
- Conserver les covisibilités entre l'agglomération (et notamment le centre historique) et les espaces agro-naturels et forestiers
- Renforcer la protection des perspectives paysagères entre les coteaux

Compte tenu de la pression urbaine, nombre des multiples vallons affluents de la Sarthe et de l'Huisne qui découpent leurs coteaux sont menacés et risquent de s'urbaniser à court terme. Ils représentent donc des enjeux forts quant à la qualité de l'urbanisation et la capacité à mettre en lecture le fond de vallon, les pentes des coteaux et préserver les vues en belvédère des crêtes.



UP15-50-04 – Améliorer les espaces tampons entre secteurs d'habitat et espaces naturels, agricoles ou forestiers, notamment aux marges des tissus urbanisés de l'agglomération. Recomposer les limites du tissu aggloméré. (Le Mans)

5.3 Développer une approche qualitative en vue de l'intégration paysagère et de la requalification des grands équipements et des zones d'activités économiques

L'impact des zones de développement économiques est particulièrement prégnant sur le paysage du Mans et des communes environnantes. Le long de la D338 dans la ZAC des Portes de l'Océane ou au sud du Mans vers Allonnes, une multitude d'enseignes et de bâti d'activités commerciales dessinent des continuum urbains à vocation économique. Les aménagements ne doivent pas seulement rechercher la qualité architecturale et urbaine mais composer avec les paysages environnants en s'appuyant sur leur morphologie et en reprenant des éléments identitaires de ceux-ci.

- Privilégier les zones d'équipements, d'activités économiques et commerciales denses et réaffirmer des structures végétales et composantes urbaines dans leur aménagement
- Choisir le bon emplacement : éviter les implantations en point haut - concilier l'effet de vitrine et le maintien de la qualité de l'entrée de ville - gérer les espaces de recul entre les voies et les bâtiments
- Concevoir les zones d'activités comme des opérations d'urbanisme qui composent avec les quartiers et le paysage environnant

- Développer une approche qualitative de l'architecture des bâtiments (éléments pouvant être intégrés aux cahiers des charges ou aux chartes des zones d'activités) en prenant en compte l'identité paysagère mancelle en lien avec l'industrie et les 24h
- Masquer ou accompagner les zones de stockage, les aires de manœuvre et de stationnement et ne pas sur-calibrer les infrastructures viaires
- Mettre en œuvre des opérations de renouvellement urbain sur les anciens secteurs d'activités désaffectés dans l'enveloppe construite de l'agglomération : exemple de la ZAC Porte Océane où la réflexion d'aménagement a priori favorise une composition paysagère plus qualitative de la zone d'activités.



UP15-50-05 – Redéfinir des espaces commerciaux denses et mieux intégrés dans leur environnement – Exemple de la ZAC des Portes de l'Océane (Le Mans)

5.4 Composer un paysage valorisant les abords des infrastructures

A l'image des unités paysagères considérant les grandes agglomérations régionales, l'unité paysagère de l'agglomération mancelle est confrontée à des enjeux importants en lien avec le développement des infrastructures. A la fois carrefour autoroutier (A11, A28) et ferroviaire (ligne Paris-Nantes), l'agglomération mancelle doit s'adapter à une mise en réseau toujours plus intense des territoires. Aujourd'hui, l'aménagement de la LGV constitue une nouvelle étape forte. Dès lors, ces dynamiques tendent à mobiliser différents enjeux en lien avec le paysage :

- Favoriser un urbanisme de rues, boulevards ou avenues en composant les façades cohérentes sur les entrées d'agglomération
- Cadrer et limiter les affichages et enseignes publicitaires aux abords des infrastructures routières - Encourager l'enfouissement des réseaux. Cet enjeu est particulièrement prégnant au nord-ouest et au sud-ouest du Mans où les zones d'activités se sont développées de manière exponentielle sur les dernières décennies.
- Maintenir les perspectives sur les éléments patrimoniaux de la ville aussi depuis les zones d'activités
- Composer avec la topographie naturelle pour éviter les déblais/remblais dans la conception des nouvelles infrastructures
- Limiter et qualifier les délaissés urbains, routiers ou ferroviaire - Améliorer les abords des infrastructures et des espaces publics environnants
- Réinventer le paysage de carrefour viaire et ferroviaire identitaire de la ville du Mans

5.5 Valoriser une agriculture garante de la diversité des paysages ruraux périurbains

La problématique de la préservation de l'activité agricole doit également être intégrée au cadre de réflexion. En effet, confronter aux dynamiques d'extension de l'urbanisation à vocation résidentielle, économique, infrastructurelle, la campagne mancelle est, à l'image des espaces ruraux périurbains régionaux, sous pression. Dès lors, la question de sa préservation, exprimée notamment au travers du SCoT, devient un enjeu paysager important.

- Protéger le foncier et l'activité agricole pour préserver des coupures d'urbanisation
- Maitriser la pression urbaine et le mitage sur les bourgs de première et deuxième couronne de l'agglomération pour préserver les identités villageoises
- Retisser des liens entre ruraux et citadins par le biais des réseaux courts de distribution et de la diversification agricole (service, visites, cueillette...) : enjeu de perception sociale du rôle des agriculteurs dans la gestion des paysages ruraux
- Assurer des liaisons douces entre rural et urbain.
- Préserver les ensembles boisés ou forestiers qui ceinturent l'agglomération