

APPROCHE HISTORIQUE

APPROCHE ÉCONOMIQUE

LA CROISSANCE URBAINE

LE MAILLAGE DU TERRITOIRE

LES FORMES URBAINES

SYNTHESE : COHÉRENCES URBAINES

Les principales sources

L'approche urbaine à l'échelle du territoire régional nécessite la mise en place d'une démarche spécifique. En effet, au premier abord, la ville, constituée de ses places, ses rues, ses quartiers, ses faubourgs, ses banlieues, ses couronnes périurbaines..., s'appréhende difficilement à l'échelle d'une région. En outre, les données de base existent dans les différentes disciplines, mais concernent soit le territoire national, soit une ville spécifique, ou, enfin, un thème très pointu, contenu dans une approche thématique voisine, comme la géographie, l'histoire, l'économie...

En un mot, la description du «fait urbain» à l'échelle régionale est peu importante. Pour initier cette approche urbaine, novatrice dans le cadre d'un atlas des paysages, notre démarche se fonde sur l'analyse de cinq thèmes transversaux (approche historique, approche économique, croissance urbaine, maillage du territoire, forme urbaine) devant déboucher sur une synthèse proposant un premier essai de typologies urbaines régionales.

APPROCHE HISTORIQUE

Après avoir parcouru l'histoire de la région Nord - Pas-de-Calais, nous retraçant la constitution mouvementée de notre territoire, l'objectif a été de comprendre le fondement de nos villes. À la rencontre des faits historiques et de la morphologie des lieux, les cartes de Cassini peuvent être considérées comme la première typologie urbaine de la région.

À l'évidence, ce choix ne permet pas d'appréhender la complexité urbaine régionale dans son épaisseur historique. Regarder la région au XVIIIème siècle, c'est négliger les fondements gaulois et romains, passer outre l'essor formidable du Moyen-Âge, oublier les guerres incessantes qui firent et défirent des villes...

C'est également prendre le risque de ne pouvoir donner de juste place à des «objets urbains» régionaux qui cristallisent l'identité «nordiste» comme une identité urbaine, tels les beffrois et autres Grand'Places...

Ce choix s'explique pour deux raisons.

En premier lieu, il n'est guère possible dans le Nord - Pas-de-Calais de contempler des paysages urbains médiévaux ; les guerres aussi nombreuses que destructrices les ont totalement détruits.

Et puis, il faut attendre le XVIIIème siècle pour bénéficier d'une vue d'ensemble cartographique de l'espace régional ! Par souci d'efficacité, nous nous sommes limité à l'identification des villes et des bourgs, à leur configuration de places fortes ou de villes ouvertes et à leur position géographique : en bordure de littoral, au croisement de deux voies, ou en bordure de fleuves, canaux ou rivières.

La carte ci-contre met en exergue :

- Une histoire indissociable entre la création ou le développement des villes et les voies d'eau ou les zones humides de notre région.
- Une permanence de l'histoire maritime, ayant fondé bon nombre de ports littoraux, aujourd'hui confortés ou complètement disparus.
- Une histoire transfrontalière identifiable au premier regard au travers des deux lignes du Pré-Carré de Vauban.
- Une histoire liée aux échanges, ayant fondé nos villes sur un carrefour, un pont, ou tout autre point d'arrêt sur une voie de communication ...



Plan-maquette de Lille

APPROCHE GÉNÉRALE ET CULTURELLE
PAYSAGES URBAINS

APPROCHE ÉCONOMIQUE

L'or noir



L'or blanc



L'or bleu



Pendant des siècles, la région a appuyé son rayonnement sur son terroir (pays de blé, pays de draps ou de dentelle), sur le commerce (terre de passage) ou encore sur son destin militaire. Le XIX^{ème} siècle vient bouleverser ces premières logiques, couplant d'une manière inédite développements économiques et développements urbains. Trois activités économiques majeures ont généré de nouvelles formes de développement urbain, souvent très novatrices :

1- «L'or noir», ou l'étonnante histoire du bassin minier du Nord - Pas-de-Calais

D'abord cantonné dans le bassin de Valenciennes, la propagation de ces villes-champignons et de leurs «magmas urbains» s'est très rapidement étendue de Condé à l'Est à Auchel à l'Ouest. Les formes urbaines produites et les cicatrices béantes laissées par la fermeture de toutes ces exploitations restent incontestablement des enjeux majeurs de la question urbaine régionale.

2- «L'or blanc» ou l'histoire du textile dans le Nord

Contemporain de «l'or noir», il a lui aussi généré l'explosion urbaine, notamment dans la métropole lilloise et dans quelques secteurs (comme Caudry, Solesmes, Le Cateau et Avesnes, Trélon, Fourmies) ou dans quelques villes isolées (comme Calais ou, dans une moindre mesure, Arras, Hazebrouck, Cambrai, La Bassée...). Plus «urbains» dans leur développement que l'or noir, les usines et l'habitat généré par l'activité de l'or blanc se sont implantés aux portes ou dans la continuité stricte des structures urbaines existantes, créant ainsi une urbanisation quasi continue.

3- «L'or bleu» ou l'attractivité du littoral Nord - Pas-de-Calais

Beaucoup plus diversifié que les deux premiers, l'or bleu se traduit dans deux domaines économiques distincts, générant leurs propres formes urbaines :

- L'activité portuaire est fortement liée à l'histoire de la région et du territoire national. D'abord militaires, les ports se sont ensuite diversifiés dans la pêche, le transport de passagers ou de marchandises, d'autres activités économiques liées à la mer, tissant, tantôt des liens privilégiés avec la ville ou, au contraire, s'enfermant et se cloisonnant derrière ses bassins et ses faisceaux de voies ferrées. Les deux dernières décennies du XX^{ème} siècle ont totalement réorganisé l'activité portuaire de la région, d'une part, en affectant l'industrie à Dunkerque, le transport à Calais et la pêche à Boulogne, et, d'autre part, en redonnant à la ville la possibilité de reconquérir les franges portuaires désertées par les activités portuaires lourdes.
- L'activité touristique, se traduisant, depuis la fin du XIX^{ème} siècle, par la création de stations balnéaires au destin très varié.

La Côte d'Opale compte aujourd'hui une succession de lieux de villégiature souvent créés de toute pièce ou implantés en frange immédiate de villages de pêcheurs ou de villes existantes. Comme pour l'or noir, les formes urbaines produites ignorent totalement les structures en place.

APPROCHE GÉNÉRALE ET CULTURELLE
PAYSAGES URBAINS

LA CROISSANCE URBAINE

Cette approche, plus scientifique, puise ses données dans les sources de l'INSEE. Sur les bases d'un travail de collecte des chiffres anciens, remontant parfois au XVIIIème siècle et complété par les données du tout dernier recensement de 1999, l'analyse s'intéresse au nombre, mais surtout à l'évolution de la population. Nous n'avons retenu ici que les villes de plus de 5000 habitants.

Le fin maillage urbain de la région s'est établi très tôt dans l'histoire, puisque dès le Moyen-Âge chacune lutte pour la reconnaissance de son autonomie. Pourtant, ce sont alors les campagnes qui concentrent la majorité de la population. Les choses s'inversent avec l'époque industrielle, qui génèrent un véritable exode rural et l'apport de populations extérieures. La seconde moitié du XXème siècle laisse à penser qu'une fois encore, les mouvements de population vont s'inverser : les mutations économiques, la voiture individuelle, le rêve de la maison dans son jardin engendrent un développement considérable des périphéries urbaines. Si la ville du Moyen-Âge est décrite comme rurale, la campagne contemporaine est résolument urbaine !

A partir d'une légende s'attachant à faire émerger les hausses, les baisses et les stabilisations de population, la carte ci-contre met en exergue les grandes tendances suivantes :

- La métropole lilloise et Lille intra-muros affirment leur attractivité et étendent leurs zones d'influence

aux franges de la Vallée de la Lys, du bassin minier et de la Pévèle.

- La Flandre-Lys, l'Audomarois, le Calaisis et le Boulonnais confirment leur progression.

- Le bassin minier (à l'exception de Lens et Béthune intra-muros), la Vallée de la Sambre et le Cambrésis ne parviennent pas à enrayer les phénomènes d'émigration.

- Dunkerque et Douai se stabilisent, tandis que Valenciennes redresse très nettement sa situation.

En outre, d'une manière générale sur les deux départements :

- Les communes rurales réussissent à réduire considérablement le rythme de la décroissance, en limitant le solde migratoire.

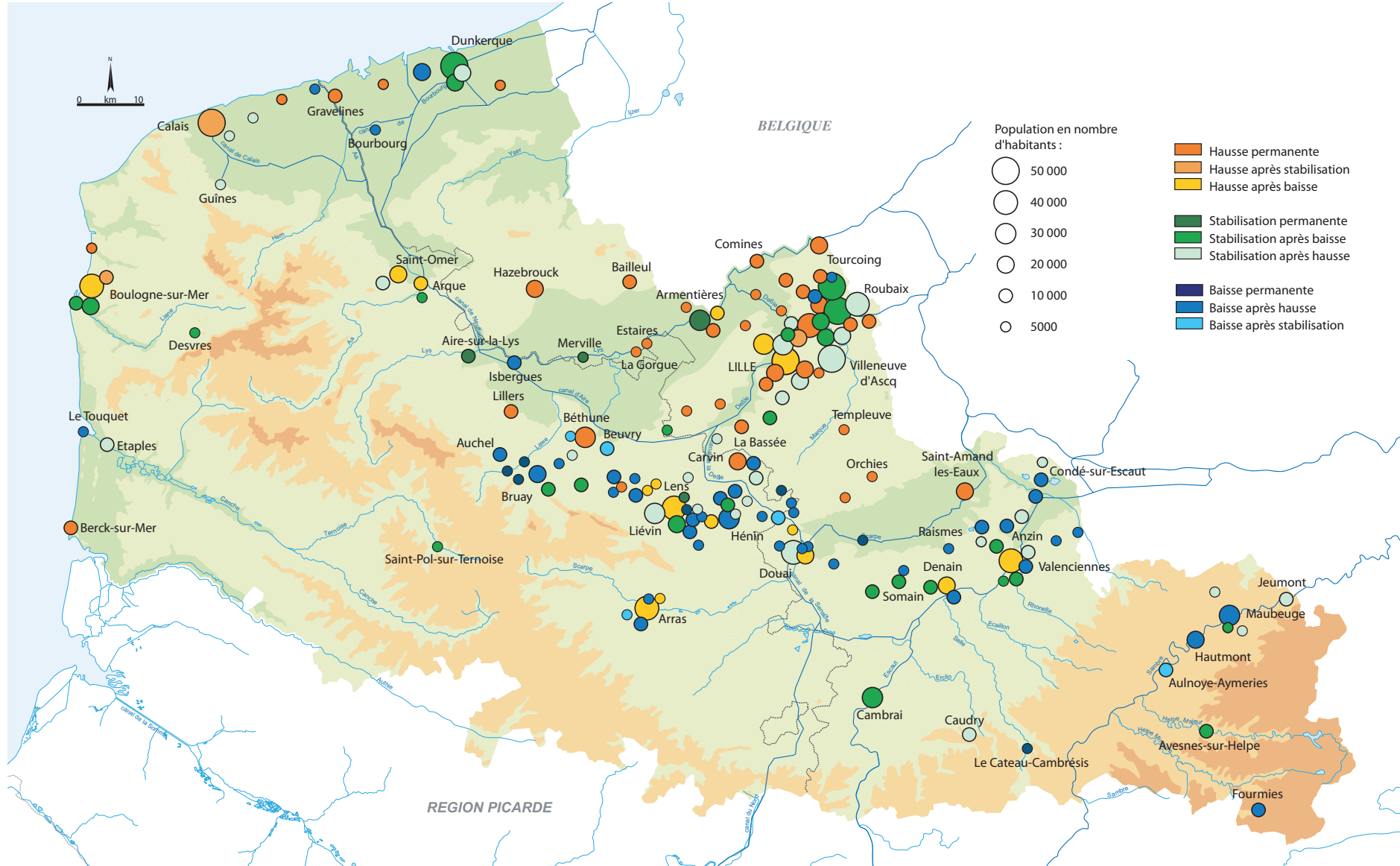
- Les communes périurbaines poursuivent leur croissance, mais à un rythme beaucoup moins soutenu.

- Les pôles urbains réussissent, quant à eux, à stopper la fuite des habitants et voient leurs populations se stabiliser ou même augmenter, comme à Lille, Saint-Omer, Calais, Boulogne, Arras, Béthune, Lens ou Valenciennes.

Avec l'amélioration constante des moyens de transports, qu'ils soient individuels ou collectifs, c'est l'ensemble régional tout entier (à l'exception peut-être de plateaux artésiens les plus reculés) qui devient urbain.



LA CROISSANCE URBAINE



LE MAILLAGE DU TERRITOIRE

Découverte...

La venelle, le sentier, le chemin, la rue, la route, la voie rapide ou encore l'autoroute sont autant de fenêtres ouvertes sur les paysages. À la vitesse de l'homme à pied ou à celle de l'automobile lancée à vive allure, les paysages ne raconteront pas la même histoire, n'auront pas le même parfum, ne laisseront pas les mêmes souvenirs... Dans la région, chaque moyen de transport est l'occasion d'une perception paysagère et historique particulière, qu'il serait dommage de négliger ! À ce titre, prendre le train le temps d'une fin de semaine en bord de mer ou pour une course au long cours sont des expériences paysagères à part entière.

Un cahier, joint à ce document, propose une série d'images «volées» aux fenêtres des trains ou à celles de voitures empruntant les grands axes régionaux. Ces photographies, qui ne recherchent pas l'exhaustivité, sont de véritables instantanés paysagers.

Il n'est pas de développement humain, sans chemins pour le porter ! Au fil du temps, ils n'ont cessé d'évoluer, de s'adapter, de se déplacer afin de répondre aux besoins, de porter l'extraordinaire expansion urbaine de la région.

L'histoire des voies de communication commence avec les voies romaines ! Bien que cette affirmation passe sous silence tous les chemins de terres qui unissaient entre-elles les bourgades gauloises, force est de constater que ces grandes voies rectilignes, au départ de Bavay, de Cassel, de Théroüanne... marquent encore l'esprit et la perception du paysage. Geste politique autant que pratique, les voies romaines préservent aujourd'hui encore un air de conquête ! Réappropriées au Moyen-Âge par la reine Brunehaut, ces voies s'attachent alternativement l'une ou l'autre de ces «paternités».

Sans doute depuis toujours, et avec force et nécessité au Moyen-Âge, le chemin est rivière, la voie est canal. Sur ces terres lourdes, impraticables à pied près de six mois dans l'année, la voie d'eau fut longtemps une solution bien plus sûre que le chemin terrestre. Des rivières furent sur-creusées, reprofilées, aménagées. Des canaux furent creusés rejoignant la mer ou unissant entre eux plusieurs cours d'eau «naturels» (la Scarpe est en la matière un exemple marquant). Ce chevelu hydrographique fut sans cesse amélioré, faisant communiquer la mer du Nord et Paris ! Une vie intense se développait le long de ces cours d'eau : bateliers, mais aussi entreprises et villages, usines et villes...

Au XIXème siècle, la voie ferrée, avec sa souplesse, prend le dessus. Les voies se multiplient, entrent dans les usines et sur les carreaux de mine, doublent les canaux (remplaçant ainsi la traction humaine ou animale), longent le littoral, irriguent les campagnes, traversent la région de toute part. Le chemin de fer fut l'indispensable outil du développement économique de ce siècle industriel.

La «fin de rail» commence lorsque enfin la route devint sûre, pratique, rapide. Il faut attendre le XIXème siècle pour que les chemins de terres soient enfin pavés. Ces pavés, emblématiques du Nord - Pas-de-Calais, permettent aux chariots puis aux premières automobiles de parcourir la région en toute saison. Avec sa structure urbaine très dense, la région ne manquait pas de routes à paver ! Et l'état de ces dernières a fait couler beaucoup d'encre dans les registres administratifs (doléances de la Révolution, Conseils municipaux...). Et puis, le macadam viendra progressivement recouvrir les pavés.

Commence, à partir des années 1960/70, l'aventure autoroutière régionale. L'autoroute A1 entre Paris et Lille est la première de France ; mais d'autres suivront, inscrivant la région comme l'une des mieux maillées de notre pays.

Mais après bien des siècles, et quelque soit le mode de transport, il est surprenant de constater à quel point toutes les voies mènent... du Nord et Sud ; et comme il reste difficile d'aller d'Est en Ouest !

LE MAILLAGE DU TERRITOIRE



Carte routière - IGN (échelle d'origine 1/250000)

«Villes» du Moyen-Âge et «villes» d'aujourd'hui

«Les villes aux XIe et XIIe siècles demeurent très profondément imprégnées par les façons de vivre et donc de penser du monde rural. Comme telles, elles apparaissent comme de grands villages.»

Terre de Beffroi, Georges Duby

Sans doute pourrait-on dire aujourd'hui :

«Les campagnes aux XXe et au XXIe siècles sont très profondément imprégnées par les façons de vivre et donc de penser du monde urbain. Comme telles, elles apparaissent comme les quartiers d'une ville-région!»

APPROCHE GÉNÉRALE ET CULTURELLE PAYSAGES URBAINS



LES FORMES URBAINES

À partir de la carte de l'occupation du sol, identifiant l'ensemble des secteurs urbanisés, cette approche tente de qualifier la forme des villes et des villages de la région.

Pour les villes, trois familles permettent de hiérarchiser les concentrations urbaines.

1- Les agglomérations :

- deux agglomérations majeures : la Métropole Lilloise et le bassin minier,
- une agglomération de moindre dimension : la Vallée de la Sambre,
- des agglomérations isolées au sein d'espaces plus ruraux : Dunkerque, Calais, Boulogne, Saint-Omer, Arras et Cambrai.

2- Les villes concentrées :

Ces villes, aux structures urbaines très diversifiées, présentent toutes, à l'examen de la carte de l'occupation du sol, une forme concentrée proposant des continuités urbaines entre centres, faubourgs, et périphéries. Ici, les extensions urbaines doivent participer et renforcer ce caractère concentré et hiérarchisé.

Ces villes viennent :

- soit compléter les agglomérations précitées,
- soit ponctuer le territoire comme Bailleul, Hazebrouck, Desvres, Hesdin, Saint-Pol, Caudry, Solesmes, Le Cateau, Le Quesnoy, Avesnes et Fourmies.

3- Les bourgs concentrés :

Ces bourgs présentent les mêmes caractéristiques «structurelles» que les villes précédemment citées, mais à une échelle plus restreinte. Ces bourgs s'organisent autour d'une centralité (ici unique) et ont connu des formes de développement concentrique ou rayonnant suivant l'histoire et la morphologie du territoire.

Le développement contemporain de ces structures plus modestes et donc plus fragiles que les villes, peut venir totalement bouleverser la constitution de ces bourgs. Les extensions urbaines doivent ici encore s'inscrire dans une démarche privilégiant les structures urbaines en place, le développement mesuré et durable.

Les bourgs se retrouvent :

- soit dans un rôle d'accompagnement des agglomérations,
- soit en ensemble, comme autour de Boulogne, dans l'arrière-pays de Calais ou de Dunkerque, autour de la Vallée de la Sambre, ou en ligne, au Sud de la région pour Bapaume, Hermies, Marcoing et Masnières,
- soit isolés, comme Fruges, Montreuil et Frévent.

LES FORMES URBAINES

Pour les villages, l'examen de la carte d'occupation du sol révèle trois types d'organisation de l'habitat :

- 1- L'habitat concentré, organisé autour d'un noyau central.
- 2- L'habitat linéaire, serré ou distendu, formant des villages-rues continus ou offrant des fenêtres sur la campagne.
- 3- L'habitat dispersé, constitué d'une multitude de petites entités isolées ou regroupées en petit nombre.

En outre, ces trois formes d'habitat peuvent être denses ou diffuses.

Concrètement, il existe une étroite corrélation entre les entités géographiques et les formes d'organisation de l'habitat.

- Le Boulonnais et l'Avesnois présentent la même configuration d'habitat dispersé et diffus.
- L'Artois propose une alternance entre urbanisation linéaire et urbanisation concentrée.
- Le Bas-Artois privilégie un habitat plus concentré qui reste diffus.
- La Flandre intérieure, quant à elle, alterne entre linéaire concentré et dispersé, offrant une grande mixité de formes et d'organisations.
- Enfin, et à l'exception des abords immédiats de la Métropole présentant un caractère dispersé mais dense, les trois grandes plaines de la Scarpe, de la Lys et maritime, forment un arc transversal favorisant



tes ses formes.

Habitat concentré



Habitat dispersé

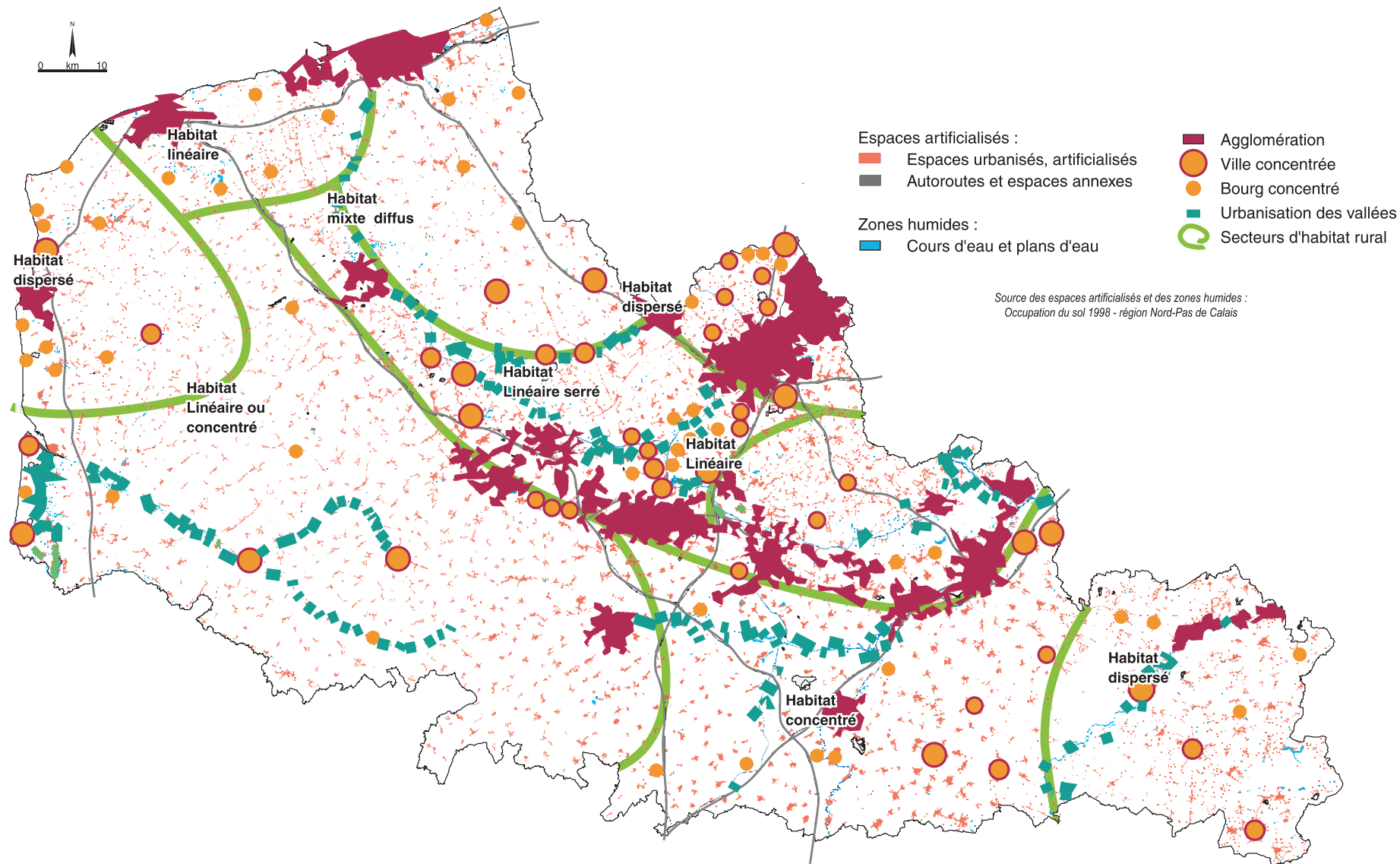


Habitat linéaire



Mixité urbaine très fréquente dans la région : activité et habitat

LES FORMES URBAINES



SYNTHÈSE



SYNTHÈSE

La superposition et la hiérarchisation de ces quatre approches thématiques débouchent sur un premier essai de typologies urbaines régionales. Cette classification oblige inévitablement à réunir dans une même famille des «configurations urbaines» présentant des différences notables, mais entrant, dans un souci de «gestion du devenir», dans une catégorie identifiée. En d'autres termes cette typologie reste largement perfectible mais doit nous permettre de passer de la stricte connaissance aux phases plus prospectives de la suite de l'étude.

LES AGGLOMÉRATIONS

L'agglomération Lilloise

L'agglomération lilloise est sans conteste la typologie urbaine la plus développée et la plus complexe de la région. En pleine phase de «renouvellement urbain», la métropole est aujourd'hui coutumière des opérations de restructuration urbaine et de densification de ses quartiers. Malgré ce travail permanent sur son propre tissu, la métropole reste toujours très consommatrice d'espaces agricoles et naturels.

Depuis quelques années, l'attractivité de la capitale régionale ne se limite plus à ses franges immédiates, mais étend son territoire d'influence aux abords de la vallée de la Lys, du bassin minier et de la Pévèle.

Tous ces territoires sont ou seront soumis à de fortes

pressions foncières et nécessitent, pour garantir «leur sursis», le renforcement des mesures de protection en place.

L'agglomération du bassin minier

Autre territoire complexe, le bassin minier propose des formes urbaines très spécifiques, caractérisées d'une part par des structures centrales constituées et d'autre part par des «satellites» urbains n'obéissant plus à «une logique de ville» mais à une logique «de puits».

Ce tissu discontinu communément appelé «magma urbain», aujourd'hui vidé de son activité industrielle, laisse en héritage autant de territoires morcelés sans vocation précise. La reconquête de ces territoires s'avère longue et difficile principalement pour des raisons sociales et économiques comme la gestion de l'habitat en place, la dépollution, l'étendue des surfaces à traiter...

Pourtant, ces interstices et ces friches minières ou industrielles représentent de véritables territoires à enjeux tant pour la ville que pour l'agriculture toute proche ou les paysages en général.

Les agglomérations littorales

En croissance urbaine, malgré une économie en mutation permanente, Boulogne, Calais et Dunkerque se distinguent notamment par :

- une attractivité grandissante de la frange littorale,
- une organisation de ces trois agglomérations en

réseaux de ville, privilégiant la complémentarité sur la concurrence,

- deux activités majeures pas toujours conciliables : le port et le tourisme,
- un développement contraignant à 180°, dicté par la mer (et non à 360° comme les villes de l'arrière-pays).

Les agglomérations isolées

- Saint-Omer,
- Armentières,
- Arras,
- Cambrai.

Ces villes, appartenant à l'histoire de notre région, situées pour trois d'entre-elles au coeur de pays ruraux, ont toutes connu un développement important au cours des trois derniers siècles. Aujourd'hui moins habituées que la métropole lilloise à penser leur développement au sein de leur propre tissu, ces agglomérations, de taille moyenne, doivent amorcer ce processus au profit de la préservation de leurs franges agricoles ou naturelles.

LES VALLÉES URBANISÉES

Les villes de la vallée de la Lys et les villes de la vallée de la Sambre

Obéissant à une logique de voie d'eau, les villes de la vallée de la Lys et celles de la vallée de la Sambre ont privilégié un développement plus linéaire venant

suivre «le plus près possible» la voie d'eau.

Pour la vallée de la Sambre en perte de croissance, la reconquête des sites vacants doit constituer la priorité.

Pour la vallée de la Lys, qui préserve et qui renforce son attractivité grâce à sa position charnière entre à l'Est la métropole lilloise et le bassin minier et à l'Ouest le littoral, le développement doit s'appuyer sur la structure urbaine en place et privilégier un travail sur l'épaisseur du tissu, visant à stopper les extensions linéaires pénalisantes tant pour la ville elle-même que pour l'agriculture environnante.

LES VILLES

Les villes satellites de l'agglomération lilloise

Contenues dans le territoire d'influence de la métropole, ces villes sont soumises à une très forte pression foncière, qui tend à noyer leurs identités spécifiques dans la «vague métropolitaine» d'un paysage urbain mal défini.

Les franges de l'agglomération du bassin minier

Territoires «à part», ces franges, abordées dans le paragraphe concernant «l'agglomération du bassin minier», représentent une typologie identitaire de la région, capables d'absorber une urbanisation pouvant retisser une cohérence entre les centres constitués et les satellites les plus proches.

SYNTHÈSE

APPROCHE GÉNÉRALE ET CULTURELLE
PAYSAGES URBAINS

SYNTHÈSE

Les villes fortifiées

D'une manière générale, les villes fortifiées (en croissance, stabilisées, en perte de population ou n'ayant pas atteint le statut de villes et dénommées ici «bourgs fortifiés» pour les communes comptant moins de 5000 habitants), présentent toutes des centres anciens urbainement constitués. Souvent contraintes par la forme et la succession des enceintes fortifiées, la structure urbaine et le parcellaire proposent des formes exiguës et complexes. A partir d'un coeur de ville plutôt «introverti», les extensions du XIXe et du XXe siècle s'ancrent souvent difficilement.

La création de quartiers contemporains vient ajouter une ultime adjonction renforçant ce sentiment «de collage». Un travail de liaisonnement général, et de lisibilité de ces transitions doit accompagner toutes les réflexions de développement.

Les villes d'histoire

Moins figé que pour les villes fortifiées, le centre des villes anciennes n'ayant pas connu de fortifications, intègre plus aisément les extensions de toutes périodes. Toutefois, les renouvellements urbains restent assez complexes dans ces tissus anciens proposant souvent un patrimoine architectural à préserver.

Les villes du XIXe

Plus aérées, ces villes «nouvelles» nées de l'activité économique, répondent à des standards «hygiénistes»,

autorisant aujourd'hui une évolution plus souple. Tant sous forme d'extension urbaine que dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain, cette typologie de ville tolère, par essence, le développement mesuré, réalisé dans la continuité du tissu existant.

Les villages et le bâti rural

Le tissu rural n'est pas à l'abri des phénomènes de périurbanisation. Plus fragiles que nos villes, nos villages sont intimement liés aux paysages qui les environnent. Quelques constructions nouvelles peuvent littéralement bouleverser la perception d'un village.

Sans viser à geler le développement rural, ces extensions ont vocation à s'inscrire dans les structures urbaines en place.

L'habitat concentré diffus

Typologie la plus répandue, l'habitat concentré s'organise autour d'un lieu de centralité regroupant l'église, la mairie, le café...

Structurés à partir d'un réseau viaire plus ou moins rayonnant, ces villages se développent dans la continuité, le long des rues et des «barreaux» qui les relient entre elles. Les extensions s'inscrivent dans cette logique et dans le respect des éléments structurants du paysage.

L'habitat linéaire

De deux types, l'habitat linéaire peut être serré ou distendu.

Pour l'habitat linéaire serré, son organisation continue, sans dents creuses, oblige à réfléchir sur une forme de développement privilégiant le travail sur «l'épaisseur», en créant de nouvelles connexions venant renforcer une forme de centralité assez peu marquée dans ces villages-rues.

Pour l'habitat linéaire distendu, là aussi le renforcement de la centralité doit être recherché. A partir du noyau central, les dents creuses, laissées dans le tissu distendu peuvent être urbanisées en privilégiant les connexions possibles et la création de nouvelles voies. En outre, dans un souci de progression, plus on s'éloigne du centre, plus les larges perceptions ouvertes sur la campagne, tellement caractéristiques de l'urbanisation linéaire distendue, doivent être préservées.

L'habitat dispersé

Echappant à une stricte logique linéaire ou rayonnante, l'habitat dispersé s'essaime, par petits groupes ou en construction totalement isolée, sur l'ensemble du territoire.

Dense aux abords de la métropole lilloise ou diffuses dans le Boulonnais et dans l'Avesnois, ces configurations dispersées peuvent être renforcées

tant qu'elles préservent suffisamment «d'aération» et de coupure agricole ou naturelle. Au delà, il convient plutôt de chercher des formes de développement concentré.

L'habitat mixte

A la fois concentrée, linéaire et dispersée la Flandre propose, de la Vallée de la Lys à la frange littorale, toutes les formes d'habitat. Ici encore ces configurations peuvent être préservées et renforcées tant qu'elles gardent leur lisibilité. Au delà, les formes concentrées répondent plus aisément à la recherche d'un développement durable.

Ces grandes typologies, souvent très caricaturales, esquissent les grandes pistes de réflexion qu'il conviendra de croiser avec les autres disciplines pour en dégager les Grands paysages régionaux.

SYNTHÈSE