

La RÉGION GUADELOUPE présente le « Plan de paysage du réseau routier régional de Guadeloupe »

1. La notion de paysage

La convention européenne du Paysage, premier traité international exclusivement dédié à la gestion du paysage adopté par le Conseil de l'Europe en 2000 à Florence, reconnaît le paysage « *en tant que composante essentielle du cadre de vie des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité* »

« (...) le paysage participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social »

« *Le paysage est partout un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien* »

La qualité et la diversité des paysages guadeloupéens constituent une ressource commune, dont la portée dépasse largement le champ disciplinaire du paysage, de la ville et des territoires. Le paysage est en effet un élément essentiel du bien-être individuel et social.

Cette reconnaissance du paysage favorise une approche plus intégrée et durable du développement des territoires, en accordant une attention particulière à la qualité du cadre de vie et au patrimoine paysager. C'est pour le bien de tous que l'aménagement du territoire par le paysage se fait.

2. Les éléments de contexte

La Guadeloupe offre une mosaïque de paysages, des plages de sable fin aux montagnes volcaniques, en passant par les forêts sèches ou luxuriantes, les mangroves, les formations géologiques uniques et les bourgs à l'architecture traditionnelle. Cette diversité naît du relief et des écosystèmes contrastés. Ce patrimoine paysager, associée à une biodiversité exceptionnelle, se dégrade aujourd'hui sous l'effet de nombreux facteurs combinés : l'urbanisation croissante, les évolutions du monde agricole, sylvicole et industriel et les pratiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de transport, de réseaux, de tourisme et de loisirs qui continuent à accélérer la transformation des paysages guadeloupéens.

Tout particulièrement, le réseau routier de Guadeloupe s'avère être un vecteur majeur de transformation des paysages de l'archipel. En effet, la route favorise l'étalement urbain au sein des paysages sensibles et l'accessibilité à de nouvelles zones commerciales et d'activités toujours plus dispersées ; la route est le support de pollutions visuelles liées à un affichage publicitaire désorganisé et à une extension non contrôlée des réseaux ; la route contribue également à la fermeture des horizons visuels, s'accompagnant de tout un cortège d'équipements et se faisant le support d'une urbanisation linéaire le long des voies de circulation. Les impératifs techniques d'aménagement et de gestion ne sont aujourd'hui que rarement conciliés à la qualité paysagère, induisant une banalisation des paysages routiers et une perte d'identité paysagère forte de l'archipel.



N5 – Affichage publicitaire (Le Moule)

La prédominance des enjeux de sécurité routière et les logiques d'aménagement strictement fonctionnelles posent par ailleurs de sérieux défis en termes de cadre de vie et de mobilité : saturation croissante des déplacements pendulaires, marginalité des modes actifs de déplacement, faiblesse des espaces publics où peinent à cohabiter vie locale et mobilité régionale, absence d'équipements d'accueil des usagers de la route... L'accélération des impacts liés au changement climatique pose des difficultés croissantes pour les usagers de la route, en particulier pour ceux qui pratiquent des modes actifs (comme la marche et le vélo) sous un climat tropical : l'augmentation des températures notamment, et les précipitations intenses nécessitent une adaptation des infrastructures routières pour garantir la sécurité et le bien-être des usagers de la route pratiquant des modes actifs.

Enfin, l'aménagement et la gestion du réseau routier soulève des enjeux écologiques non négligeables : la route perturbe les fonctionnalités des espaces naturels avec lesquels elle rentre en contact et induit un risque d'augmentation des nuisances sur les sites naturels sensibles. Elle affecte aussi bien les habitats naturels que la flore et la faune en provoquant des dégradations et des ruptures de continuité des corridors écologiques. La route est également le vecteur de propagation des espèces végétales exotiques envahissantes.

En bref, la route menace aujourd’hui tout à la fois la qualité, la lisibilité et l’identité des paysages guadeloupéens, tout en fragilisant les espaces naturels qui les composent alors qu’elle pourrait au contraire servir de support à leur protection et à leur mise en valeur.

3. L’ambition d’un Plan de paysage unique en son genre

C’est sur la base de ce constat que le Plan de paysage du réseau routier régional de Guadeloupe a été élaboré afin de porter une ambition qualitative pour les paysages de Guadeloupe. La Région Guadeloupe souhaite mettre en œuvre une réelle stratégie paysagère le long de son réseau routier, visant à la protection, la gestion et l’aménagement des paysages guadeloupéens.

En considérant la route comme un élément structurant du paysage, La région Guadeloupe saisit l’opportunité d’adopter de nouvelles pratiques et s’engage ainsi à développer une méthodologie permettant d’encadrer ses actions et de tendre vers un réseau routier plus vertueux, respectueux des usagers et des paysages traversés.

Faire du paysage un projet implique un changement de perspective radical qui bouleverse les pratiques habituelles : jusqu’à présent, le paysage résultait, de manière plus ou moins aléatoire, des actions des hommes et des femmes sur leur territoire. En fin de compte, la somme des actions « produit » un paysage en perpétuelle évolution, mais dont le résultat devient de plus en plus incertain, surtout avec la multiplication des acteurs et des intérêts divergents.

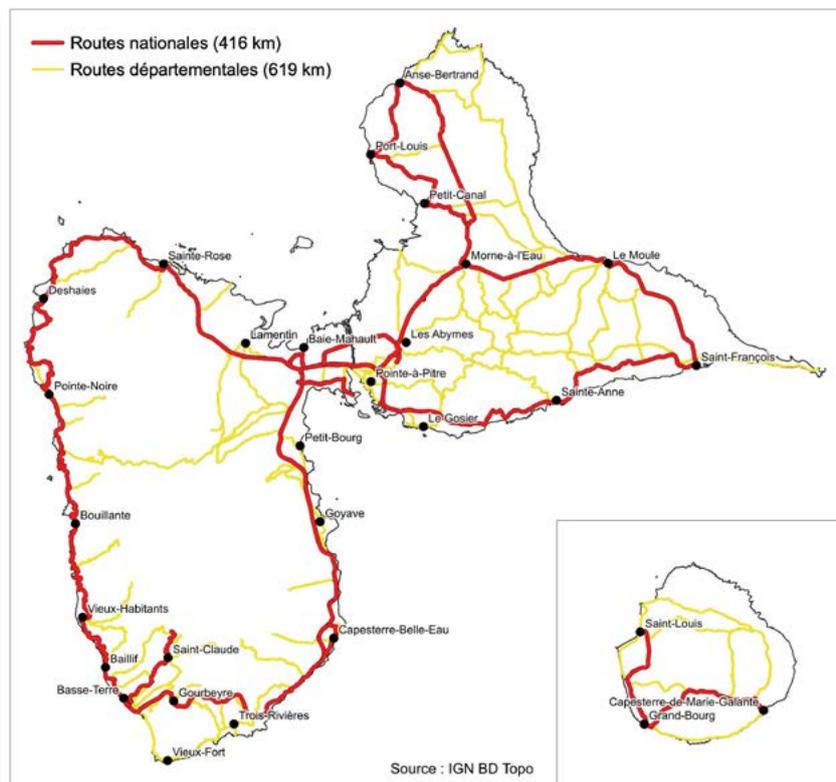
Avec le plan de paysage, le paysage n’est plus une conséquence fortuite des aménagements, mais en devient la cause commune. L’idée est de penser d’abord à la qualité du paysage avant de prendre des décisions d’aménagement et de définir leurs méthodes de mise en œuvre. Cette nouvelle manière de penser ne peut pas être imposée par des experts ou des autorités seules. Le projet de paysage doit être démocratique et partagé. L’intérêt commun doit d’abord être reconnu par tous.

En s’engageant dans la démarche du plan de paysage, la Région Guadeloupe place donc le paysage comme une entrée privilégiée des enjeux de son territoire et comme un outil de médiation entre les différents acteurs qui le façonnent.

4. Le réseau routier régional comme périmètre d’étude

Le plan de paysage du réseau routier régional de Guadeloupe est unique en son genre en raison de l’étendue de son périmètre et de son focus inédit sur un réseau d’infrastructures routières d’un territoire.

Les études du plan de paysage ont ainsi porté sur l’ensemble du réseau routier régional : 416 km de routes nationales dont la Région a la charge depuis le transfert de gestion et d’exploitation réalisé en 2006. Ce réseau routier régional dessert 3 des 6 îles qui composent l’archipel guadeloupéen.



Carte du réseau routier régional de Guadeloupe

Le réseau routier régional comprend non seulement les voies de circulation, mais aussi leurs dépendances vertes (accotements, talus, fossés, délaissés), les ponts, les tunnels, les ronds-points et échangeurs, les ouvrages de franchissement et de soutènement ainsi que le mobilier et les équipements de la route. C'est bien l'ensemble du patrimoine routier qui est pris en compte dans les études, favorisant une prise de conscience du paysage fabriqué par l'aménagement des routes.

Les études dépassent le cadre strict du domaine routier en prenant en compte non seulement la route elle-même, mais aussi le paysage qu'elle traverse. Elles s'intéressent au « grand paysage » perçu depuis la route, en se concentrant spécifiquement sur la qualité des perceptions visuelles offertes aux usagers. Les études examinent comment la route sert de support à ces perceptions et cherchent à améliorer la lisibilité des paysages traversés, afin d'apporter une expérience paysagère singulière le long du réseau routier régional.



RN4 – Murs de soutènement encadrant l'axe routier (les Abymes)



RN11 – Pont de l'Alliance traversant la Rivière Salée (Pointe-à-Pitre)



RN6 – Alignement d'arbres à renforcer et préserver (Richeval, Morne-à-l'Eau)

5. L'approche méthodologique du Plan de paysage

La réalisation des études liées au Plan de paysage a eu pour objectif de mobiliser les habitants et usagers, aménageurs, et décideurs publics, en vue de définir un projet territorial cohérent, en accord avec les motivations des différentes parties. A cette fin, un travail de concertation a été mené via des visites de site, ateliers d'échanges et de travail avec les partenaires associés, des comités techniques et des comités de pilotage.

À partir d'un diagnostic partagé, tenant compte des dimensions paysagères et écologiques, les études ont abouti à la formulation d'une stratégie définissant plusieurs « Objectifs de qualité paysagère », en phase avec les attentes des populations concernant leur cadre de vie. Pour atteindre ces objectifs, un programme d'actions a été proposé, englobant des mesures opérationnelles, réglementaires, ainsi que des actions de sensibilisation et de formation. La réalisation de ces actions, qui peut varier en termes de complexité et de durée, nécessitera parfois la recherche de financements spécifiques pour les initiatives à court, moyen et long terme.

Les résultats significatifs des réflexions et des échanges qui ont été menés tout au long du processus sont mis à disposition de tous les acteurs concernés.

Les documents suivants sont consultables en ligne sur le site de CALAMEO..... :

- Tome 1 : Diagnostic et enjeux
- Document de synthèse : De la définition des enjeux vers un plan d'actions
- Tome 2 : Orientations stratégiques
- Tome 3 : Plans d'actions
- Atlas cartographique

6. Les orientations stratégiques développées par le Plan de paysage

Le Plan de paysage tente d'apporter des réponses stratégiques à travers quatre grands objectifs de qualité paysagère décrits ci-après : OQP1) Révéler la qualité des paysages perçus depuis la route ; OQP2) Veiller à la qualité des paysages routiers ; OQP3) Faire de la route un espace public vecteur de mobilité durable ; OQP4) Respecter les milieux dans lesquels la route s'inscrit.

Le réseau routier, vitrine des paysages guadeloupéens

OQP1 - RÉVÉLER LA QUALITÉ DES PAYSAGES PERÇUS DEPUIS LA ROUTE

La route constitue un vecteur de découverte des paysages et donne aux visiteurs la première image du territoire. Installé confortablement derrière son pare-brise, le voyageur qui parcourt le réseau routier guadeloupéen devrait pouvoir s'immerger dans la diversité des paysages de l'archipel, se forgeant ainsi une première image fidèle et saisissante du territoire. L'ambition est d'affirmer le rôle de vitrine que joue la route dans la mise en valeur des paysages guadeloupéens, renforçant ainsi l'attractivité du territoire.

Axe 1 : Mettre en scène la découverte des paysages

Bien que la route offre un potentiel indéniable pour apprécier les paysages traversés, les configurations actuelles de la route ne favorisent pas toujours ces échappées visuelles. Des obstacles ont pour incidence d'enfermer visuellement les usagers de la route dans des « gouttières de circulation », complètement déconnectées de

l'environnement dans lequel elles s'inscrivent, les aménagements et équipements en faisant un univers à part. De nombreuses vues remarquables disparaissent, se rétrécissent, ou deviennent inaccessibles. Les horizons se ferment peu à peu, limitant la possibilité de percevoir les paysages environnants. De plus, les aires d'arrêt qui jalonnent le réseau routier, souvent réduites à de simples espaces délaissés sans aucun traitement paysager, nuisent à l'image du territoire. Enfin, le réseau routier régional, ponctué de sites patrimoniaux, reste sous-exploité en termes de valorisation.

Il est essentiel de soigner la qualité des perceptions offertes par la route sur les paysages traversés et le patrimoine rencontré. Cela implique de protéger, gérer et valoriser les « fenêtres paysagères », en entretenant la végétation, en identifiant les cônes visuels d'intérêt régional afin de les protéger dans les documents d'urbanisme, ou encore en installant une signalétique offrant une lecture des paysages. La création d'une base cartographique recensant les « fenêtres paysagères » d'intérêt régional pourrait s'avérer un outil précieux afin d'enclencher la démarche. La mise en scène des paysages depuis le réseau routier nécessite également d'ouvrir les horizons paysagers depuis la route, en améliorant la gestion des déblais et remblais ou en adoptant un entretien régulier de la végétation par exemple, d'aménager qualitativement les points d'arrêt, et de mettre en valeur le patrimoine visible et facilement accessible depuis la route.

Axe 2 : Préserver la diversité des expériences paysagères

L'urbanisation linéaire, en tant qu'obstacle visuel, perturbe la perception des paysages depuis la route, privant ainsi les usagers de la route de la vue des paysages ruraux et accentuant l'impression d'urbanité dans le paysage traversé. Le mitage urbain, en particulier des espaces naturels et agricoles par un urbanisme résidentiel et commercial, banalise les paysages de l'archipel, aux dépens de leur singularité. Par ailleurs, les nouveaux aménagements routiers tendent à gommer la grammaire du mouvement, faite d'alternances entre arrêts et croisements, au profit d'une fluidité constante et d'une vitesse accrue.

Pour contrer cette banalisation de l'expérience paysagère, il est impératif de réguler les dynamiques d'urbanisation, en portant une attention particulière à la mise en scène des entrées de ville. L'aménagement et la gestion du réseau routier régional doivent s'inscrire dans une approche globale, visant à conserver la diversité des géométries qui en font la richesse, et à offrir une découverte dynamique, nuancée et variée des paysages. Dans cette perspective, il s'agit de créer des événements visuels majeurs sur le réseau routier, qui agissent comme des ruptures de monotonie, et de concevoir un réseau routier en modulant des plages rapides, fluides, à des tronçons plus techniques, égrenant virages serrés, carrefours où l'on s'arrête et aires d'arrêt, plutôt qu'en recourant systématiquement aux mêmes solutions standardisées d'aménagement.

Axe 3 : Améliorer la lisibilité des paysages

Les perceptions des paysages depuis le réseau routier régional sont souvent brouillées par des avant-plans visuels hétéroclites et peu qualitatifs : affichage publicitaire, enseignes commerciales, dépôts sauvages de déchets et gravats, ou encore réseaux aériens qui dévalorisent les panoramas.

Améliorer la lisibilité des paysages guadeloupéens nécessite d'enrayer la problématique des déchets en bord de route, de réglementer l'affichage publicitaire et limiter sa prolifération, et d'enfouir les réseaux aériens pour libérer les vues et restituer aux paysages leur harmonie.

Le réseau routier, vecteur de l'identité guadeloupéenne

OQP2 - VEILLER À LA QUALITÉ DES PAYSAGES ROUTIERS

Pour façonner des paysages routiers de qualité en Guadeloupe, il est nécessaire de dépasser les approches strictement fonctionnelles et de ne plus opposer les impératifs techniques à la qualité paysagère. L'objectif est de créer un réseau routier qui soit un véritable vecteur de l'identité guadeloupéenne, en accord avec le contexte paysager unique de l'archipel.

Axe 1 : Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

Les aménagements actuels du domaine routier en Guadeloupe influencent négativement l'image du territoire en raison de l'absence de traitement paysager. Les solutions d'aménagement adoptées reflètent souvent celles de la métropole, entraînant une perte d'identité forte pour l'archipel. La prédominance des enjeux liées à la sécurité routière et des approches fonctionnelles conduit à des aménagements uniformisés qui banalisent les paysages routiers

Pour corriger cela, il est essentiel d'aménager le réseau routier en cohérence avec le contexte paysager local. Les aménagements du domaine routier doivent refléter l'identité paysagère des lieux où ils sont réalisés, en s'appuyant par exemple sur un carnet de recommandations concernant le mobilier et les matériaux, en établissant des références aux milieux pour la végétalisation et en traitant les abords des voies de la façon la plus neutre possible afin de permettre une « couture » harmonieuse de la route avec le territoire traversé.

Pour minimiser l'impact paysager des déblais et remblais lors de l'aménagement des routes, il est crucial de concilier les travaux de terrassement avec les enjeux paysagers locaux. Des approches et solutions innovantes doivent être mobilisées pour mieux intégrer les infrastructures routières dans le paysage guadeloupéen tout en renforçant la sobriété de ces aménagements (techniques de terrassement adaptées, végétalisation des talus routiers, matériaux locaux).

L'aménagement routier ne doit pas seulement répondre à des impératifs techniques, mais aussi répondre aux enjeux paysagers locaux. Pour cela, il est nécessaire d'adapter le niveau d'équipement (panneaux, glissières, éclairage) en fonction du contexte paysager, de résorber les délaissés routiers en les transformant en éléments de continuité paysagère et de soigner la qualité paysagère des « façades de la route » (plantation d'arbres d'alignement, création de haies naturelles, et utilisation de matériaux de revêtement qui s'harmonisent avec le cadre local).

Il s'agit aussi de souligner la singularité des paysages routiers. Les routes peuvent devenir des éléments valorisants du paysage guadeloupéen si elles intègrent et mettent en valeur les caractéristiques uniques du patrimoine routier. Cela implique de mettre en valeur les ouvrages d'art par un entretien soigné, une mise en lumière adaptée, et leur intégration harmonieuse dans le paysage environnant, ou encore d'intégrer des éléments artistiques, œuvres d'art qui reflètent l'identité culturelle locale le long des routes.

Axe 2 : Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

La gestion du patrimoine végétal routier, réalisée à des fins curative et préventive, ne prend pas en compte les enjeux paysagers et écologiques. De nombreuses erreurs d'entretien sont commises dans la gestion des dépendances vertes, conduisant souvent à une certaine homogénéisation et une dégradation de la végétation.

Le végétal est un outil de composition du paysage, au même titre que les terrassements et les ouvrages d'art.

Engager la gestion durable des dépendances vertes routières est indispensable afin de maintenir des espaces paysagers et écologiques en bon état et de permettre à l'usager de percevoir des séquences paysagères diversifiées : fauches raisonnées, interventions selon des calendriers favorables à la biodiversité, arrêt de l'utilisation des produits phytosanitaires, sont des actions à mener en parallèle de la formation et sensibilisation des gestionnaires et de l'adaptation du matériel d'entretien.

Les alignements d'arbres, structures paysagères d'intérêt, doivent être entretenus durablement afin de préserver la valeur patrimoniale et paysagère aux sections qu'ils accompagnent, en développant par exemple un plan de gestion du patrimoine arboré. De nouvelles plantations en section courante sont à promouvoir, sur la base de palettes végétales locales afin d'assurer le renouvellement du patrimoine végétal des générations futures. Enfin, la promotion du végétal au sein du projet routier doit se faire sur la base de palette végétale locale étoffée, permettant de forger une identité végétale avec plus de variété et de naturalité.

Axe 3 : Placer le paysage au cœur des nouveaux projets d'aménagements routiers

La question du paysage et de l'intégration des projets routiers dans le territoire est souvent abordée tardivement, comme un élément secondaire ou une solution de rattrapage, se réduisant à la végétalisation des dépendances vertes.

Une transformation progressive des méthodes de gestion et de conception est nécessaire pour faire de la route un objet à la fois assumé et juste dans son rapport au territoire et au paysage.

Les nouveaux projets routiers, dont les plus récents sont les contournements de bourg en 2x2 voies, offrent pourtant des opportunités de création de paysages innovants, à la fois au niveau des routes mais aussi à l'échelle du territoire traversé. Le projet routier doit être considéré comme un projet de paysage à part entière, qui ne se limite pas à la végétalisation des dépendances, mais qui influence le positionnement du fuseau, étudie les terrassements, préconise des solutions innovantes, révèle les structures de relief et de géologie. Il ne s'agit pas seulement d'intégrer au mieux une infrastructure routière dans un environnement ou dans un paysage, mais aussi de créer un nouveau paysage de qualité dont la route soit une des parties.

Œuvrer pour une insertion de qualité des nouveaux projets routiers dans le paysage, c'est respecter la charpente naturelle des paysages, adapter les caractéristiques géométriques des routes et les emprises.

De nouvelles approches du rapport entre la route et le paysage doivent être dégagées, en montant par exemple des équipes pluridisciplinaires pour fabriquer le projet routier et en incitant les acteurs locaux à privilégier l'analyse paysagère en amont de toutes réflexions d'aménagement.

Le réseau routier, un espace public au centre du cadre de vie

La route, en tant qu'unique infrastructure terrestre de l'archipel, joue un rôle central dans la vie quotidienne des habitants de la Guadeloupe. Elle est non seulement un support indispensable pour les trajets quotidiens, notamment les déplacements pendulaires entre les pôles d'emploi et les zones résidentielles, mais elle est aussi vitale pour la desserte locale des riverains et la mobilité régionale, facilitant les liaisons intercommunales à l'échelle de l'archipel. L'aménagement du réseau routier soulève ainsi des enjeux de mobilité à plusieurs échelles.

OQP3 - VIVRE ET SE DÉPLACER QUOTIDIENNEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Aujourd'hui, la route ne se limite plus à être un simple support pour l'automobile. Elle devient le socle commun de diverses mobilités émergentes, plus innovantes et en phase avec les préoccupations environnementales. L'adaptation nécessaire du réseau routier régional à ces nouvelles habitudes de déplacement doit considérer

la route comme un élément central du cadre de vie. En particulier dans les zones urbaines, la route doit être envisagée comme un véritable espace public, un lieu de confluence et de partage.

Axe 1 : Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains

En milieu urbain, la route peine à remplir son rôle d'espace public fédérateur, où les usages de la vie locale et la circulation automobile pourraient coexister pacifiquement. Actuellement, la route se caractérise par sa fonctionnalité stricte, et ses abords sont peu valorisés en raison du manque de traitement paysager. Les traversées urbaines sont souvent perçues comme dangereuses pour les piétons et les cyclistes et sont une source de nuisances pour les riverains.

Il est nécessaire de dépasser le simple enjeu de sécurité routière en intégrant des éléments d'architecture, de paysage, de végétation et d'urbanisme au projet routier, afin que ce dernier devienne un levier de rénovation des paysages urbains. Cela implique de pacifier les traversées urbaines en proposant des aménagements sécurisants, intégrant des notions de qualité urbaine et paysagère, et de requalifier tout particulièrement les entrées de ville, qui définissent la première impression des lieux, et les équipements publics desservis par le réseau routier, qui représentent un potentiel d'espaces publics dont la présence au sein ou en périphérie des secteurs urbains contribue à l'amélioration des paysages urbains (trottoirs, voies pour les mobilités douces, mobilier urbain, éclairage, revêtements de sol, plantations d'ombrage et d'ornement).

Axe 2 : Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

La priorité donnée à l'écoulement du trafic automobile et à la fluidité a conduit à des aménagements routiers monofonctionnels. Aujourd'hui, la place de la voiture prédomine largement, mettant à mal la sécurité et le confort des deux-roues, cyclistes et piétons. Les points d'échanges du réseau routier — carrefours, giratoires, échangeurs — cristallisent les enjeux liés à l'adaptation nécessaire du réseau aux mobilités douces.

La promotion de la mobilité durable est aujourd'hui un axe majeur. L'objectif est d'adapter le réseau routier régional aux modes de déplacement doux et actifs, et d'en renforcer l'attractivité et le confort grâce aux aménagements urbains et paysagers offerts par la route. Les points d'échanges doivent être aménagés en évitant les solutions systématiques, en privilégiant l'innovation et en intégrant les objectifs de développement durable. Enfin, le paysage joue un rôle crucial dans l'approche de sécurité routière : valoriser la végétation dans l'aménagement des routes, par exemple à travers la gestion et la plantation d'alignements d'arbres, de lisières ou de haies mixtes, contribue à optimiser la visibilité de la route et à améliorer la sécurité.

Le réseau routier, vecteur de découverte de la biodiversité et du patrimoine naturel de l'archipel OQP4 - RESPECTER LES MILIEUX DANS LESQUELS LA ROUTE S'INSCRIT

La route, en entrant en contact avec les espaces naturels, perturbe les fonctionnalités de ces milieux. Elle affecte tant les habitats naturels (forêts, lisières, milieux terrestres et aquatiques) que la flore et la faune qui les peuplent. L'ambition est de faire de la route un véritable vecteur de biodiversité.

Axe 1 : Restaurer la transparence et la continuité des corridors écologiques.

La construction des infrastructures routières crée des ruptures dans les continuités écologiques terrestres, rendant le franchissement de ces obstacles dangereux, voire impossible pour la faune. De même, le passage des cours d'eau par les infrastructures routières interrompt souvent les continuités aquatiques.

Il est crucial de rétablir la continuité de l'ensemble des corridors écologiques — aquatiques, terrestres et aériens — en entreprenant des aménagements de réparation. Cela inclut la suppression des seuils et radiers qui entravent la libre circulation de la faune aquatique, ainsi que la création de passages sous ou au-dessus des routes pour permettre le déplacement des espèces terrestres et volantes.

Par ailleurs, la pollution lumineuse due à l'éclairage public des chaussées, des aires de stationnement, et à la lumière des phares des véhicules perturbe gravement la faune nocturne. Elle coupe les corridors écologiques nocturnes et provoque des désorientations fatales, notamment chez les tortues marines.

Réduire ces nuisances lumineuses est indispensable pour améliorer la trame noire routière et minimiser le dérangement de la faune nocturne, surtout à proximité des sites de ponte des tortues marines ou dans les zones de repos et de nourrissage.

La route ne doit plus être un vecteur de rupture, mais un vecteur de continuité ; non plus un facteur de dégradation, mais un levier de renaturation. La végétalisation à grande échelle des accotements, des giratoires, des échangeurs et des espaces délaissés permet de développer une véritable « trame verte routière », qui, en milieu urbain, crée des noyaux de biodiversité et de nouvelles continuités écologiques.

Axe 2 : Préserver et valoriser les espaces naturels d'une grande valeur écologique

Le réseau routier régional donne accès à de nombreux espaces naturels remarquables, mais cette desserte facilitée accroît les risques de nuisances sur les sites sensibles. La proximité de la route avec ces zones écologiquement riches perturbe les fonctionnalités des espaces naturels et provoque leur dégradation.

Il est donc impératif que l'aménagement du domaine routier intègre des actions essentielles : sensibiliser et informer les usagers sur les trésors écologiques en bordure de route, lutter activement contre la dégradation des milieux naturels particulièrement vulnérables, et instaurer des mesures de suivi de la biodiversité. Ces actions permettront de sensibiliser les gestionnaires et d'encourager de meilleures pratiques.

Axe 3 : Prendre en compte la biodiversité dans la gestion du patrimoine végétal routier

La gestion actuelle du patrimoine végétal routier est essentiellement axée sur des objectifs à court terme et curatifs, ce qui appauvrit le patrimoine végétal le long des routes. Les interfaces avec les milieux naturels, telles que les lisières forestières ou les accotements au bord des milieux humides, sont gérées sans considération des enjeux de préservation de la biodiversité. La route sert également de vecteur à la prolifération des espèces exotiques envahissantes, qui ont un impact considérable sur la biodiversité locale.

Pour pérenniser l'avenir du vivant en bord de route, il est crucial d'adopter une approche intégrée de la gestion du patrimoine végétal routier, prenant en compte les milieux écologiques environnants. Il est essentiel de redéfinir les contraintes techniques de gestion et d'entretien, particulièrement dans les zones naturelles et agricoles, où la route doit minimiser ses nuisances. En parallèle, il est important de valoriser la biodiversité exceptionnelle de la Guadeloupe en utilisant des espèces locales, en promouvant le label Végétal Local, et en luttant contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes.

Au-delà de ses fonctions premières de desserte et d'aménagement du territoire, les infrastructures routières permettent de révéler les qualités des territoires et des paysages traversés, et parfois même de créer ou de recomposer certains paysages. La route est non seulement un vecteur de mobilité, mais aussi un élément de valorisation du territoire guadeloupéen. Plus qu'une simple voie de circulation automobile, la route est un espace public, vecteur de nouvelles pratiques et élément central du cadre de vie des populations.

Les enjeux de la valorisation paysagère du réseau routier régional sont donc multiples et interdisciplinaires : qualité et lisibilité du grand paysage, création et protection des paysages, développement territorial et touristique, amélioration du cadre de vie de la population, incitation à de nouvelles pratiques de mobilité, gestion du patrimoine végétal plus respectueuse de la biodiversité, qualité des milieux naturels en interface avec la route, transparence des corridors écologiques et fonctionnalité des espaces naturels sensibles desservis par le réseau routier.

7. Perspectives ; et après ?

Le plan de paysage du réseau routier régional de Guadeloupe, bien qu'il ne soit pas contraignant, représente un outil stratégique d'une grande importance pour les collectivités locales, qui sont invitées à y puiser les éléments inspirants. Les orientations proposées pourront guider la définition et la mise en œuvre de projets innovants sur l'ensemble des axes de circulation et au-delà.

Pour garantir la mise en œuvre efficace de ces orientations stratégiques, un nouveau service dédié est créé au sein du conseil régionale afin de centraliser les efforts, coordonner les actions des différents acteurs, et s'assurer que les projets routiers futurs prennent en compte les enjeux paysagers dès leur conception.

Les objectifs de ce service sont multiples :

> **Traduire opérationnellement les recommandations du plan de paysage**, en s'assurant que les orientations du plan de paysage soient systématiquement intégrées dans les documents d'urbanisme, et en collaborant avec les collectivités locales pour adapter les recommandations du plan de paysage en fonction des spécificités locales.

> **Coordonner et gérer les projets routiers**, en agissant comme interlocuteur central, garantissant que les aspects paysagers et écologiques sont pris en compte dès les phases initiales de conception, en veillant à ce que les projets routiers exemplaires servent de modèle pour les initiatives futures. Parmi les actions retenues, la traduction opérationnelle menée récemment dans le cadre de la « trame verte routière » par le conseil régional sur l'agglomération centre représente un projet exemplaire d'accompagnement végétal du réseau routier, à prolonger afin de valoriser les espaces investis, restaurer les continuités écologiques dégradées et répondre aux attentes de la population.

> **Promouvoir la mobilité durable**, en intégrant les enjeux du plan de paysage dans le schéma régional des Véloroutes, rendant ces infrastructures plus attractives, en développant des projets spécifiques pour améliorer l'expérience des cyclistes, en tenant compte des recommandations pour la végétalisation et la continuité écologique le long des pistes cyclables.

> **Assurer le suivi et l'évaluation des projets**, en mettant en place un système de suivi pour évaluer l'impact des aménagements sur le paysage et la biodiversité, et en réalisant des audits réguliers des projets en cours et passés, pour identifier les réussites et les aspects à améliorer.

> **Insuffler une dynamique sur l'ensemble du territoire**, en encourageant les autres acteurs, aménageurs, décideurs mais aussi tous ceux qui s'intéressent à ce sujet, à poursuivre l'action de protection et de mise en valeur des paysages sur le territoire.