

Septembre 2023

# Région Guadeloupe

## Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

### DOCUMENT DE SYNTHÈSE DE LA DÉFINITION DES ENJEUX VERS UN PLAN D' ACTIONS



  
**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GUADELOUPE**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

  
**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

  
**l'Europe  
s'engage**  
en Guadeloupe  
avec le FEDER

  
**UNION EUROPÉENNE**

  
**Fonds européen  
de développement régional**

# De la définition des enjeux vers un plan d'actions

## Préambule

L'objectif du présent document de synthèse est de faire le lien entre le Tome 1 « *Diagnostic et Enjeux* » et le Tome 2 « *Orientations stratégiques* » du Plan de paysage.

Les enjeux sont définis de la manière suivante : **Qu'est-ce qui est en jeu ? Qu'est-ce qui est le plus sensible aux changements potentiels ? Que peut-on perdre ? Que peut-on gagner ?**

Ce questionnement s'est d'abord appliqué à chaque route nationale et a permis de mettre en évidence les enjeux spécifiques à chaque itinéraire routier. Le tableau ci-après présente de manière synthétique à l'échelle de chaque route nationale les diagnostics paysager et écologique à partir desquels ont été définis des enjeux. Des pistes d'actions y sont associées.

Dans un second temps, le questionnement s'est appliqué à l'ensemble du réseau routier régional de Guadeloupe et a permis de définir les enjeux majeurs en s'appuyant sur les deux diagnostics. L'intention a été de répondre aux questions suivantes : **Quels sont les enjeux transversaux à tout le réseau routier régional ? Quels sont les enjeux globaux de la route en Guadeloupe ?**

L'identification des enjeux a été suivie d'une phase de hiérarchisation des principaux enjeux du réseau routier régional. **Quels sites ou quelles sections routières sont les plus menacés ? Quels sites ou quelles sections routières cumulent les enjeux préalablement identifiés ?** Ce questionnement a permis d'établir une cartographie des sites et des sections routières prioritaires.

Enfin, les orientations stratégiques et objectifs de qualité paysagère sont issus des enjeux identifiés suite aux diagnostics et forment le socle du projet de paysage. 4 objectifs de qualité paysagère sont ainsi formulés, à partir desquels un pré-programme d'actions est élaboré.

## Sommaire

	Pages
<b>1. Définition des enjeux à l'échelle de chaque route nationale /</b> Tableau de synthèse des diagnostics, enjeux et pistes d'actions & synthèse cartographique	<b>3</b>
<b>2. Définition des enjeux à l'échelle globale du réseau routier régional /</b> Tableau de synthèse des enjeux et rappel des menaces	<b>12</b>
<b>3. Hiérarchisation des enjeux du réseau routier régional /</b> Cartographie des sites et sections routières prioritaires	<b>14</b>
<b>4. Formulation des objectifs de qualité paysagère et du pré-programme d'actions /</b> Introduction au Tome 2 « Orientations Stratégiques » du Plan de Paysage	<b>21</b>

### Note sur l'appellation des routes du réseau routier régional : nom officiel et nom d'usage

Au fil des siècles, l'appellation des principales routes de l'archipel de Guadeloupe a évolué : d'abord Routes Royales, elles deviennent Routes Coloniales en 1843 puis Routes Nationales en 1951.

Enfin, en 2007, dans le cadre de la politique de décentralisation, les Routes Nationales sont transférées à la Région constituant le réseau routier régional.

Toutefois, aujourd'hui, leur nom d'usage reste inchangé : on parle toujours des Routes Nationales et elles sont toujours appelées RN1, RN2,... Cette dénomination est également toujours celle des cartes et des panneaux de signalisation.

C'est pourquoi, dans le présent document, nous parlerons du réseau routier régional mais nous continuerons à appeler ses routes « Routes Nationales » ou « RN » en abrégé.

# 1. Définition des enjeux à l'échelle de chaque route nationale

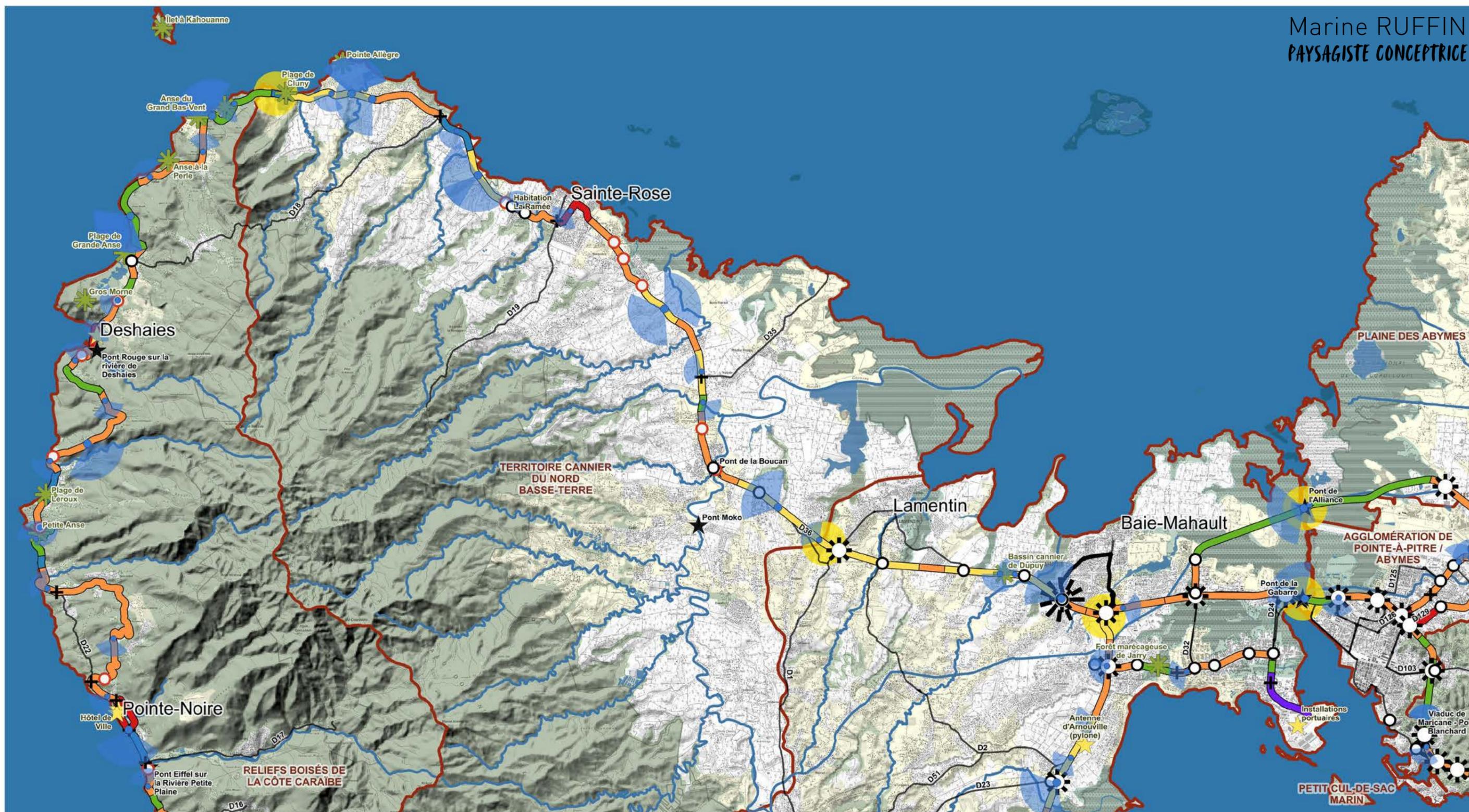
RN	DIAGNOSTIC	ENJEUX	PISTES D' ACTIONS
N1	<p>Itinéraire de la Côte-au-vent, la route offre une grande diversité d'ambiances paysagères et de nombreux points de vues sur les paysages. Axe majeur entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, la route a fait l'objet et fait encore l'objet de nombreux aménagements afin de fluidifier la mobilité régionale entre les deux agglomérations (contournement de bourg, élargissement à 2x2 voies). Par clonage du modèle routier métropolitain et en privilégiant la vitesse de circulation, les paysages routiers sont caractérisés par des gabarits et des ouvrages souvent surdimensionnés, l'absence d'arbre d'alignement, la récurrence du giratoire, des talus en déblai conséquents, des équipements techniques, des délaissés routiers... La prolifération de l'affichage publicitaire est une menace majeure pour la lisibilité des paysages, particulièrement sur le territoire de Cap Excellence. La mauvaise intégration paysagère des zones d'activité génère des incidences visuelles conséquentes.</p> <p><b>Volet Biodiversité /</b> La route entre en contact avec différents étages de végétation forestières de qualité sur Gourbeyre et Trois-Rivières, et avec des milieux humides de qualité sur des secteurs en arrière-côte ou le long des cours d'eau. La route provoque des ruptures des continuités terrestres (17 points de conflits) et aquatiques (5 points de conflits) sur les 80 km d'itinéraire routier. Enfin, la route engendre des risques avérés de collision avec les chiroptères, au niveau des zones forestières humides, de conflit avec la population résiduelle d'Iguane des Petites Antilles, à Capesterre-Belle-Eau, et côtoie des espèces végétales exotiques envahissantes, sur plusieurs secteurs. .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'identité du patrimoine routier</li> <li>• L'image des entrées de ville</li> <li>• La route comme support de perception des paysages</li> <li>• L'ouverture de perceptions nouvelles sur les paysages traversés (déviation de Sainte-Marie)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés et longés par la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres et aquatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorisation des points de vue remarquables</li> <li>• Pacifier les traversées urbaines et mieux identifier les entrées de bourg</li> <li>• Identifier et aménager des aires d'arrêts, associées à des fenêtres paysagères</li> <li>• Requalifier les sections au gabarit large en faveur des mobilités douces et actives : bas-côtés réinvestis pour éviter le stationnement sauvage ; mise en place de liaisons intercommunales autour du territoire de Cap Excellence, bassin d'emploi générateur de trajets centre-banlieue</li> <li>• Créer de nouvelles structures végétales le long de l'axe routier : améliorer la trame verte routière sur le foncier disponible du domaine routier, créer des parcours ombragés, renforcer la valeur structurante de la route</li> <li>• Requalification paysagère des points d'échanges, échangeurs et giratoires : foncier disponible immédiatement pour l'aménagement d'espaces publics et/ou d'espaces de nature comme îlots de continuités biologiques.</li> <li>• Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération, notamment en entrée de ville ou dans les zones d'urbanisme commercial</li> <li>• Analyser finement l'intégration paysagère des nouvelles infrastructures routières</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des lisières forestières et création de passage pour la faune en général, et pour les chiroptères en particulier (retrouver les continuités forestières de la canopée au dessus des routes)</li> </ul>
N2	<p>Itinéraire de la Côte-sous-le-vent, la route littorale offre des vues sur la mer et les reliefs montagneux. Fortement contrainte par le relief, les possibilités d'aménagement sont quasi-nulles et l'urbanisation linéaire s'accroche au plus proche de la voirie, induisant une privation des paysages. Une alternance entre séquences boisées fermées et séquences littorales ouvertes, entre séquences droites et séquences sinueuses crée un rythme de découverte des paysages, induisant une certaine désorientation pour l'automobiliste. À travers le Nord Basse-Terre, la route de plaine intérieure alterne entre l'ambiance rurale cannicière et l'urbanité des bourgs traversés. Sur l'ensemble de l'itinéraire, la richesse du patrimoine bâti et paysager est peu mise en valeur. De nombreux délaissés routiers, des entrées de villes peu affirmées, et une mauvaise intégration paysagère des zones d'activité altèrent la qualité et la lisibilité des paysages.</p> <p><b>Volet Biodiversité /</b> C'est sûrement le long de la RN2 que la découverte des espaces naturels guadeloupéens est la plus variée : espaces forestiers xérophiles et mésophiles, mangroves et autres zones humides, espaces littoraux. Les enjeux écologiques y sont également importants (populations d'Iguanes des Petites Antilles — probablement amenée à disparaître rapidement —, tortues marines, axes de déplacements des chauves-souris, présence d'orchidées patrimoniales en bord de route,...). C'est également une des routes qui respecte le mieux cette nature en raison de sa géométrie douce qui s'adapte aux reliefs (route de faible largeur, s'enroulant sur les reliefs). Cette configuration limite les terrassements et réduit donc les emprises en zones naturelles et les ruptures de continuités écologiques. Elle permet également une circulation routière plus lente, limitant les risques de collision et d'écrasement pour la faune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La route, un support majeur de perceptions des paysages</li> <li>• L'ouverture visuelle autour de l'axe routier</li> <li>• La capacité de l'usager à s'orienter, à se repérer dans le paysage</li> <li>• La lisibilité des paysages</li> <li>• La qualité de l'expérience urbaine</li> <li>• L'identité des villes</li> <li>• L'identité du réseau routier (ouvrage d'art)</li> <li>• L'ouverture de perceptions nouvelles sur les paysages traversés (déviation de la Boucan)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés et longés par la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres et aquatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorisation des points de vue remarquables</li> <li>• Identifier des sections urbaines prioritaires à requalifier et pacifier. Dégager un principe de requalification des boulevards urbains littoraux (Marigot et Bouillante notamment)</li> <li>• Identifier des sections non urbanisées à préserver de l'urbanisation linéaire et veiller au traitement paysagers des dépendances de voirie.</li> <li>• Mettre en avant l'intersection stratégique avec la route de la Traversée (route des Mamelles, RD23)</li> <li>• Aménager des aires d'arrêts associées à des fenêtres paysagères, améliorer l'accueil du public tout en permettant une lecture des paysages</li> <li>• Résorber les délaissés routiers</li> <li>• Veiller à la bonne insertion paysagère des Zones d'Activités</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Récréer les continuités forestières de la canopée pour les chiroptères (également favorables à l'avifaune)</li> <li>• Développer des projets d'infrastructure innovante ou inspirée de modèles existants pour restaurer les continuités hydraulique et hydrologique des zones humides (route surélevée, etc.)</li> <li>• Mise en place d'une signalétique pour indiquer les milieux sensibles traversés et avertir du passage possible d'espèces sauvages (point de conflit du SRPNB). Adapter la vitesse de circulation permettrait de réduire les risques de collision et/ou d'écrasement et de réduire les nuisances liées au bruit.</li> <li>• Collaborer et dialoguer avec le Conservatoire du Littoral en vue de mener des projets d'aménagement, de protection et de gestion des espaces littoraux ou de zones humides en lien direct avec la RN</li> </ul>
N3	<p>La route intérieure relie les villes de Basse-Terre et Saint-Claude à l'identité urbaine bien affirmée et qui constituent des centralités bien marquées dans le tissu urbain contigu et étendu des paysages urbains. Plus en nord, la route sinueuse d'altitude permet de s'immerger dans le paysage forestier de montagne des contreforts de la Soufrière. Itinéraire touristique, la route donne accès aux sites touristiques du Parc National de Guadeloupe.</p> <p><b>Volet Biodiversité /</b> La route entre en contact avec des milieux forestiers de qualité dans sa partie haute. La RN3 a la particularité d'être la seule RN qui pénètre vraiment dans la forêt ombrophile sub-montagnarde, en montant à 677 m d'altitude. En raison de ses caractéristiques géométriques réduites, la route ne génère pas vraiment de points de conflit avec les enjeux de biodiversité ou de ruptures de continuités terrestre ou aquatique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'image des entrées de ville et l'identité des pôles urbains</li> <li>• L'accueil du public</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés et longés par la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorisation des points de vue remarquables, valorisation des paysages</li> <li>• Soigner les dispositifs de sécurité routière de la route de montagne (parapets en pierre à la place de glissière métallique par exemple) et soigner le traitement des garde-corps au franchissement des ravines</li> <li>• Maintenir des coupures d'urbanisation (intervention sur les documents de planification des communes)</li> <li>• Gestion des lisières forestières pour éviter la fermeture du paysage (entre Saint-Claude et Matouba)</li> <li>• Requalification urbaine et paysagère de la traversée de Basse-Terre</li> <li>• Améliorer l'accueil du public en aménageant des points d'arrêts à proximité des sites naturels ou éléments remarquables. Valorisation touristique des sites naturels et patrimoniaux</li> <li>• Mise en place d'une signalétique adaptée pour orienter vers les sites d'intérêts, les traces de randonnée et pour inviter à découvrir certains paysages plus secrets.</li> </ul>

# 1. Définition des enjeux à l'échelle de chaque route nationale

RN	DIAGNOSTIC	ENJEUX	PISTES D' ACTIONS
N4	<p>La route littorale donne accès aux patrimoines paysagers de la Riviera sans offrir de relation visuelle avec la mer. Elle est un itinéraire touristique et l'axe de déplacement majeur d'un territoire très urbanisé, à travers des paysages ruraux en perte d'identité et des paysages urbains. Un mitage urbain prononcé engendre une mauvaise lisibilité des paysages agricoles et naturels et l'aménagement de la route tend à banaliser les paysages routiers, particulièrement aux entrées de ville.</p> <p><b>Volet Biodiversité</b> / La route est en contact avec les milieux forestiers de qualité situés sur les contreforts des Grands Fonds et les milieux humides, zones marécageuses d'arrière-côte. La route provoque de nombreuses ruptures de continuité terrestre : 19 points de conflits, identifiés par le SRPNB, sur 34 km d'itinéraire routier. Enfin, la route engendre des risques avérés de dérangement des tortues marines et de collision de chiroptères.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La lisibilité des entrées de ville</li> <li>• La lisibilité du paysage rural patrimonial</li> <li>• La singularité des traversées urbaines</li> <li>• La qualité du paysage « vécu » (le cadre de vie)</li> <li>• Le confort des usagers de la route</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés et longés par la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en place d'une signalétique adaptée pour valoriser les espaces naturels de qualité (mettre en avant l'intersection RD118 / RN4 vers la Pointe des Châteaux par exemple) et pour découvrir certains paysages plus secrets (valorisation de sites variés, répartis sur tout l'itinéraire, à destination d'un public local).</li> <li>• Pacifier et singulariser les traversées urbaines, faire de la route un vecteur d'amélioration du cadre de vie et d'identité des villes : nature en ville, arbre d'alignement, parcours ombragés, espaces publics, aire de repos...</li> <li>• Mettre en avant les patrimoines bâtis (Fort Fleur d'Épée, moulins, chapelle...) : mise en lumière, maintien de l'ouverture visuelle, signalétique, aménagement sobre des abords et des accès...</li> <li>• Créer des aires d'arrêt : aires de stationnement associées à des fenêtres paysagères d'intérêt régional (Plage de Salines, Anse du Bellay, ...) et lieux de commodité des usagers de la route.</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rétablir des continuités écologiques, permettant le franchissement de la route pour les espèces concernées, notamment pour les chiroptères entre les Grands Fonds et les zones humides littorales</li> </ul>
N5	<p>La route intérieure traverse une diversité d'ambiances paysagères (plaine, Grands Fonds, plateaux ondulés, front de mer) et est rythmée par la traversée de trois villes riches en patrimoine réparties de manière équilibrée sur le territoire. La route n'offre que très peu de perceptions sur les paysages. Elle reste à l'écart des itinéraires touristiques. Un mitage urbain prononcé (résidentiel et commercial) et l'urbanisation linéaire engendre une mauvaise lisibilité des paysages agricoles et naturels (section le Moule &gt; Saint-François).</p> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <p>La route est en contact avec des milieux forestiers de qualité en traversant les Grands Fonds (entre Berlette et Morne-à-l'Eau) et des milieux humides sensibles en traversant les mangroves, des ravines et rivières, au Moule. La route provoque des ruptures de continuité terrestre : 8 points de conflits sur 36 km d'itinéraire routier, identifiés au SRPNB, qui sont majoritairement sur la section à 2x2 voies. Enfin, la route engendre un risque avéré de dérangement des tortues marines sur la plage de la Baie du Nord-Ouest au Moule.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La lisibilité des entrées de ville</li> <li>• La lisibilité des paysages agricoles et naturels (altération des caractéristiques paysagères initiales)</li> <li>• Le rythme de découverte et la diversité des expériences paysagères</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés et longés par la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalifier les voies rapides ou expresses en secteur de plaine (emprise large et peu de contraintes d'aménagement) en faveur des mobilités douces. Potentiel de voie verte.</li> <li>• Proscrire les futurs développements du commerce en cas de déconnection de toute logique de développement urbain. Maîtrise du mitage commercial le long des axes routiers et aux entrées de ville.</li> <li>• Maintenir de larges perceptions sur les plaines de Grippon et des Abymes</li> <li>• Mettre en valeur les patrimoines : mise en lumière du Pont Bleu (Baie du Nord-Ouest au Moule) sans nuire à la faune sauvage, clarifier la perception des points de repère construits</li> <li>• Requalification urbaine et paysagère des traversées urbaines : espaces publics, parcours ombragés, alignement d'arbres, ... (requalification chemin des petites Abymes sur toute sa longueur)</li> <li>• Requalification urbaine et paysagère des entrées de ville, dans un souci de préservation paysagère</li> <li>• Valorisation paysagère et écologique des espaces du monumental échangeur des Abymes</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter les nuisances lumineuses (phare des véhicules) vers la plage de la Baie, au nord-ouest du Moule, et proscrire tout éclairage public dans ce secteur (lieu de ponte de tortue marine).</li> </ul>
N6	<p>La route « de campagne » offre les plus beaux panoramas sur les paysages canniens du Nord Grande-Terre. Une alternance entre séquence rurale et séquence urbaine, et entre une ouverture et une fermeture des perceptions crée un rythme propice à la découverte des paysages. La route jalonne quatre villes bien distinctes et équilibrées sur le territoire, et traverse un paysage rural ponctué de nombreux patrimoines (centre culturel de Beauport, canal des Rotours, anciennes habitations, anciens moulins, ancienne usine, forêt départementale...). L'urbanisation diffuse linéaire se concentre principalement aux portes des bourgs et perturbe la logique des limites urbaines, l'image des portes d'entrée et la lisibilité des paysages.</p> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <p>La route est en contact avec des milieux forestiers de qualité, comme la forêt semi-décidue (xérophile) de la Réserve Biologique de Montalègre (Port-Louis). Elle provoque des ruptures de continuité terrestre : 7 points de conflits, identifiés par le SRPNB, sur 25 km d'itinéraire routier. Enfin, au niveau de la Ravine Gaschet, elle engendre des risques avérés de collision pour les chiroptères et on y note la présence d'espèces végétales exotiques envahissantes (<i>Typha domingensis</i>).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des perceptions</li> <li>• Le rythme de découverte et la diversité des expériences paysagères</li> <li>• La lisibilité des entrées de ville</li> <li>• La lisibilité des paysages agricoles et naturels (altération des caractéristiques paysagères initiales)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés et longés par la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification urbaine et paysagère des entrées de ville : matérialiser l'effet porte d'entrée, lutter contre l'urbanisation linéaire en organisant la desserte, espaces publics fédérateurs au droit des équipements scolaires et sportifs</li> <li>• Maintenir et protéger les fenêtres paysagères existantes, ouvrir des fenêtres sur la mer dans Anse-Bertrand</li> <li>• Valorisation des patrimoines : aménagement en bord de route en lien avec les sites patrimoniaux, des itinéraires de randonnée, des monuments, des vestiges</li> <li>• Mise en place d'une signalétique adaptée</li> <li>• Requalification urbaine et paysagère du giratoire au droit du cimetière de Morne-à-l'Eau</li> <li>• Requalification de l'infrastructure sur les sections peu contraintes par le relief en faveur des modes doux actifs de déplacement</li> <li>• Aménager des aires d'arrêts sur des sites stratégiques (forêts départementales de Deville et Pouzzole, ancien moulin Sans-Fenêtre...)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger les espaces naturels (zones humides, forêt de Deville et Pouzzole, ravine Gaschet)</li> <li>• Recréer les continuités forestières de la canopée pour les chiroptères (également favorable à l'avifaune)</li> <li>• Éradiquer ou au moins éviter de favoriser la prolifération des Espèces Exotiques Envahissantes</li> <li>• Valoriser et permettre la découverte de la Réserve Biologique de Montalègre</li> </ul>

# 1. Définition des enjeux à l'échelle de chaque route nationale

RN	DIAGNOSTIC	ENJEUX	PISTES D' ACTIONS
N8	<p>La route « de campagne » est jalonnée par une multitude de petites centralités urbaines dont certaines devenues continues, offrant peu de perceptions sur les paysages ruraux du Nord Grande-Terre et restant de ce fait à l'écart des circuits touristiques. L'urbanisation linéaire est ici une menace majeure pour la lisibilité du paysage rural depuis la route. Les traversées urbaines sont strictement routières et fonctionnelles : monotonie du tracé rectiligne, absence d'espaces publics, insécurité et inconfort des usagers non motorisés, mauvaise lisibilité des intersections majeures avec les RD...</p> <p><b>Volet Biodiversité</b> La route est en contact direct avec des espaces naturels de qualité : la forêt semi-décidue (xérophile) de la Barre de Cadoue en réserve biologique et la zone humide de la ravine Gaschet sur Port-Louis, ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concilier desserte locale et mobilité régionale</li> <li>• Banalisation du territoire, perte d'identité des hameaux.</li> <li>• La qualité du paysage « vécu » (cadre de vie)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels traversés par la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification urbaine et paysagère des traversées urbaines pour un meilleur partage de la route, une prise en compte des mobilités douces, une modération de la vitesse, mise en avant des intersections avec les RD. Entre Les Mangles et Beauplan : plantation d'arbres d'alignement, cheminements piétons ombragés, casser la linéarité de la route, préserver les dernières ouvertures visuelles, requalifier les bas-côtés bétonnés, ouverture et végétalisation des fossés de drainage</li> <li>• Projet d'espace public comme point fort en lien avec les équipements publics (groupes scolaires)</li> <li>• Mise en valeur des sites paysagers directement accessibles par la RN : équipements d'accueil du public (parking, aire de pique-nique, signalétique d'information et d'orientation) au service des visiteurs comme des habitants</li> <li>• Encadrer les aménagements routiers, conserver un caractère rural : emprise modeste, prévenir son élargissement et limiter son domaine d'appartenance, prévenir la bétonisation des bas-côtés.</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser et permettre la découverte de la Barre de Cadoue</li> </ul>
N9	<p>Route de campagne « pittoresque » jalonnée par de nombreux patrimoines (architectural, culturel, paysager, ouvrage d'art, ...), propice à la découverte de paysages ruraux patrimoniaux de Marie-Galante, qui tend néanmoins à se cloisonner. Itinéraire rythmé par les traversées urbaines.</p> <p><b>Volet Biodiversité</b> La route est en contact direct avec des milieux humides remarquables (littoraux et associés à des dolines sur le plateau) et des milieux forestiers de qualité (en rebord de plateau, barre de Morne les Pères).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accueil et le confort des usagers de la route</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels en contact direct avec la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser les points de vue depuis la ville de Saint-Louis et sur l'arrivée de Capesterre-de-Marie-Galante</li> <li>• Mettre en valeur les sites paysagers et les patrimoines (ouvrages d'art, patrimoine bâti vernaculaire, sites de production, ...) : équipements d'accueil du public, signalétique adaptée, sobriété de la route, mise en lumière.</li> <li>• Prévenir ou encadrer l'élargissement de la voie dans le cadre de projet futur pour satisfaire à des exigences de confort routier et sécuritaire du fait de l'augmentation du trafic routier des visiteurs</li> <li>• Pacifier les traversées urbaines : améliorer la sécurité des piétons, élargir les trottoirs, meilleure gestion des passages transversaux, organisation du stationnement, accessibilité PMR, ... Projet d'espace public (au droit du complexe sportif de la ville de Grand-Bourg)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b> Valoriser et permettre la découverte des milieux humides (zone humide de Saint-Charles, mares) : passerelles, jetées pour permettre la découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités</p>
N10	<p>Axe de déplacement majeur des personnes et des marchandises à travers la zone commerciale et industrielle de Jarry, la route traverse un paysage péri-urbain généré par un urbanisme commercial, caractérisé par une forte artificialisation des sols, l'absence de structures végétales, la pauvreté des espaces publics, une forte perturbation visuelle et une fermeture des vues</p> <p><b>Volet Biodiversité</b> La route est en contact direct avec un espace à enjeux identifié comme hotspot de biodiversité : secteur Moudong/Houëlbourg, forêt marécageuse et mangrove, où la route dans une configuration en 2x2 voies génère un fort effet de coupure.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité d'un paysage « vécu » (cadre de vie)</li> <li>• La qualité des aménagements routiers</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres et aquatiques (bras de forêt marécageuse de Moudoug)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification urbaine et paysagère de la route et de ses abords : végétalisation (ombrage, cadre de vie, dépollution, ...), trame verte routière, désimperméabilisation (perméabilité, confort thermique,...) = Requalification des boulevards Mahatma Gandhi et Marquisat de Houelbourg en cours et à venir</li> <li>• Poursuivre le dialogue et la collaboration avec le conservatoire du littoral et l'ONF pour restaurer, préserver et gérer la forêt marécageuse de Jarry (PROJET JA'RIV)</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Supprimer les obstacles à l'écoulement naturel des eaux, créer des ouvrages permettant des échanges hydrauliques entre mangrove et forêt marécageuse</li> <li>• Rétablir les corridors et continuités écologiques sur l'ensemble du réseau routier (RN, RD, RC).</li> </ul>
N11	<p>Voie de contournement aménagée pour fluidifier la mobilité régionale inter-île, la route offre une immersion rapide dans un paysage identitaire et patrimonial de Guadeloupe. Identité de la route : une voie rapide, à la géométrie autoroutière, avec un cortège important d'équipements fonctionnels concomitants.</p> <p><b>Volet Biodiversité</b> La route traverse les vastes forêts marécageuses et mangroves qui constituent des milieux d'une grande richesse écologique. Sa configuration en 2x2 voies génère un effet de coupure très fort et son franchissement par la faune y est quasiment impossible, d'autant plus que les vitesses de circulation sont très élevées. Risque d'écrasement pour la faune terrestre, de collision pour les chiroptères et l'avifaune, présence d'espèces végétales exotiques envahissantes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opportunité de mise en valeur des paysages de l'archipel à partir du réseau routier</li> <li>• Porte d'entrée aéroportuaire</li> <li>• La route comme support de perception</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité des espaces naturels en contact direct avec la route</li> <li>• La transparence des continuités écologiques terrestres et aquatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prôner le non aménagement et la préservation des espaces naturels afin de préserver le paysage. Axe de déplacement en voie verte mais pas d'arrêts. Itinéraire forestier avec potentiel d'une voie verte pérenne.</li> <li>• Transformer les échangeurs en espaces de natures participant à la Trame Verte Routière (projet TVR)</li> <li>• Requalification urbaine et paysagère de la route express à 2 chaussées située en contexte urbain (section rond-point de l'Alliance &lt; rond point des Armées) : améliorer la trame verte routière (alignements d'arbres), maillage urbain en façonnant des espaces publics, gestion des passages transversaux pour assurer une perméabilité des cheminements de part et d'autre de l'axe routier (piste cyclable en projet de la Jaille jusqu'au pont de la Gabarre).</li> </ul> <p><b>Volet Biodiversité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proscrire l'aménagement de nouveaux sites et des nouveaux accès routiers en lisière ou en coeur des milieux naturels qui en sont jusqu'à présent exempts.</li> <li>• Rétablir les corridors et continuités écologiques (section le long des terrains du Conservatoire du Littoral)</li> </ul>



## Synthèse du diagnostic - Nord Basse-Terre

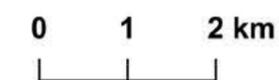
-  Seuil paysager, point de forte sensibilité paysagère
-  Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
-  Panneau d'entrée d'agglomération
-  Route Départementale

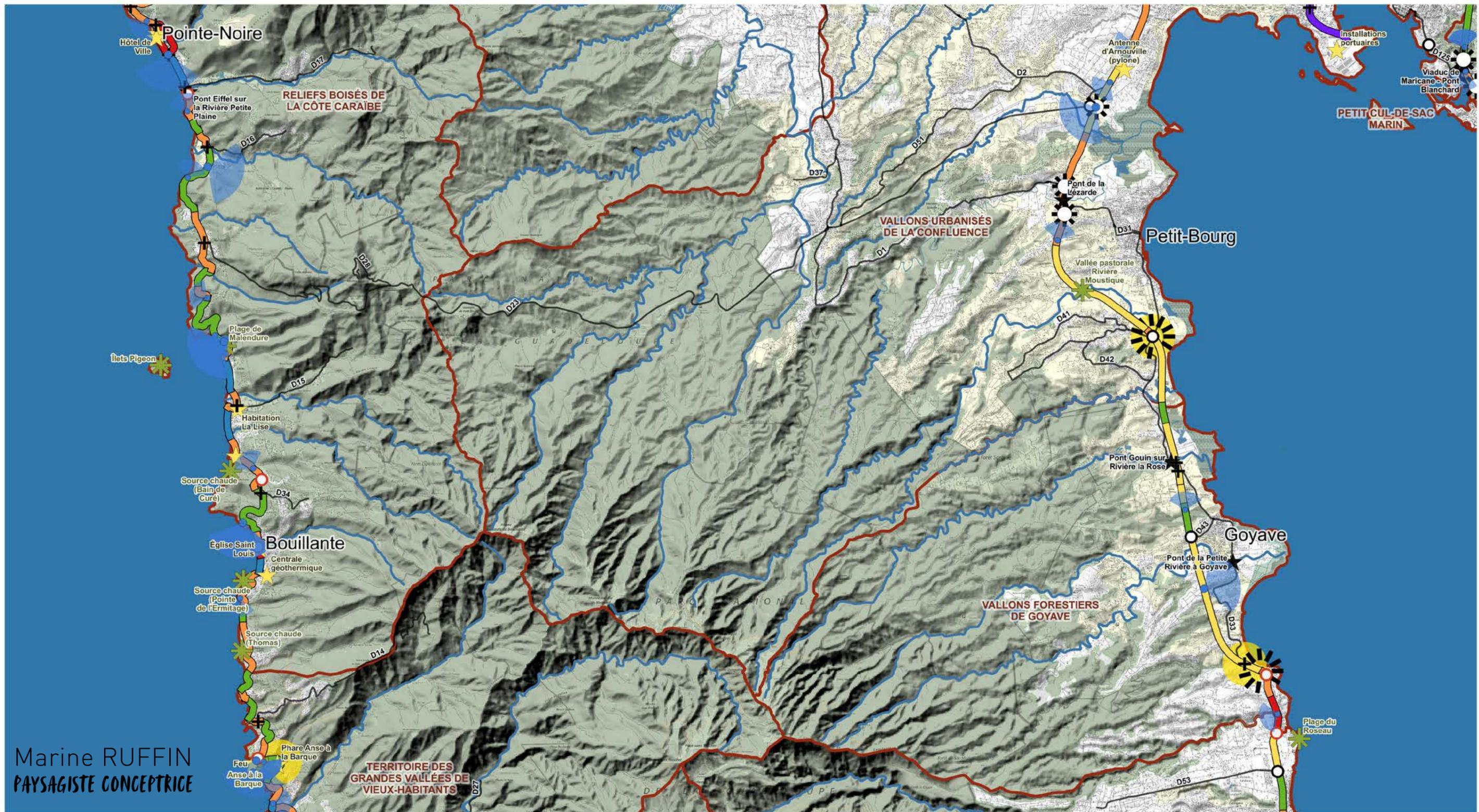
- Vues remarquables**
-  Fenêtre statique
  -  Fenêtre dynamique

- Ambiances paysagères**
-  urbaine
  -  péri-urbaine
  -  rurale
  -  forestière
  -  littorale

- Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional**
-  Ouvrages d'art
  -  Espaces remarquables sur le plan paysager
  -  Patrimoine bâti

- Aménagements routiers**
-  Rotule routière
  -  Échangeur
  -  Giratoire
  -  Intersection majeure





## Synthèse du diagnostic - Centre Basse-Terre

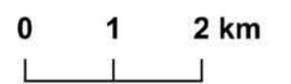
-  Seuil paysager, point de forte sensibilité paysagère
-  Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
-  Panneau d'entrée d'agglomération
-  Route Départementale

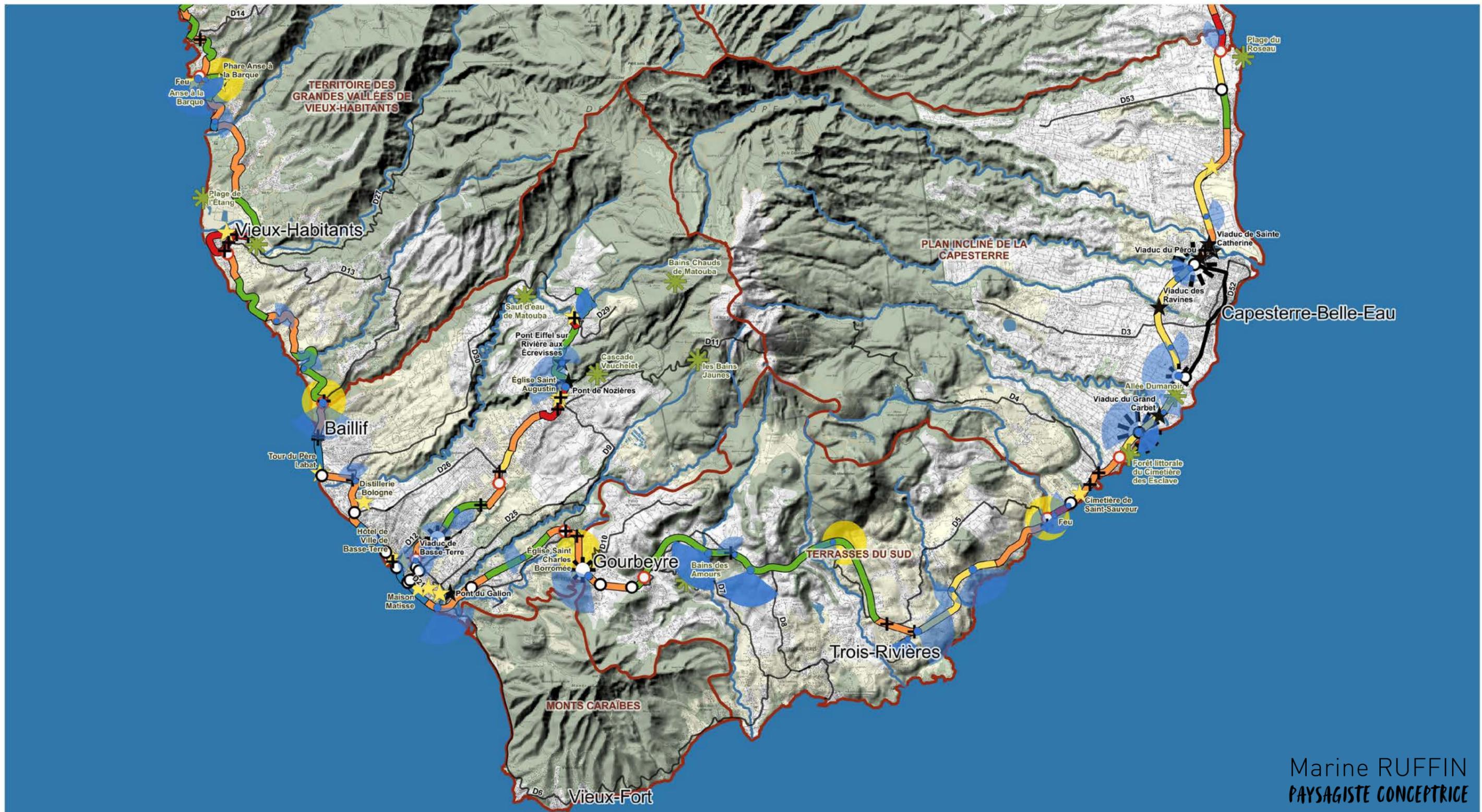
- Vues remarquables**
-  Fenêtre statique
-  Fenêtre dynamique

- Ambiances paysagères**
-  urbaine
-  péri-urbaine
-  rurale
-  forestière
-  littorale

- Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional**
-  Ouvrages d'art
-  Espaces remarquables sur le plan paysager
-  Patrimoine bâti

- Aménagements routiers**
-  Rotule routière
-  Échangeur
-  Giratoire
-  Intersection majeure





Marine RUFFIN  
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

## Synthèse du diagnostic - Sud Basse-Terre

-  Seuil paysager, point de forte sensibilité paysagère
-  Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
-  Panneau d'entrée d'agglomération
-  Route Départementale

- Vues remarquables**
-  Fenêtre statique
  -  Fenêtre dynamique

- Ambiances paysagères**
-  urbaine
  -  péri-urbaine
  -  rurale
  -  forestière
  -  littorale

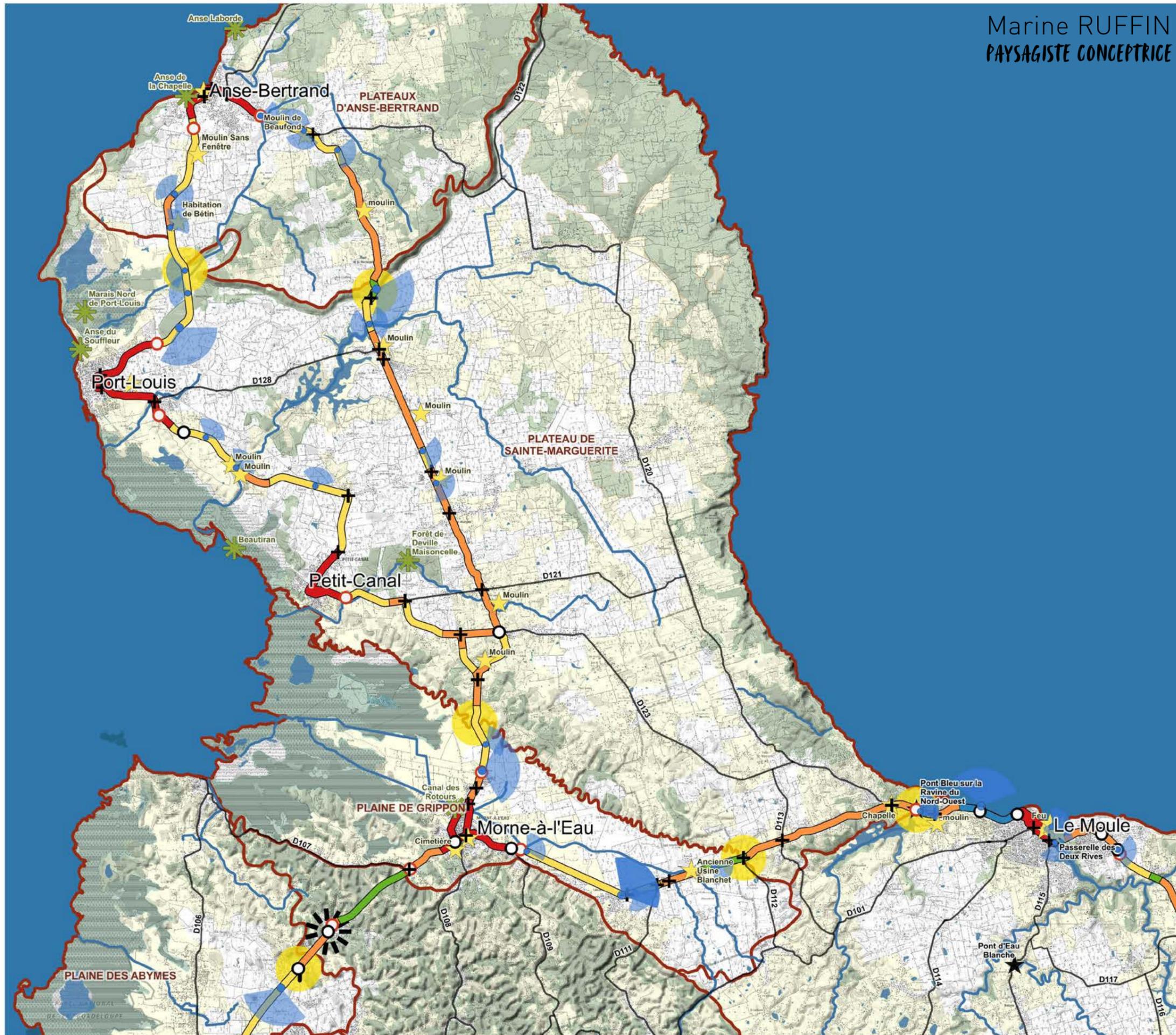
- Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional**
-  Ouvrages d'art
  -  Espaces remarquables sur le plan paysager
  -  Patrimoine bâti

- Aménagements routiers**
-  Rotule routière
  -  Échangeur
  -  Giratoire
  -  Intersection majeure



0 1 2 km

# Synthèse du diagnostic Nord Grande Terre



 Seuil paysager, point de forte sensibilité paysagère

 Panneau d'entrée d'agglomération

 Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages

 Route Départementale

## Vues remarquables

 Fenêtre statique

 Fenêtre paysagère dynamique

## Ambiances paysagères

 urbaine

 péri-urbaine

 rurale

 forestière

 littorale

## Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

 Ouvrages d'art

 Espaces remarquables sur le plan paysager

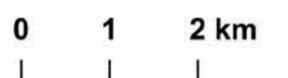
 Patrimoine bâti

## Aménagements routiers

 Rotule routière

 Giratoire

 Intersection majeure

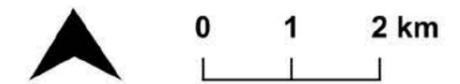




Marine RUFFIN  
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

## Synthèse du diagnostic - Sud Grande Terre

- |  |   |   |   |  |
|--|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border-radius: 50%;"></span> Seuil paysager, point de forte sensibilité paysagère</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid red;"></span> Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid orange; border-radius: 50%;"></span> Panneau d'entrée d'agglomération</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 1px; background-color: black;"></span> Route Départementale</li> </ul> | <p><b>Vues remarquables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue;"></span> Fenêtre statique</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid blue; border-radius: 50%;"></span> Fenêtre dynamique</li> </ul> | <p><b>Ambiances paysagères</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red;"></span> urbaine</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange;"></span> péri-urbaine</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow;"></span> rurale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green;"></span> forestière</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue;"></span> littorale</li> </ul> | <p><b>Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span> Ouvrages d'art</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid green;"></span> Espaces remarquables sur le plan paysager</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid yellow;"></span> Patrimoine bâti</li> </ul> | <p><b>Aménagements routiers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span> Rotule routière</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span> Échangeur</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span> Giratoire</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black;"></span> Intersection majeure</li> </ul> |
|--|---|---|---|--|



# Synthèse du diagnostic Marie-Galante

 Seuil paysager,  
point de forte sensibilité paysagère

 Panneau d'entrée d'agglomération

 Découpage en unité paysagère  
selon l'Atlas des Paysages

 Route Départementale

## Vues remarquables

 Fenêtre paysagère dynamique

## Ambiances paysagères

 urbaine

 péri-urbaine

 rurale

 forestière

## Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

 Ouvrages d'art

 Espaces remarquables  
sur le plan paysager

 Patrimoine bâti

## Aménagements routiers

 Giratoire

 Intersection majeure



Marine RUFFIN  
PAYSAGISTE CONCEPTRICE



## 2. Définition des enjeux à l'échelle globale de réseau routier régional

La détermination des enjeux issus du diagnostic s'est ensuite appliquée à l'ensemble du réseau routier régional de Guadeloupe. Les enjeux ont été définis au regard des 2 diagnostics réalisés.

DIAGNOSTIC PAYSAGER	DIAGNOSTIC ÉCOLOGIQUE
<b>1 / ENJEUX PAYSAGERS</b> <b>Réseau routier comme vecteur de découverte des paysages</b>	<b>2 / ENJEUX DU MILIEU NATUREL</b> <b>Diversité et fonctionnalité des milieux naturels touchés par la route</b>
1.1 / Qualité des perceptions 1.2 / Lisibilité du paysage 1.3 / Identité et qualité des paysages routiers 1.4 / Qualité du paysage « vécu » par les usagers de la route	2.1 / La qualité des milieux naturels en interface avec la route (espaces à enjeux) 2.2 / Les continuités écologiques / la transparence des corridors écologiques

### 1 / Enjeux paysagers

#### 1.1 / Qualité des perceptions

##### Les menaces

- L'urbanisation linéaire est un obstacle visuel entravant les perceptions paysagères depuis l'axe routier. L'extension de l'urbanisation linéaire provoque notamment une privation de perception des paysages ruraux et une accentuation de l'urbanité dans le paysage traversé.
- L'aménagement de la route et ses équipements provoquent la fermeture des horizons visuels : déblais, murs de soutènement, végétation, bâti (habitat ou activités) et écrans acoustiques forment des premiers ou deuxièmes plans qui empêchent les vues vers le paysage proche ou lointain.
- Par extension du bâti ou développement de la végétation, les « fenêtres paysagères » rétrécissent, se referment et disparaissent.
- L'absence de traitement paysager des espaces du domaine public routier altère les perceptions du paysage et l'image du territoire (aires

d'arrêts, délaissés, accotements, points d'échanges, ...).

- Les nouveaux aménagements routiers ont tendance à gommer la grammaire de mouvement alternant arrêts et croisements et à privilégier la fluidité constante et la vitesse de circulation. Les perceptions des paysages depuis le réseau routier deviennent alors moins larges, moins précises et plus fugaces en raison de l'effet tunnel lié à la vitesse de circulation.

#### 1.2 / Lisibilité du paysage

##### Les menaces

- Le mitage urbain des paysages sensibles, notamment des espaces naturels et agricoles, par un urbanisme résidentiel et commercial provoque la banalisation des paysages de l'archipel, aux dépens de la perception de leur originalité locale.
- De nombreux éléments de « pollution visuelle » en bord de route provoquent l'altération de la lisibilité des paysages par interposition d'un premier plan visuel hétéroclite, souvent peu qualitatif, et exogène au paysage traversé (affichage publicitaire, enseignes commerciales et panneaux, dépôts sauvages de déchets et gravats, réseaux aériens).

- La fermeture des horizons paysagers provoque une désorientation et une perte de référence paysagère pour les usagers de la route.
- L'implantation des zones d'activités commerciales sans réflexion d'insertion paysagère génère des incidences visuelles très fortes. Ce manque d'intégration paysagère s'accompagne d'un effet d'annonce par des panneaux publicitaires qui altèrent davantage la lisibilité des paysages.
- Les sites patrimoniaux, aussi bien bâti que paysager sont « invisibles » et dévalorisés par manque de traitement paysager des accès et des stationnement, manque de signalétique adaptée
- Les entrées de ville sont peu lisibles, perturbées par des aménagements juxtaposés, hétéroclites (zone d'activité commerciale), altérées par de nombreux éléments (affichage publicitaire, réseaux aériens...) et banalisées par des aménagements routiers « copier-coller » sans prise en compte des lieux (giratoire).

#### 1.3 / Identité et qualité des paysages routiers

##### Les menaces

- La perte ou l'absence d'une identité paysagère forte de l'île se retrouve dans un réseau de voies « copier-coller » répondant avant tout à un besoin de désengorgement du trafic. Cette réponse purement technique entraîne la banalisation et le « clonage » des aménagements connexes à la route y compris le désintéressement au paysage de la route.
- L'uniformité technique des caractéristiques normatives routières, la prédominance des enjeux de sécurité routière et les logiques d'aménagement strictement fonctionnelles participent à la banalisation des paysages routiers (uniformité de profil et de gabarit, homogénéité de traitement des abords de la route, sécurisation des carrefours par l'aménagement de giratoire, ...)
- Manque d'accroche au territoire et de couture au paysage traversé. homogénéisation de traitement paysager des dépendances vertes du domaine public routier.
- L'aspect purement technique des talus routiers, en trait de scie, est une réponse systématique pour la plupart des voies rapides ou voies nouvelles qui induit une banalisation du paysage routier. Les impératifs techniques de traitement des talus (qui répondent à des problématiques d'aménagement, d'entretien, de stabilité et de

# 1 / Enjeux paysagers

---

sécurité face aux aléas sismiques) ne sont que rarement concilier à la qualité paysagère. Les terrassements nécessaires à l'aménagement des routes n'intègrent pas ou peu les enjeux paysagers, ce qui ne participe pas à insérer au mieux l'infrastructure routière dans son environnement. Les vues depuis la route vers les paysages peuvent être considérablement obstruées dans le cas de grands talus en déblai.

- Absence de valorisation des ouvrages d'art du réseau routier régional, patrimoine intimement lié à la route et à son histoire
- L'urbanisation linéaire s'accompagne d'une bétonnisation systématique des accotements, nuisant à la qualité paysagère de la route, surtout en contexte rural où l'urbanisation est strictement linéaire.
- Manque de reconnaissance de l'intérêt et de la valeur du patrimoine arboré, au dépens de sa qualité et de sa pérennité. Un mauvais entretien y contribue.
- 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, conduisant souvent à une certaine homogénéisation et une dégradation de la végétation, bien que les paysages traversés soient différents.

## 1.4 / Qualité du paysage « vécu » quotidiennement par les usagers de la route

### Les menaces

- Les entrées de ville ne sont pas affirmées : la sécurité des usagers n'est pas garantie par manque de dispositifs incitant à adapter la vitesse de circulation.
- La route en contexte urbain peine à être un espace public où usages de la vie locale et circulation routière peuvent coexister pacifiquement. Le route présente un caractère strictement fonctionnel de voie de circulation automobile, à travers des paysages habités marqués par le manque d'espaces publics.
- Le réseau routier est jalonné par un nombre conséquent d'équipements publics, dont les accès sont peu lisibles et les abords

peu valorisants par manque de traitement paysager.

- Le réseau régional, premier support de découverte de l'archipel, se caractérise par un manque d'équipements d'accueil du public. Des lieux de commodité pour les usagers de la route sont absents ou peu aménagés (stationnement, aire de repos, toilettes, pique-nique, source d'eau, lecture des paysages, ...)
- Le réseau routier se caractérise par un manque d'infrastructures adaptées aux mobilités douces, en contexte urbain comme pour les liaisons intercommunales.
- L'urbanisation linéaire accrochée à la voirie exploite la desserte offerte par la route mais expose en même temps les habitants aux nuisances sonores, aux nuisances visuelles et à la pollution de l'air, particulièrement hors agglomération où les vitesses de circulation sont élevées.

# 2 / Enjeux du milieu naturel

---

La route contrarie potentiellement les fonctionnalités des espaces naturels avec lesquels elle rentre en contact. Elle affecte aussi bien les habitats naturels (forêts, lisières, milieux terrestres et aquatiques) que la flore et la faune en provoquant des dégradations et des ruptures de continuité des corridors écologiques. La route peut également être le vecteur de propagation des espèces végétales exotiques envahissantes.

## 2.1 / La qualité des milieux naturels en interface avec la route (espaces à enjeux)

### Les menaces

- La route peut engendrer des nuisances aux espaces naturels de qualité, en raison de l'accessibilité offerte par la route à ces espaces (dégradation des milieux, dérangement/perturbation de la faune

comme par exemple les tortues marines durant leur ponte).

- La gestion du patrimoine végétal répond exclusivement à des objectifs à court terme et curatifs (urgences sécuritaires induisant des abattages et des tailles mutilantes). La pérennité du patrimoine végétal n'est pas assurée, engendrant un appauvrissement de la trame verte le long des routes.
- La gestion des interfaces avec les milieux naturels, lisières forestières ou accotements au bord des milieux humides, s'effectue indifféremment sans prise en compte des enjeux de préservation et de protection de la biodiversité.
- Enfin, la route peut être le vecteur du développement des espèces exotiques envahissantes, l'infrastructure terrestre permettant le transport de dissémination. La lutte contre les EEE est un enjeu de taille en Guadeloupe, car celles-ci ont des impacts considérables sur la biodiversité locale. Le réseau routier régional contribue seulement en partie à leur dissémination.

## 2.2 / Les continuités écologiques / la transparence des corridors écologiques

### Les menaces

- L'aménagement de la route coupe de nombreux corridors écologiques de différentes natures, notamment :
  - Les corridors terrestres, induisant des points de conflit avec la faune terrestre et notamment la petite faune (amphibiens, reptiles, crustacés,...) : risques d'écrasement
  - Les corridors boisés supports de déplacement de l'avifaune et des chiroptères : zones de survol notamment, en sous-bois ou sur la canopée
  - Les corridors aquatiques, où différents aménagements liés à la route peuvent couper les transparences hydrauliques (seuils, radiers de passage à gué,...).

### 3. Hiérarchisation des enjeux du réseau routier régional

La hiérarchisation des enjeux à l'échelle du réseau routier régional s'est appliquée à répondre aux questions suivantes : **Quels sites et quelles séquences sont les plus menacés et cumulent les enjeux préalablement identifiés ?** Cette hiérarchisation prend la forme de l'atlas cartographique présenté ci-après. À titre d'exemple, au lieu d'identifier toutes les entrées de ville, les entrées de ville repérées comme prioritaires sont celles associées à un équipement public en bord de route, et/ou à un ouvrage d'art, et/ou à une fenêtre paysagère à préserver, et/ou une aire d'arrêt... Les jalons prioritaires sont des sites où se cumulent les enjeux. Dans la même logique, les séquences identifiées comme prioritaires sont celles qui concentrent à la fois des problématiques et des atouts. Cette cartographie est un point de départ, à partir duquel il convient ensuite d'étudier l'opportunité et la faisabilité de projet, afin de prioriser dans le temps les sites et séquences à traiter.

#### Index des jalons identifiés comme prioritaires

(voir cartes pages suivantes)

id	nom
1	Plaine cannière / Bassin Cannier de Dupuy
2	Comté de Lohéac
3	Séquence boisée de Tillet / Vallons canniers de la Pointe Allègre
4	Bassin versant de Grande Anse
5	Séquence boisée Mahault / Séquence littorale Galets / Pigeon
6	Crête de Village
7	Front de mer Basse-Terre
8	Séquence urbaine St-Claude / Immersion en forêt d'altitude
9	Corniche forestière
10	Séquence littorale Petite Montagne / Bananier
11	Contournement de Capesterre / Plan incliné de Saint-Sauveur
12	Vallons forestiers et agricoles
13	Plaine agricole Versailles / Arnouville
14	Destrellan / La Jaille
15	Forêt marécageuse de Jarry / Zone industrielle de Jarry-Houébourg
16	Mangrove et forêt marécageuse - Rivière Salée
17	Plaine cannière - les Abymes
18	Plaine de Grippon / Morne-à-l'Eau nord
19	Beauport - Pays de la Canne à Sucre
20	Barre de Cadoue / Gaschet / Pelletan / les Mangles
21	Plaine cannière de Grippon
22	Front de mer du Moule
23	Domaie cannier de Gardel
24	Praires boisées et ondulées
25	Escarpement de Saint-Félix / Crêtes de Mare Gaillard
26	Escarpement du Gosier
27	Zone humide de Mangles / de Saint Charles / Mangles de Poisson
28	Séquence rurale les Hauts



## Hiérarchisation des enjeux - Nord Basse-Terre

### Hiérarchisation spatiale

- jalons prioritaires
- sections prioritaires

### Fond de carte

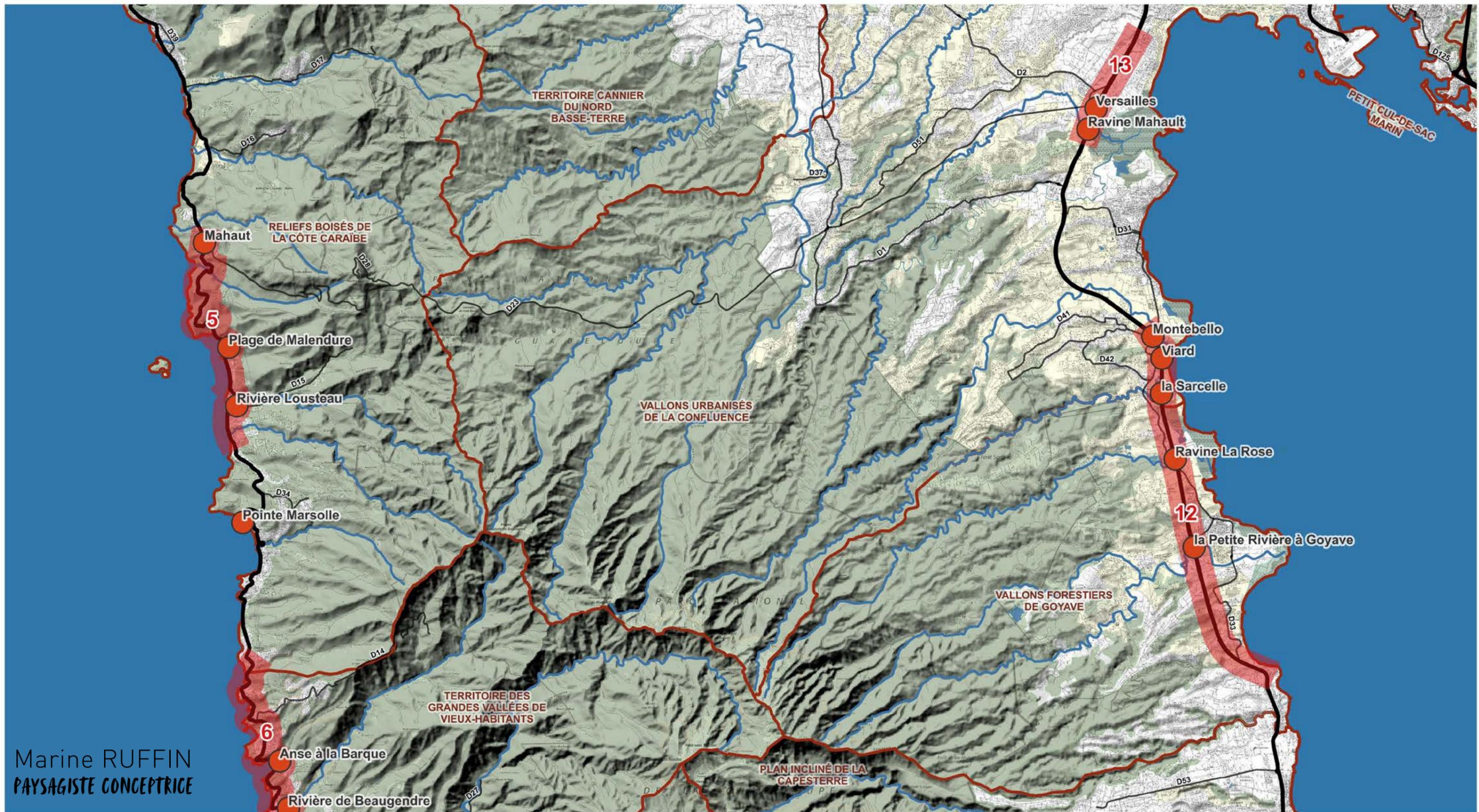
- Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
- Route Nationale
- Route Départementale

### Sections prioritaires

id	nom
1	Plaine cannière / Bassin Cannier de Dupuy
2	Comté de Lohéac
3	Séquence boisée de Tillet / Vallons canniers de la Pointe Allègre
4	Bassin versant de Grande Anse
13	Plaine agricole Versailles / Arnouville
14	Destrellan / La Jaille
15	Forêt marécageuse de Jarry / Zone industrielle de Jarry-Houëlbourg
16	Mangrove et forêt marécageuse - Rivière Salée



0 1 2 km



## Hiérarchisation des enjeux - Centre Basse-Terre

### Hiérarchisation spatiale

- jalons prioritaires
- sections prioritaires

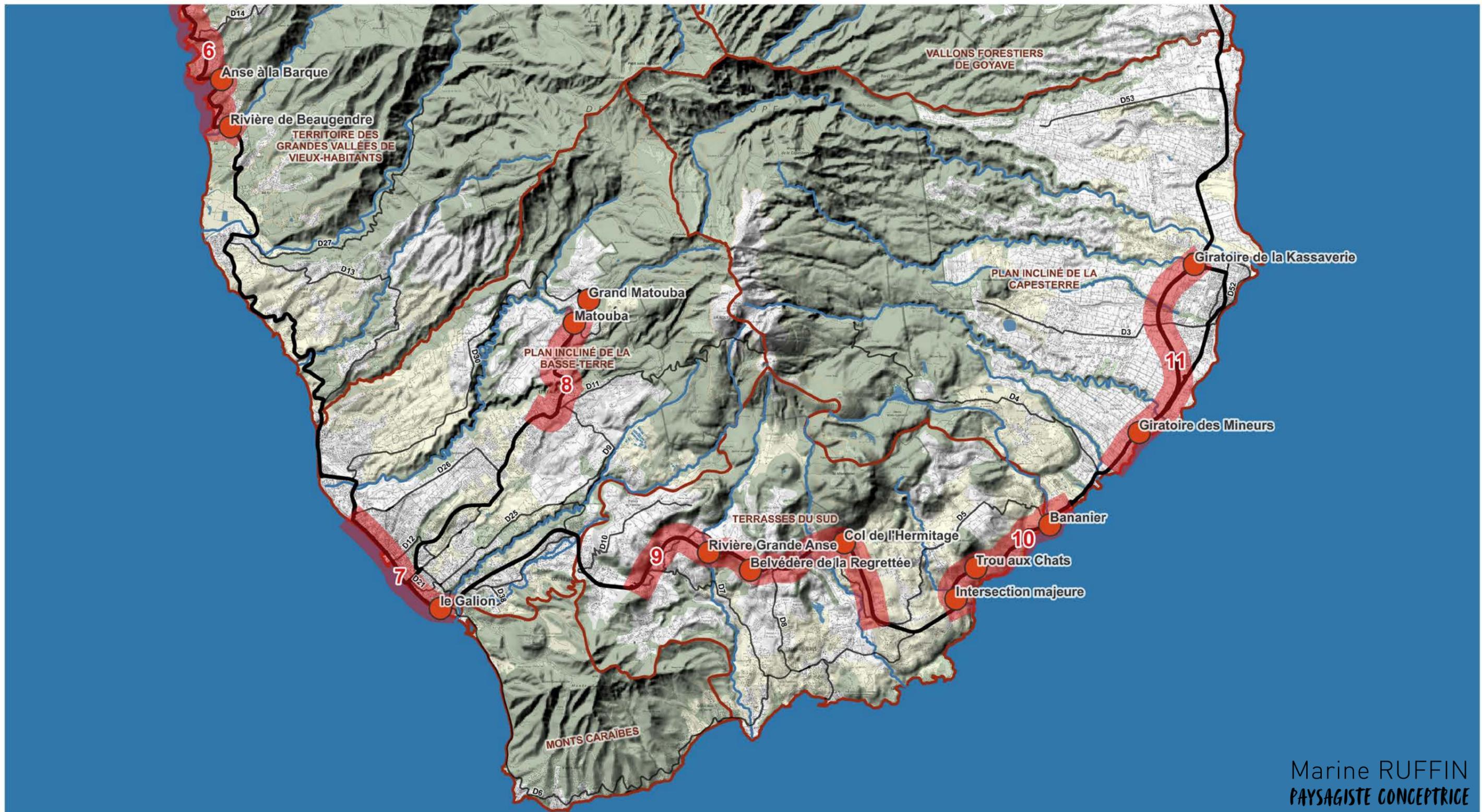
### Fond de carte

- Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
- Route Nationale
- Route Départementale

### Sections prioritaires

id	nom
5	Séquence boisée Mahault / Séquence littorale Galets / Pigeon
6	Crête de Village
12	Vallons forestiers et agricoles
13	Plaine agricole Versailles / Arnouville





Marine RUFFIN  
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

## Hiérarchisation des enjeux - Sud Basse-Terre

### Hiérarchisation spatiale

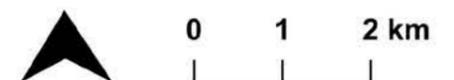
- jalons prioritaires
- sections prioritaires

### Fond de carte

- Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
- Route Nationale
- Route Départementale

### Sections prioritaires

id	nom
6	Crête de Village
7	Front de mer Basse-Terre
8	Séquence urbaine St-Claude / Immersion en forêt d'altitude
9	Corniche forestière
10	Séquence littorale Petite Montagne / Bananier
11	Contournement de Capesterre / Plan incliné de Saint-Sauveur



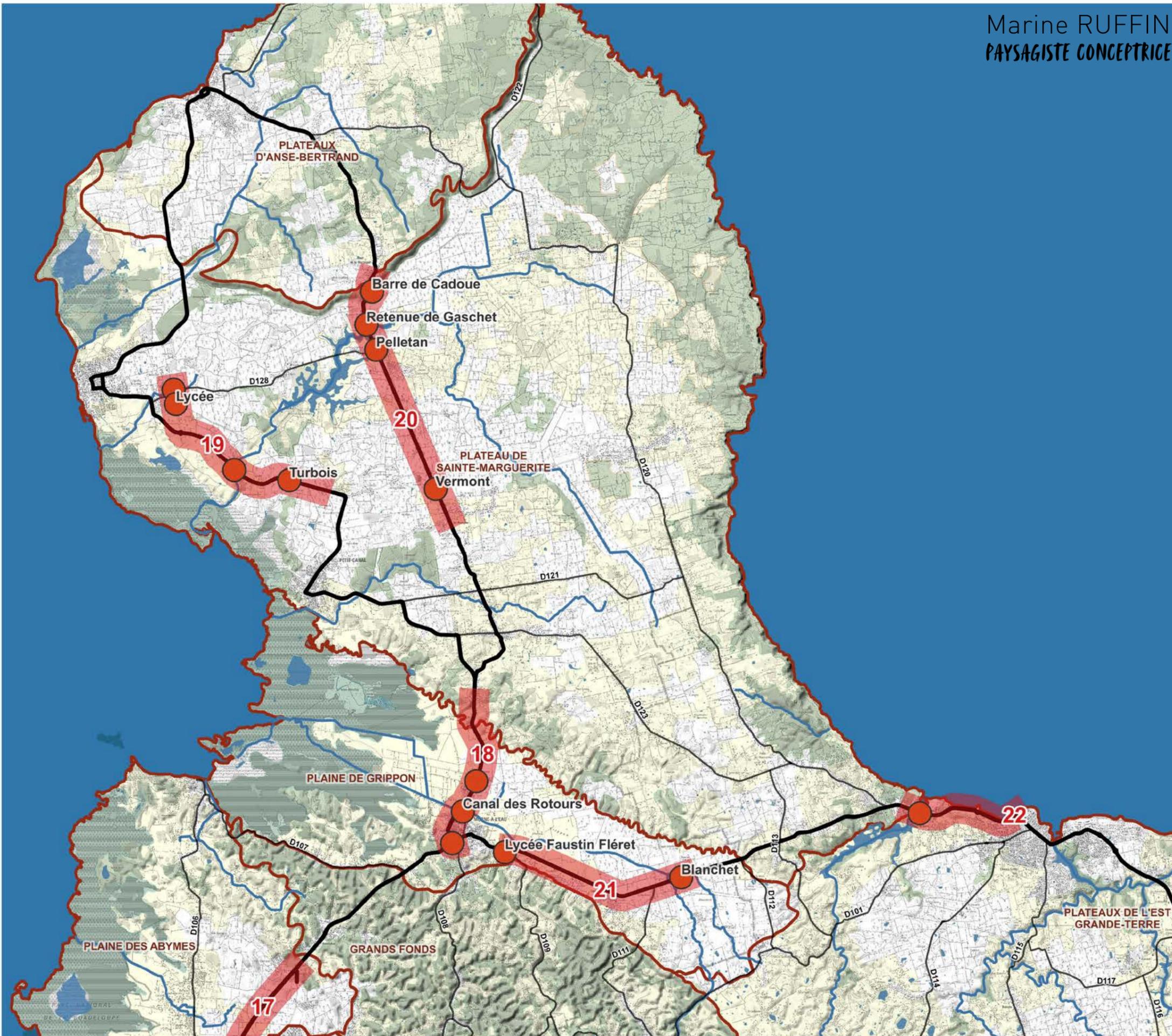
# Hiérarchisation des enjeux en Nord Grande Terre

## Hiérarchisation spatiale

- jalons prioritaires
- sections prioritaires

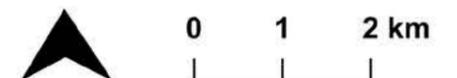
## Fond de carte

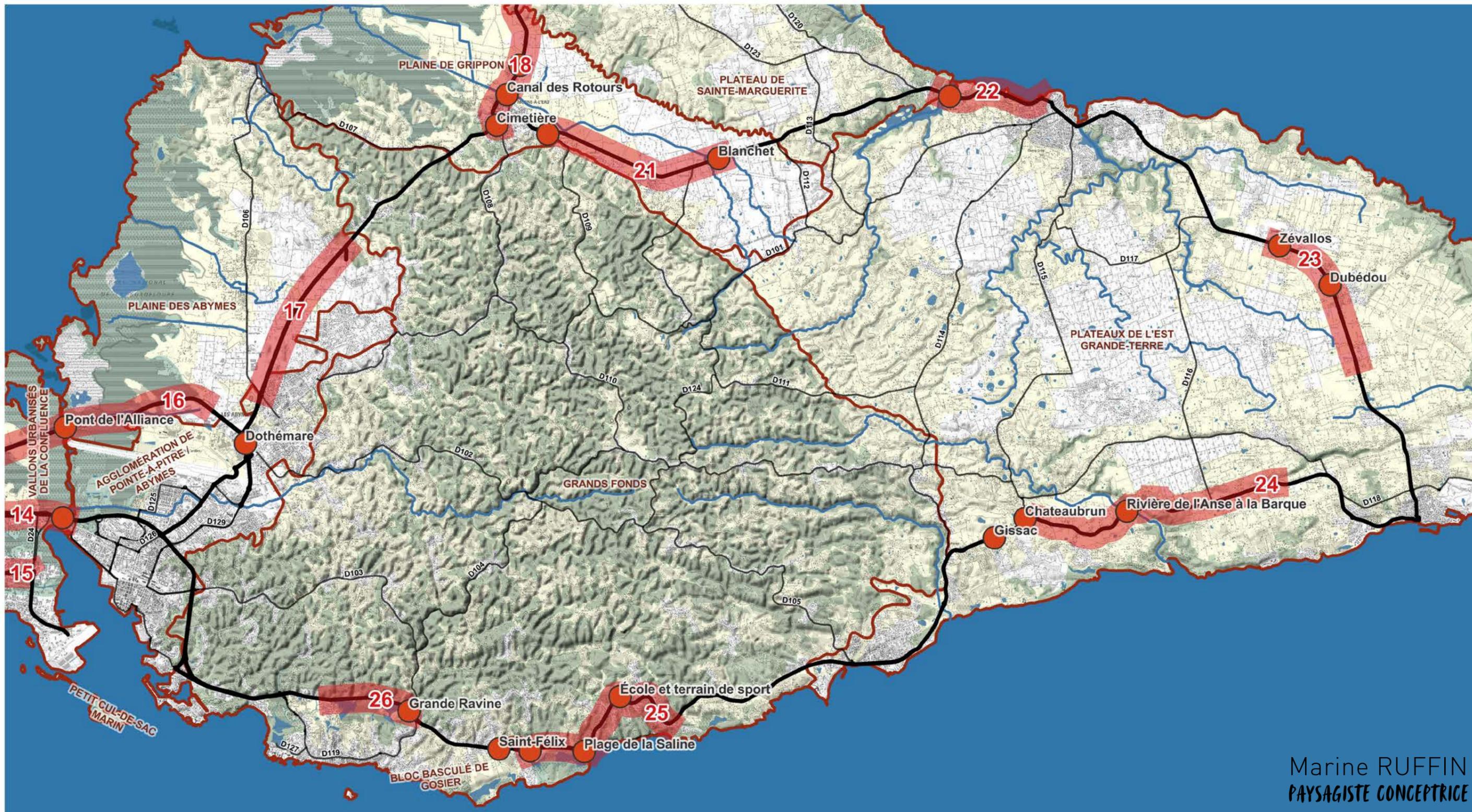
- Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
- Route Nationale
- Route Départementale



## Sections prioritaires

id	nom
17	Plaine cannière - les Abymes
18	Plaine de Grippon / Morne-à-l'Eau nord
19	Beauport - Pays de la Canne à Sucre
20	Barre de Cadoue / Gaschet / Pelletan / les Mangles
21	Plaine cannière de Grippon





## Hiérarchisation des enjeux - Sud Grande Terre

### Hiérarchisation spatiale

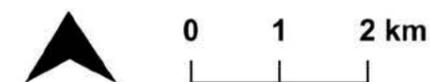
- jalons prioritaires
- sections prioritaires

### Fond de carte

- Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
- Route Nationale
- Route Départementale

### Sections prioritaires

id	nom
14	Destrellan / La Jaille
15	Forêt marécageuse de Jarry / Zone industrielle de Jarry-Houëlbourg
16	Mangrove et forêt marécageuse - Rivière Salée
17	Plaine cannière - les Abymes
18	Plaine de Grippon / Morne-à-l'Eau nord
21	Plaine cannière de Grippon
22	Front de mer du Moule
23	Domaie cannier de Gardel
24	Praires boisées et ondulées
25	Escarpement de Saint-Félix / Crêtes de Mare Gaillard
26	Escarpement du Gosier



Marine RUFFIN  
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

# Hiérarchisation des enjeux - Marie-Galante

## Hiérarchisation spatiale

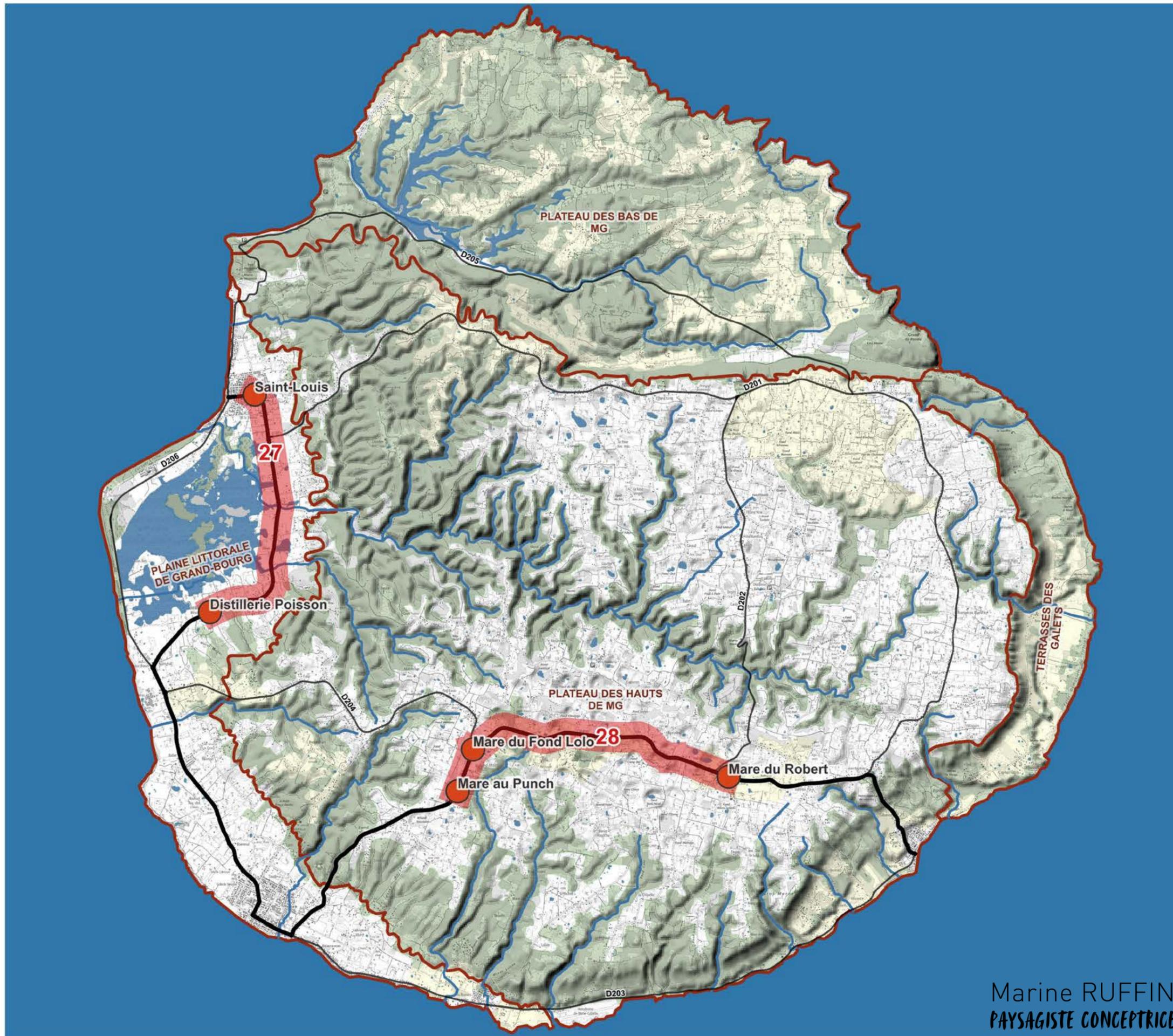
- jalons prioritaires
- sections prioritaires

## Fond de carte

- Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages
- Route Nationale
- Route Départementale

## Sections prioritaires

id	nom
27	Zone humide de Mangles / de Saint Charles / Mangles de Poisson
28	Séquence rurale les Hauts



Marine RUFFIN  
PAYSAGISTE CONCEPTRICE



## 4. Formulation des objectifs de qualité paysagère

Les orientations stratégiques et objectifs de qualité paysagère sont issus des enjeux identifiés suite au diagnostic.

### OQP 1 / Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional

La route constitue un vecteur de découverte des paysages et donne aux visiteurs la première image du territoire. Vitrine des paysages guadeloupéens, la route offre des vues remarquables sur les paysages. Se déplacer sur le réseau routier permet une découverte cinématique des paysages, par de nombreuses fenêtres paysagères « dynamiques » perçues dans le mouvement du déplacement, et une découverte statique, par des jalons facilement accessibles par l'intermédiaire du réseau routier où l'on peut s'arrêter et qui offrent des vues remarquables vers les paysages identitaires.

Pour autant, les perceptions depuis le réseau routier régional sont menacées par le développement de la végétation, du bâti et de tout un cortège d'équipements le long de la route. De nombreuses vues disparaissent, se referment, deviennent moins larges. La route a tendance à se cloisonner sur l'axe routier et à ne pas s'ouvrir sur les paysages environnants. D'autre part, les perceptions depuis le réseau routier régional sont altérées par interposition d'un premier plan visuel hétéroclite souvent peu qualitatif : affichage publicitaire, enseignes commerciales et panneaux, dépôts sauvages de déchets et gravats, réseaux aériens qui dévalorisent les paysages.

Se déplacer sur le réseau routier doit permettre de découvrir la diversité des paysages guadeloupéens et de se forger une première image fidèle au territoire. Le réseau routier régional est une vitrine des paysages dont le rôle doit être préservé, affirmé et encadré. Les objectifs sont de mettre en scène la découverte des paysages, préserver la diversité des expériences paysagères et améliorer la lisibilité des paysages.

### OQP 2 / Veiller à la qualité des paysages routiers

La route est un vecteur de découverte des paysages et donne aux visiteurs la première image du territoire. Les aménagements du domaine routier altèrent les perceptions et l'image du territoire par leur absence de traitement paysager ou leur caractère strictement fonctionnel et technique. En l'absence d'une véritable « Marque de fabrique » le réseau routier régional de Guadeloupe est le reflet des infrastructures de la métropole. La perte ou l'absence d'une identité forte de l'île se retrouve dans un réseau de voies « copier-coller » répondant avant tout à un besoin de désengorgement du trafic. Ces logiques d'aménagement strictement fonctionnelles entraînent le « clonage » des aménagements routiers et la banalisation des paysages routiers.

Les nouveaux projets routiers sont des opportunités de création de nouveaux paysages, à l'échelle de l'ouvrage route mais aussi à l'échelle du territoire traversé. Trop souvent encore la question du paysage et de l'insertion du projet routier dans le territoire est envisagée tardivement en tant qu'élément secondaire ou solution de rattrapage.

Il est nécessaire de sortir des logiques d'aménagement strictement fonctionnelles afin de veiller à la qualité des paysages routiers. L'objectif est de faire du réseau routier une vitrine du territoire guadeloupéen, un véritable vecteur de l'identité guadeloupéenne : maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers, gérer durablement le domaine public routier, valoriser le patrimoine routier, souligner la singularité des paysages routiers. 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.

### OQP 3 / Vivre et se déplacer quotidiennement sur le réseau routier régional

La route est un élément primordial pour garantir la liberté de déplacement des personnes. Support de trajet quotidien, et notamment de déplacement pendulaire, c'est à la fois un réseau support de desserte locale vital pour les riverains et un axe de mobilité régionale essentiel à l'échelle de l'archipel. La route présente la particularité d'être un espace public, ouvert à tous gratuitement, premier réseau structurant qui accueille tous les usagers de la route. Élément central du cadre de vie, la qualité des aménagements routiers façonnent un paysage « vécu » quotidiennement par les habitants. Le réseau routier régional de Guadeloupe est aujourd'hui axé principalement sur la circulation automobile. Les aménagements sont monofonctionnels, ce qui provoque de nombreux conflits d'usages, un engorgement du trafic devenu chronique sur certaines sections, et qui bannit de fait les personnes sans voiture d'une partie du territoire. Le projet routier dans les paysages habités reste purement fonctionnel, axé sur la circulation automobile, source de nuisances pour la qualité de vie

L'adaptation du réseau routier régional doit se faire en considérant la route comme élément central du cadre de vie : au cœur des paysages habités, la route « vécue » est un espace public à concevoir comme lieu de confluence et de partage. L'objectif est de repenser le réseau routier régional en terme de multifonctionnalité et de polyvalence : concevoir des aménagements prenant en compte la diversité des usages et des modes de déplacement. Cette nécessaire adaptation fonctionnelle est indissociable de la requalification urbaine et paysagère, pour une route « vécue » résiliente, durable.

### OQP 4 / Respecter les milieux dans lesquels la route s'inscrit

La route entre en contact avec les espaces naturels et contrarie potentiellement les fonctionnalités de ceux-ci. La route affecte aussi bien les habitats naturels, et notamment les forêts, les lisières, les milieux terrestres et aquatiques, que la flore et la faune en provoquant des dégradations à ses abords et des ruptures de continuité dans les déplacements des espèces. Cette route peut également être le vecteur de propagation des espèces végétales exotiques envahissantes. Enfin, c'est également la route qui permet l'accès à des sites naturels remarquables permettant la communication, l'information et la sensibilisation du public sur les menaces pesant sur ces sites et les besoins de protection que cela engendre.

Deux types de relations entre réseau routier et nature peuvent être définis :

1. Dans les secteurs naturels, voire agricoles, la route peut être une source de nuisances : effet de coupure, risque de pollution accidentelle, pollution sonore, pollution lumineuse, pollution des eaux...
2. Dans les espaces urbains, la route peut être un support de renaturation de la ville, permettant la création de noyaux de biodiversité et de continuités écologiques : plantations d'alignements en bord de voie, végétalisation des accotements, des giratoires, échangeurs, délaissés routiers....

L'objectif est de faire de la route un vecteur de biodiversité. Rétablir les continuités écologiques, adopter une gestion adaptée des interfaces entre route et espaces naturels. Compte tenu de la proximité avec les espaces naturels à forte valeur écologique, la route doit prendre en compte cette richesse en mettant en place une série d'actions : informer et sensibiliser les usagers aux richesses écologiques en bordure de route, lutter contre les dégradations de milieux naturels dans les secteurs à sensibilité observée, mettre en place des actions de suivi de la biodiversité afin de sensibiliser et informer les gestionnaires et permettre de meilleures pratiques.

# Synthèse des objectifs de qualité paysagère et des actions du plan de paysage

## OQP 1 - RÉVÉLER LES PAYSAGES PERÇUS DEPUIS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

### AXE 1 / Mettre en scène la découverte des paysages

- 1.1 / Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères
- 1.2 / Ouvrir les horizons paysagers
- 1.3 / Aménager qualitativement les points d'arrêts
- 1.4 / Mettre en valeur les patrimoines

### AXE 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères

- 2.1 / Préserver le rythme de découverte des paysages
- 2.2 / Infléchir et encadrer les dynamiques d'urbanisation
- 2.3 / Mettre en scène les entrées de ville

### AXE 3 / Améliorer la lisibilité des paysages

- 3.1 / Enrayer la pollution visuelle

---

Action 1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères  
Action 1.2 / Aménager qualitativement les points d'arrêts  
Action 1.3 / Mettre en place une signalétique homogène  
Action 1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible depuis le réseau routier  
Action 1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération

## OQP 2 - VEILLER À LA QUALITÉ DES PAYSAGES ROUTIERS

### AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

- 1.1 / Mettre la route en cohérence avec le contexte paysager
- 1.2 / Renforcer la sobriété de la route
- 1.3 / Qualifier les limites du domaine public routier
- 1.4 / Valoriser la tradition d'ouvrages d'art
- 1.5 / Concilier terrassements et enjeux paysagers

### AXE 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

- 2.1 / Engager la gestion durable des dépendances vertes routières
- 2.2 / Entretien des alignements d'arbres et planter le patrimoine végétal de demain
- 2.3 / Forger une identité végétale avec plus de variété et de naturalité

### AXE 3 / Placer le paysage au cœur des nouveaux projets d'aménagements routiers

- 3.1 / Contournement de bourg en 2x2 voies, la création d'un nouveau paysage
- 3.2 / Insertion de qualité dans le paysage
- 3.3 / Dégager de nouvelles approches du rapport entre la route et le paysage

---

Action 2.1 / Résorber les délaissés routiers  
Action 2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art  
Action 2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers  
Action 2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes  
Action 2.5 / Élaborer un plan de gestion du patrimoine arboré  
Action 2.6 / Monter des équipes pluridisciplinaires pour fabriquer le projet routier

## OQP 3 - VIVRE ET SE DÉPLACER QUOTIDIENNEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

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

- 1.1 / Affirmer les entrées de ville
- 1.2 / Pacifier les traversées urbaines
- 1.3 / Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

### Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

- 2.1 / Aménager qualitativement les points d'échanges
- 2.2 / Adapter le réseau routier régional aux modes doux et actifs de déplacement
- 2.3 / Le paysage au service de la lisibilité de la route

---

Action 3.1 / Affirmer les entrées de ville  
Action 3.2 / Aménager les espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional  
Action 3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges

## OQP 4 - RESPECTER LES MILIEUX DANS LESQUELS LA ROUTE S'INSCRIT

### Axe 1 / Reconstruire la transparence et la continuité de l'ensemble des corridors écologiques

- 1.1 / Rétablir la continuité des corridors écologiques aquatiques
- 1.2 / Rétablir la continuité des corridors écologiques terrestres et aériens
- 1.3 / Protéger la biodiversité nocturne de la pollution lumineuse
- 1.4 / Développer la Trame Verte Routière

### Axe 2 / Valoriser et protéger les espaces naturels à forte valeur écologique

- 2.1 / Sensibiliser et informer aux richesses écologiques en bordure de route
- 2.2 / Lutter contre les dégradations des milieux naturels à sensibilité avérée
- 2.3 / Mettre en place des actions de suivi de la biodiversité

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

- 3.1 / Développer le label « Végétal Local »
- 3.2 / Lutter contre le développement des espèces exotiques envahissantes
- 3.3 / Établir un plan de gestion spécifique aux milieux naturels

---

Action 4.1 / Supprimer les seuils et radiers empêchant la libre circulation de la faune aquatique  
Action 4.2 / Créer des passages sous la chaussée ou au dessus pour le passage de la faune terrestre et volante  
Action 4.3 / Préserver la trame noire routière  
Action 4.4 / Implanter et développer le label Végétal Local

Région Guadeloupe  
Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

Document de synthèse / De la définition des enjeux vers un plan d'actions

La présente étude du plan de paysage a initialement été réalisée par Signes Paysages et Hervé Bardinal consultant.  
Elle a ensuite été reprise, complétée et finalisée par Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice et Hervé Bardinal consultant.

Version finalisée : Décembre 2023



Marine RUFFIN  
**PAYSAGISTE CONCEPTRICE**

Signes\_paysages



Direction de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

