

Décembre 2023

Région Guadeloupe

Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

PHASE 2

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES



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



Un plan de paysage pour le réseau routier régional de Guadeloupe

Introduction

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 un formidable moyen de découverte des paysages traversés. En tant qu'infrastructure terrestre, elle est par définition liée à la géographie du territoire. Ancrée dans le sol, elle est un objet linéaire à la croisée de l'hydrographie. Les profils en long, en plan et en travers traduisent techniquement son rapport au socle géomorphologique. Ainsi par exemple, des virages serrés, une pente forte, un gabarit étroit et des talus rocheux de part et d'autre de l'axe routier traduisent la traversée d'un secteur des Grands Fonds. Alors qu'un tracé rectiligne, une planéité, un gabarit large et une généreuse ouverture visuelle traduisent la traversée d'une plaine. Les caractéristiques de la route permettent donc de saisir en premier lieu le paysage traversé : une plaine agricole, une succession de crêtes et de vallées imbriquées, un long plan incliné, le passage d'une plaine à un plateau...

Se déplacer en voiture impose des façons inédites de faire, de sentir, de voir, de se repérer. La clef dans le contact et l'horizon devant soi, la voiture contraint l'automobiliste à porter au loin son regard, les abords immédiats de la route défilant trop vite pour qu'il puisse les fixer. L'automobile est un mode de transport porteur d'une approche originale de l'espace qui façonne un paysage en mouvement : le paysage routier, dont la vitesse, la mécanisation et la signalisation construisent les scènes.

L'expérience de la conduite, le regard embarqué, apporte ainsi une sensibilité paysagère à l'automobiliste. Cette expérience peut être marquée par une bonne, partielle ou mauvaise lisibilité du paysage, ainsi que par une bonne, partielle ou mauvaise cohérence entre la géométrie de la route et le paysage traversé. L'ambition qualitative pour les paysages routiers de Guadeloupe doit permettre de révéler, préserver et recréer les sensibilités paysagères singulières offertes par la route.

Les enjeux de la valorisation paysagère du réseau routier régional sont multiples : création et protection des paysages, développement territorial et amélioration du cadre de vie de la population.

Sommaire

	Pages
Objectifs de qualité paysagère et actions du plan de paysage	3
OQP 1 / Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional	5
OQP2 / Veiller à la qualité des paysages routiers	23
OQP3 / Vivre et se déplacer quotidiennement sur le réseau routier régional	46
OQP4 / Respecter les milieux dans lesquels la route s'inscrit	63

« Faire du paysage un projet est un renversement de perspective qui bouscule les habitudes de travail : le paysage a jusqu'à présent été le résultat, plus ou moins hasardeux, des actions des hommes et des femmes sur leur territoire. Finalement, l'addition « donne » un paysage, qui évolue tous les jours, mais dont le résultat devient très périlleux, notamment avec la multiplication des acteurs et des intérêts contradictoires. [...] Avec le Plan de paysage, [...] le paysage n'est plus la conséquence fortuite des aménagements, mais leur cause commune. C'est l'ambition qualitative pour le paysage qui doit présider aux décisions d'aménagement et à leur manière de faire. Cette révolution culturelle ne peut s'opérer de manière technocratique ou autoritaire. Le projet de paysage est un projet nécessairement démocratique et partagé. L'intérêt commun doit être préalablement reconnu. C'est au bénéfice de tous que l'aménagement du territoire par le paysage se fait »

Folléa + Gautier paysagiste-urbaniste
à propos du Plan de Paysage pour une transition écologique et solidaire de la Communauté urbaine de Dunkerque.

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.

Note
Les cartographies du présent document sont également regroupées dans un atlas cartographique à une échelle adaptée pour une meilleure lisibilité.

Objectifs de qualité paysagère du réseau routier régional de Guadeloupe

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

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 / Entretenir les 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

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

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

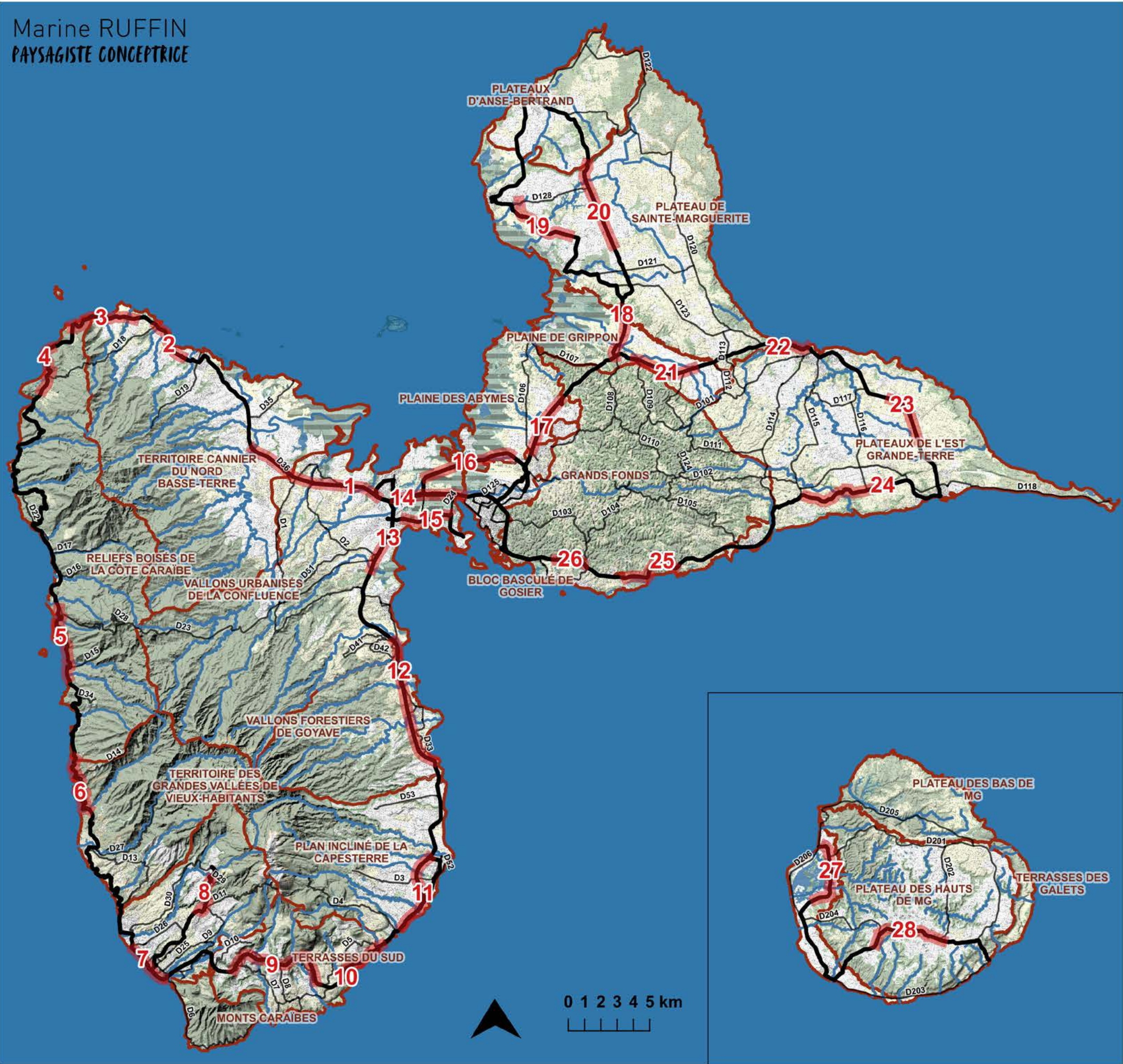
Plan d’actions

- 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

- 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

- 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

- 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



Sections du réseau routier
identifiées comme prioritaires

Sections de RN prioritaires

Fond de carte

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

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-Houëlbourg
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

OQP n°1

RÉVÉLER LA QUALITÉ DES PAYSAGES PERÇUS DEPUIS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Que se passe-t-il ?

La route constitue un vecteur de découverte des paysages et donne aux visiteurs la première image du territoire. La route offre des vues remarquables sur les paysages : elle permet à la fois une découverte cinétique des paysages, par de nombreuses fenêtres paysagères « dynamiques » perçues dans le mouvement du déplacement, et une découverte statique, depuis des jalons facilement accessibles par l’intermédiaire du réseau routier où l’on peut s’arrêter. Les nouveaux projets d’infrastructures sont considérés comme de futurs supports à de nouvelles perceptions visuelles des paysages traversés, peut-être révélateurs d’un angle de vue original ou d’une réalité paysagère méconnue à présent. Ce fut le cas par exemple pour la rocade de l’Alliance, révélant la mangrove et la Rivière Salée, ou le contournement de Capesterre Belle-Eau proposant une nouvelle vue remarquable sur le massif de la Soufrière, les chutes du Carbet et l’Allée Dumanoir.

Bien que la route offre d’indéniables possibilités d’appréhender les paysages traversés, les configurations de la route ne favorisent pas toujours ces échappées visuelles : 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. Ces obstacles visuels ont pour incidence d’encadrer ou d’enfermer visuellement les usagers routiers dans des « gouttières de circulation », complètement déconnectées de l’environnement dans lequel elle s’inscrivent, les aménagements et équipements en faisant un univers à part. De nombreuses vues remarquables disparaissent, se referment, deviennent moins larges. Les horizons routiers laissent de moins en moins le loisir de percevoir les paysages extérieurs. Cette déconnexion induit, localement ou sur de plus longues sections routières des pertes de référence paysagère pour les usagers. D’autre part, les perceptions vers l’extérieur depuis le réseau routier régional sont altérées par interposition d’un premier plan visuel hétéroclite souvent peu qualitatif : affichage publicitaire, enseignes commerciales et panonceaux, dépôts sauvages de déchets et gravats, réseaux aériens qui dévalorisent les paysages.

Quels sont les enjeux ?

- Le réseau routier comme support de perception
- La fermeture des horizons visuels
- La lisibilité des paysages

Quelle est l’objectif de qualité paysagère ?

Installé derrière son pare-brise, se déplacer sur le réseau routier doit permettre de découvrir la diversité des paysages guadeloupéens afin de se forger une première image fidèle au territoire. Il s’agit d’affirmer le rôle de vitrine des paysages guadeloupéens que joue le réseau routier, en mettant en scène les fenêtres paysagères, en ouvrant les horizons paysagers, en valorisant les patrimoines visibles et facilement accessibles, en améliorant la découverte du territoire, en infléchissant certaines dynamiques d’évolution des paysages et enfin en clarifiant le premier plan de perception.

Cet objectif de qualité paysagère se décline en trois axes opérationnels :

- Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
- Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères
- Axe 3 / Améliorer la lisibilité des paysages

Quels sont les objectifs ?

- Faire du réseau routier régional une vitrine des paysages guadeloupéens
- Faire du réseau routier régional un vecteur de découverte du territoire
- Renforcer l’attractivité du territoire
- Améliorer la lisibilité des paysages



N1, en amont de l’Anse Bernard / Vue « volée » sur les Saintes et Marie-Galante depuis l’axe routier, fenêtre paysagère dynamique menacée par le développement de la végétation

OQP n°1

RÉVÉLER LA QUALITÉ DES PAYSAGES PERÇUS DEPUIS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



AXE 1 / Mettre en scène la découverte des paysages

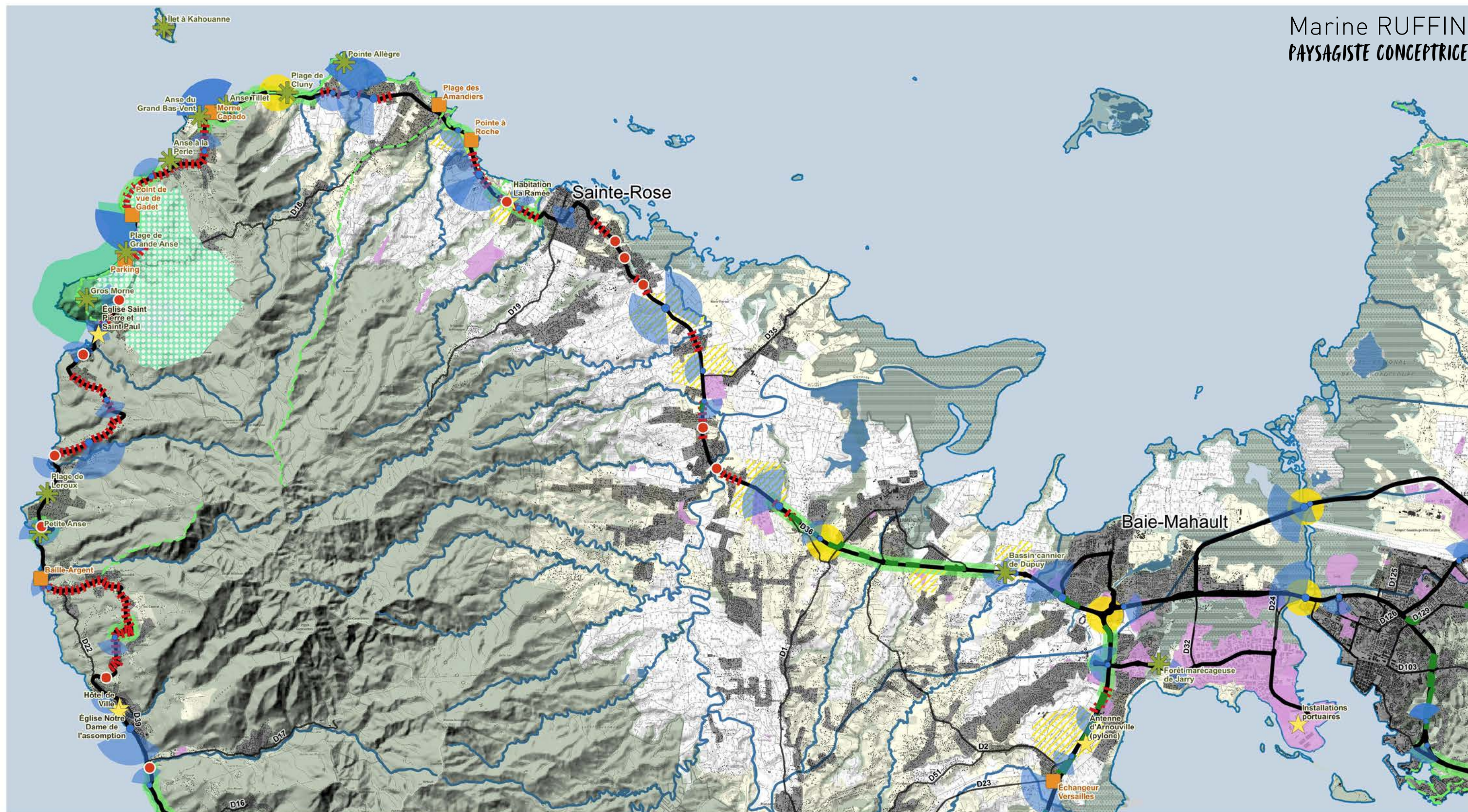
- 1.1 / Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères
- 1.2 / Ouvrir les horizons paysagers
- 1.3 / Aménager qualitativement les points d'arrêts
- 1.4 / Mettre en valeur les patrimoines

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



OQP 1 / Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional - NORD BASSE-TERRE

Mettre en scène la découverte des paysages

Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères

- fenêtre statique
- fenêtre dynamique

- Aménager qualitativement les points d'arrêt
- Atténuer les incidences visuelles des zones d'activité

Mettre en valeur les patrimoines

- Patrimoine paysager
- Patrimoine bâti (fuseau routier de 500 m)
- Sentiers
- Sites classés
- Sites inscrits

Préserver le rythme de découverte des paysages

- Créer des ruptures de monotonie
- Grands talus en déblai fermant les horizons paysagers
- Section identifiée comme "pittoresque"

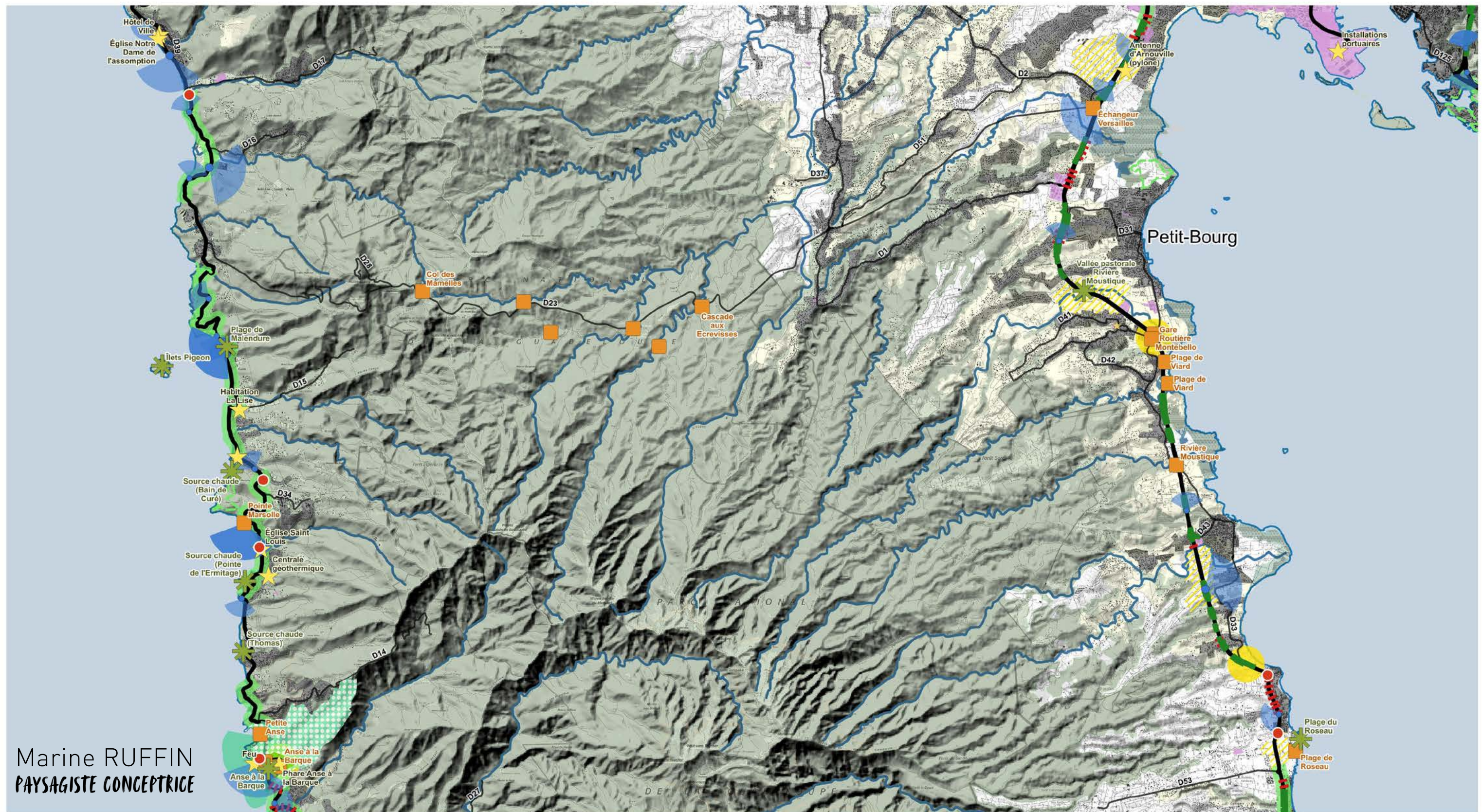
Requalifier et mettre en scène les entrées de ville

- Porte d'entrée

Infléchir et encadrer les dynamiques d'urbanisation

- Paysage urbain et/ou péri-urbain
- Lutter contre l'urbanisation linéaire
- Préserver des coupures d'urbanisation





OQP 1 / Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional - CENTRE BASSE-TERRE

Mettre en scène la découverte des paysages

Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères

- fenêtre statique
- fenêtre dynamique

- Aménager qualitativement les points d'arrêt
- Atténuer les incidences visuelles des zones d'activité

Mettre en valeur les patrimoines

- Patrimoine paysager
- Patrimoine bâti (fuseau routier de 500 m)
- Sentiers
- Sites classés
- Sites inscrits

Préserver le rythme de découverte des paysages

- Créer des ruptures de monotonie
- Grands talus en déblai fermant les horizons paysagers
- Section identifiée comme "pittoresque"

Requalifier et mettre en scène les entrées de ville

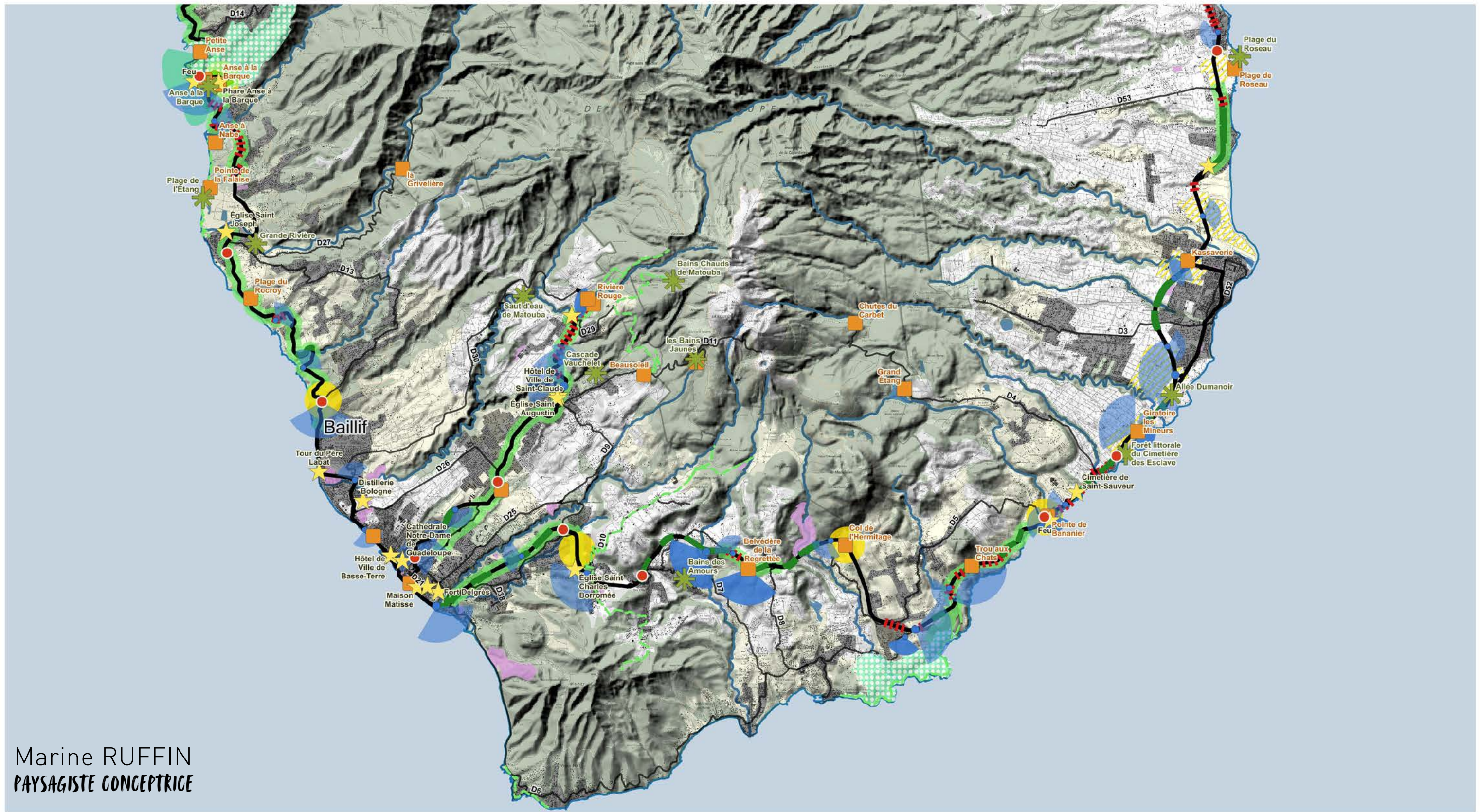
- Porte d'entrée

Infléchir et encadrer les dynamiques d'urbanisation

- Paysage urbain et/ou péri-urbain
- Lutter contre l'urbanisation linéaire
- Préserver des coupures d'urbanisation



0 1 2 km



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

OQP 1 / Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional - SUD BASSE-TERRE

Mettre en scène la découverte des paysages

Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères

 fenêtre statique

 fenêtre dynamique

 Aménager qualitativement les points d'arrêt

 Atténuer les incidences visuelles des zones d'activité

Mettre en valeur les patrimoines

 Patrimoine paysager

 Patrimoine bâti (fuseau routier de 500 m)

 Sentiers

 Sites classés

 Sites inscrits

Préserver le rythme de découverte des paysages

 Créer des ruptures de monotonie

 Grands talus en déblai fermant les horizons paysagers

 Section identifiée comme "pittoresque"

Requalifier et mettre en scène les entrées de ville

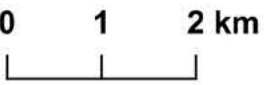
 Porte d'entrée

Infléchir et encadrer les dynamiques d'urbanisation

 Paysage urbain et/ou péri-urbain

 Lutter contre l'urbanisation linéaire

 Préserver des coupures d'urbanisation



Mettre en scène la découverte des paysages

Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères

 fenêtre statique

 fenêtre dynamique

 Aménager qualitativement les points d'arrêt

 Atténuer les incidences visuelles des zones d'activité

Mettre en valeur les patrimoines

 Patrimoine paysager

 Patrimoine bâti (fuseau routier de 500 m)

 Sentiers

Préserver le rythme de découverte des paysages

 Créer des ruptures de monotonie

 Grands talus en déblai fermant les horizons paysagers

 Section identifiée comme "pittoresque"

Requalifier et mettre en scène les entrées de ville

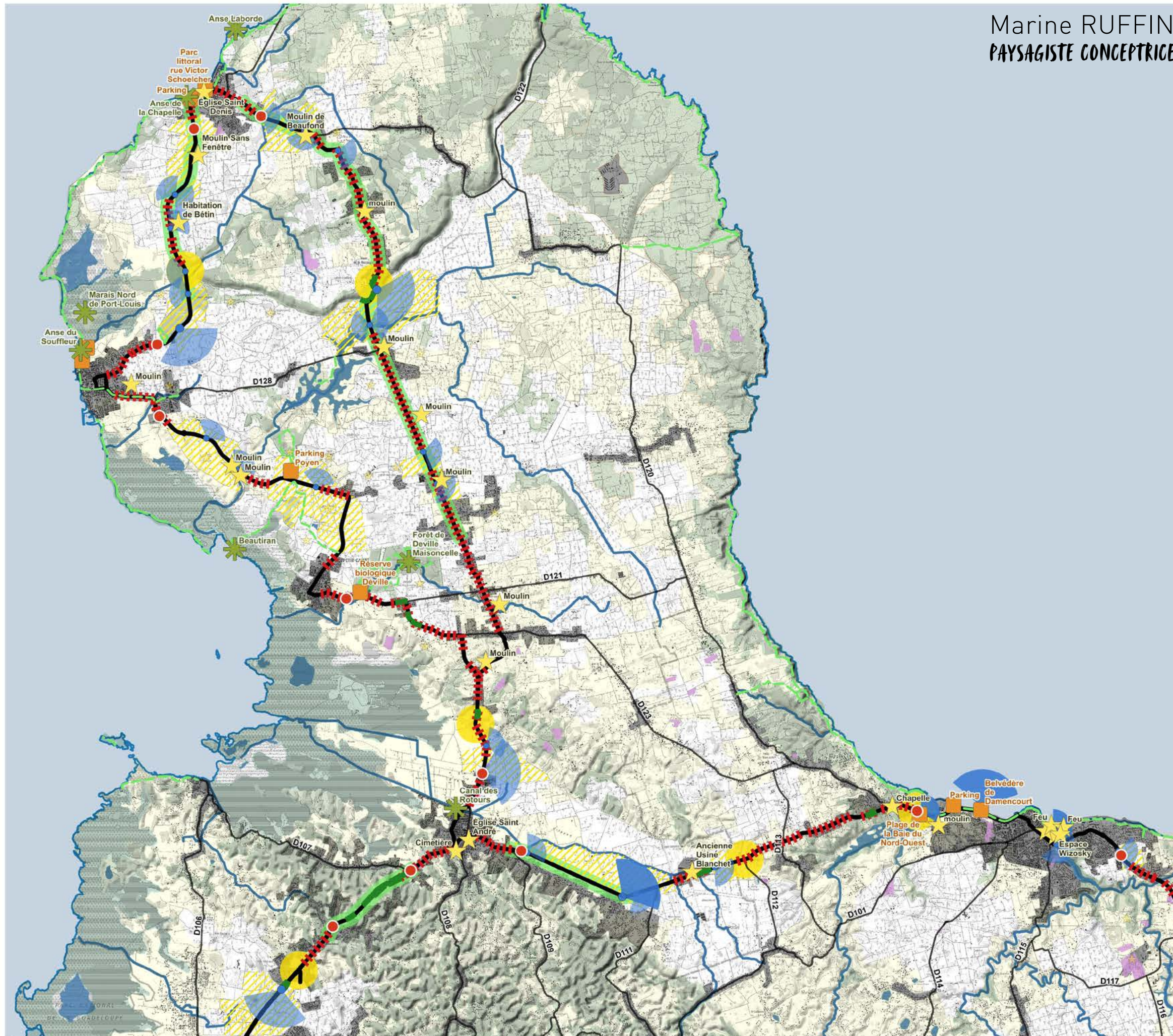
 Porte d'entrée

Infléchir et encadrer les dynamiques d'urbanisation

 Paysage urbain et/ou péri-urbain

 Lutter contre l'urbanisation linéaire

 Préserver des coupures d'urbanisation



0 1 2 km

**OQP 1 / Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional
MARIE-GALANTE**

Mettre en scène la découverte des paysages

Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères

 fenêtre dynamique

 Atténuer les incidences visuelles des zones d'activité

Mettre en valeur les patrimoines

 Patrimoine paysager

 Patrimoine bâti (fuseau routier de 500 m)

 Sentiers

 Sites classés

Préserver le rythme de découverte des paysages

 Créer des ruptures de monotonie

 Grands talus en déblai fermant les horizons paysagers

 Section identifiée comme "pittoresque"

Requalifier et mettre en scène les entrées de ville

 Porte d'entrée

Infléchir et encadrer les dynamiques d'urbanisation

 Paysage urbain et/ou péri-urbain

 Lutter contre l'urbanisation linéaire



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE



0 1 2 km

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages



N6 - Sortie Nord de Morne-à-l'Eau / Fenêtre paysagère sur la plaine de Grippon partiellement obstruée par l'implantation du nouveau pôle de traitement des déchets



N9 - Sortie de Grand-Bourg / Fenêtre paysagère sur la plaine littorale agricole ponctuée par l'Habitation Roussel Trianon (classé Monument Historique)



N2 - Morne Capado / Délaissé routier utilisé comme aire d'arrêt offrant une fenêtre paysagère panoramique sur la mer, la Pointe du Petit Bas-Vent et l'îlet à Kahouane



N2 - Aire d'arrêt de la Pointe Batterie / Fenêtre paysagère sur l'Anse à la Barque menacée par le développement de la végétation



N2 - Phare de l'Anse à la Barque / Patrimoine bâti qui s'invibilise depuis la route, menacée par le développement de la végétation

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages

1.1 / Préserver, gérer et valoriser les fenêtres paysagères

Le réseau routier régional est un le premier axe de découverte du territoire et les paysages perçus depuis ces routes sont une vitrine majeure du territoire. Les points de vue qu'il offre sont une opportunité de percevoir les évolutions du paysage et de comprendre les pays traversés, pour l'usager quotidien comme pour celui qui découvre le territoire pour la première fois.

Pour autant, les perceptions sont menacées par le développement de la végétation et/ou du bâti le long de la route. La route « se cloisonne » et l'automobiliste traverse un environnement fermé sur l'axe routier où les paysages passent inaperçus. Par exemple, de nombreuses routes littorales sont déconnectées visuellement de la mer.

Différents facteurs d'évolution du paysage sont en cause, notamment le développement spontané de la végétation aux abords de la route et l'aménagement/équipement du territoire sans réelle démarche paysagère.

Pourtant, les fenêtres paysagères offrent à tous les Guadeloupéens l'opportunité de comprendre la géographie régionale, de prendre du recul sur les paysages de leur quotidien et de contrôler l'évolution de leur territoire. Elles représentent donc non seulement un enjeu de cadre de vie, mais aussi de démocratie, dans l'esprit de la Convention européenne du paysage [Tricaud, Yehia, 2017]

Objectifs

- Préserver les fenêtres paysagères : ne pas urbaniser les espaces ouverts qui offrent des vues remarquables, restaurer des vues remarquables
- Gérer et entretenir la végétation pour maintenir des vues ouvertes et/ou restaurer des vues panoramiques qui se referment : ouvertures paysagères ou éclaircies ponctuelles à réaliser le long de la route pour retrouver des vues sur les paysages.
- Valoriser les fenêtres paysagères : mise en scène par cadrage, traitement de sol qualitatif, information et signalétique (symbole associé au point de vue remarquable), réduction de la vitesse, aménagement qualitatif des aires d'arrêt offrant des vues, ...
- Aider à la lecture des paysages sur les sites naturels et urbains patrimoniaux : table d'orientation, observatoire de la faune, supports de signalétique pédagogique, ...

- Hiérarchiser les fenêtres paysagères du réseau routier et identifier les vues les plus remarquables - les paysages « vitrines » - et sensibiliser les acteurs locaux aux moyens de les mettre en valeur.

Pistes d'actions

- Recensement exhaustif des fenêtres paysagères : création d'une base de donnée cartographique, avec localisation et description précises des vues remarquables pouvant être qualifiées de fenêtres paysagères d'intérêt régional (vision lointaine, qualité paysagère ou enjeu régional des espaces perçus) => voir FA1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères
- À l'issue du recensement exhaustif des fenêtres paysagères, un cahier de préconisations pourra être élaboré par un collège d'experts (paysagiste concepteur, architecte, écologue, etc.) en collaboration avec le service des routes, la DEAL, le CAUE et la DAC. L'objectif est d'établir des solutions d'aménagement de valorisation compatibles avec les contraintes de gestion et de sécurité routière. Diffusion auprès des communes qui doivent rester vigilantes quant aux interventions planifiées.
- L'observatoire photographique des paysages, porté par la DEAL depuis 2015, est un outil d'évaluation des politiques publiques sur les paysages et un support de médiation et de sensibilisation à l'évolution des paysages. Mener une campagne photographique supplémentaire sur les fenêtres paysagères du réseau routier permettrait de suivre étroitement leur évolution : sélection des points de vue, prises de vue régulières, analyses des évolutions du paysage, définition des modalités de gestion de chaque point de vue, mise en œuvre de mesures spécifiques, information et sensibilisation...
- Gestion de la végétation : coupes franches sur des sections préalablement identifiées, éclaircies (coupes sélectives) à l'occasion de la valorisation d'aires d'arrêts. La gestion courante des espaces aménagés doit être prévue systématiquement pour s'assurer que les cônes de vues soient maintenues. Ces actions sont à intégrer au plan de gestion (voir OQP2 axe 2).
- Préservation et mise en valeur dans les documents d'urbanisme : à l'échelle intercommunale (SCOT) et à l'échelle communale (identification de secteurs sensibles et de cônes de vue à enjeux dans le PLU, Avap)
- Préservation et mise en valeur dans les projets d'aménagement opérationnels (étude d'impact notamment)

1.2 / Ouvrir les horizons paysagers depuis la route

Les routes offrent d'indéniables possibilités d'appréhender les paysages traversés de par leur dimension et leur ouverture visuelle. En situation dégagée, des panoramas se découvrent, mais quelquefois, les configurations techniques de la route ne favorisent pas ces échappées visuelles : déblais, murs de soutènement, espaces végétalisés, zones bâties (habitat ou activités) et écrans acoustiques forment des premiers ou deuxièmes plans qui empêchent les vues vers le paysage proche ou lointain.

Objectifs

- L'objectif paysager est de limiter le linéaire de barrières visuelles là où la découverte des paysages est opportune : confronter les données techniques du projet routier afin de lister tout ce qui peut fermer la vision vers les paysages intéressants et à faire impérativement découvrir ; réfléchir à des modes alternatifs de réduction du bruit émis ; prévenir le dépôt d'excédents de matériaux de terrassement, ou la création de merlon anti-éblouissement, dans les secteurs d'identité paysagère forte ;
- Atténuer les incidences visuelles des « points noirs » paysagers (zone d'activité, zone commerciale, cimenterie...).
- Sensibiliser les équipes-projet (ingénieurs routiers, spécialistes « bruit », architectes et paysagistes, ...) à la problématique de fermeture visuelle de certaines perspectives vers l'extérieur et à l'intégration des déblais/remblais, des dispositifs de réduction sonore, dans le plus grand respect du milieu d'insertion.
- Les obstacles à la vision (protections acoustiques, excédents de matériaux, buttes anti-éblouissement...) doivent sortir de leur strict cadre technique et être intégrés à une véritable mise en scène dynamique des aménagements paysagers perçus par l'usager de la voie et être conçues pour une recomposition du cadre de vie perçu par les riverains.

1.3 / Aménager qualitativement les points d'arrêts

Les aires qui ponctuent les abords et permettent l'arrêt et la « vue » altèrent les perceptions et l'image du territoire par leur absence de traitement paysager. De nombreuses aires d'arrêt sont de simples délaissés informels, y compris dans des secteurs touristiques, ce qui n'est pas valorisant pour les usagers.

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages

Objectifs

- Les aires d’arrêt sont à la fois des aires de repos et de découverte des paysages. L’organisation des usages est à penser au service de la qualité des paysages, : stationnement, accueil information, liaisons douces, accessibilité, contemplation...
- Espaces publics d’accueil, les aires d’arrêts doivent être aménagées qualitativement. Des réaménagements sobres et qualitatifs de ces espaces sont à engager, en coordination entre les différents propriétaires et gestionnaires : promouvoir un matériau de qualité au sol, la délimitation nette des espaces (circulé, piéton, naturel...), l’enfouissement des réseaux, des plantations d’ombrage ou d’accompagnement selon besoin, une signalétique homogène... Les commerçants qui s’y installent de manière informelle sont à raisonner et encadrer.

- Développer un parti pris d’aménagement qui s’appuie sur la compréhension d’un contexte paysager très large : établir clairement des références aux milieux naturels pour les plantations, les murs de soutènement, le mobilier, en accentuant même le contraste. La dualité, née des deux îles de Grande-Terre et Basse-Terre, peut être un point de départ pour développer des parti pris d’aménagement distincts.

Par exemple, le parti pris d’aménagement d’une aire d’arrêt située sur la corniche de Gourbeyre, en forêt ombrophile, pourra différer d’une aire d’arrêt située sur la Côte-Sous-le-Vent, nichée la végétation xérophile. Les plantations, si elles s’avèrent possibles, doivent refléter l’ambiance climatique. Au même titre, le choix des revêtements de sol, des pierres de maçonnerie, du matériau des mobiliers, ... peuvent faire référence à la géologie locale, à l’architecture vernaculaire, à la palette colorée locale, ...

- La valorisation des aires d’arrêt vise aussi la singularité. Pour chaque aire il s’agit de procurer au visiteur une émotion, une découverte originale des sites et paysages, via des parcours, des aménagements et équipements originaux et spécifiques. Chaque aire doit ainsi constituer un point d’intérêt marquant le long du parcours.
- L’accueil du public sur le réseau routier régional doit être pensé globalement et de manière équilibrée : l’aménagement des aires d’arrêt est à réfléchir en lien avec le patrimoine architectural et paysager, les vues remarquables, les sentiers de découverte des paysages.

Pistes d’actions

- Définition d’une charte de qualité (sobriété, réversibilité, respect de l’environnement, aménagement « light », économie de moyens) et d’une charte de cohérence des aménagements adaptés au contexte (urbain, rural, forestier...)

- Expérimentation : aménagements expérimentés en priorité sur les espaces protégés et patrimoniaux (ENS, sites Conservatoires du littoral, etc.). Les premières opérations « test » peuvent devenir ensuite la marque de fabrique du réseau routier régional.

- Réalisation d’études d’aménagement des aires d’arrêt et de mise en valeur des fenêtres paysagères associées

- Étude de hiérarchisation des aires d’arrêt afin d’adapter le niveau de service / équipements d’accueil du public
=> voir H2C (Claude HOTON) : « Étude relative à la valorisation touristique des paysages et des routes nationales » Département Ingénierie Culturelle (2009)

Action 1.4 / Mettre en valeur les patrimoines

Des éléments remarquables de patrimoine architectural sont à proximité de la route. Ces éléments sont des monuments historiques tels que des édifices religieux, bâtiments vernaculaires inscrit et classé (Habitation, Maison), des édifices liés à la défense militaire du territoire (fort, batterie, prison), à la signalisation maritime (phare, feu), des moulins... Ces éléments créent des points d’appel visuels, (silhouettes remarquables) ponctuent et animent les paysages perçus depuis le réseau routier. Ils fondent l’identité des pays traversés et participent à la qualité des paysages.

Une grande partie du patrimoine paysager emblématique de Guadeloupe est accessible et visible par l’intermédiaire du réseau routier régional. Le patrimoine paysager est lié au littoral (pointe, plage, anse, îlet...), à l’hydrographie (rivière, ravine, canal, source, saut d’eau, mare...), au relief (barre, morne) et à la richesse écologique de l’archipel (marais, mangrove, forêt, fourré...).

L’ensemble de ces patrimoines peuvent passer inaperçus pour l’automobiliste qui découvre la Guadeloupe pour la première fois. Par ailleurs, les accès et aires de stationnement des sites patrimoniaux altèrent souvent leur perception par manque ou absence de traitement paysager. Le réseau routier régional est jalonné de nombreux sites, dont certains reconnus au titre de l’inventaire des sites.

Objectifs

- Les éléments remarquables de patrimoine architectural sont à valoriser, en préservant leurs espaces de présentation visuelle, en soulignant leurs perceptions depuis la route, en cadrant leur point d’appel, en les indiquant à l’automobiliste par une signalétique adaptée.

- Restaurer le patrimoine bâti à fort impact paysager

- Les sites remarquables sur le plan paysager sont à valoriser en soignant le premier contact de l’automobiliste avec le site : aménagement « naturel » des accès et du stationnement, indication et orientation sobre, ...

- Les patrimoines qui jalonnent le réseau routier sont l’opportunité de créer des événements majeurs sur le réseau. Mise en valeur des sites aux abords du réseau routier régional.

- Inciter les visiteurs à découvrir les sites en profondeur : développer les sentiers depuis les aires d’accueil (boucle de découverte, trace, sentier littoral...), information et interprétation des sites (géographie, milieux naturels, histoire, lac...).

- Inciter à découvrir certains paysages plus secrets (valorisation de sites variés, répartis sur tout l’archipel, à destination d’un public local)

Pistes d’actions

- Concevoir une charte de qualité pour une signalétique routière, territoriale et touristique, harmonisée à l’échelle de l’archipel afin de guider l’usager vers les lieux culturels, touristiques et paysagers du territoire
=> voir FA1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

- Repérage et protection des espaces de présentation visuelle nécessaires à la qualité des vues dans les documents d’urbanisme (zone inconstructible autour d’élément bâti remarquables)

- Opérations de mise en valeur du patrimoine bâti visible depuis la route (cadrage des éléments remarquables, opérations de dégagement de la végétation)
=> voir FA1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible depuis le réseau routier régional

- Mise en place de périmètres de préservation et de découverte sur les secteurs à fort enjeux biologiques (ENS)

- Sensibilisation aux richesses naturelles du territoire (population locale et visiteurs) en développant des outils pédagogiques (expositions, sentier thématiques, etc.) de découverte et connaissance des milieux naturels.

- Soutien et accompagnement à la mise en place de mesures de gestion environnementale sur les milieux naturels remarquables ou sensibles identifiés sur le territoire (restauration de sites dégradés, remarquables ou fragiles).

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages

Réalisation inspirante : Opération Grand Site de la Combe d’Arc, Communauté de communes des Gorges de l’Ardèche

L’Opération Grand Site Combe d’Arc propose un programme d’aménagement du site classé. Ce projet s’inscrit dans le prolongement d’une précédente OGS « des sites protégés du Pont d’Arc et des Gorges de l’Ardèche » dont le programme a été validé en 1993 mais n’a été que partiellement réalisé, le volet « Pont d’Arc » n’ayant pas abouti.

Avec la montée en puissance du tourisme, la Combe d’Arc est devenu en quelques décennies un lieu quasi exclusif de loisirs, au détriment du paysage. Le site s’est banalisé et dégradé. Les visiteurs ne sont pas en mesure de comprendre la géologie particulière de ce lieu, ni son histoire humaine étonnante. L’intention majeure de l’Opération Grand Site est donc de pouvoir identifier à nouveau le méandre, ancien lit de la rivière, dans le paysage et retrouver les vues sur l’arche du Pont d’Arc.

Le projet compte 4 objectifs :

- 1 / Vers une fréquentation mieux maîtrisée
- 2 / Valoriser les portes d’entrée de la Combe d’Arc
- 3 / Faire découvrir la Combe d’Arc autrement
- 4 / Redonner sa splendeur au Pont d’Arc

Ces objectifs se déclinent en 14 actions qui vont se concrétiser pour la plupart par des travaux et aménagements sur la période 2015 à 2020.

Source : <http://www.grandsite-combedarc-ardeche.fr/amenagements/>



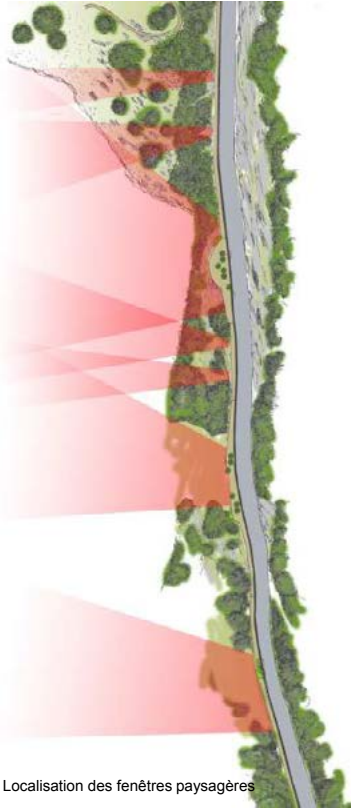
Cahier de recommandations architecturales et paysagères

Issu d’un diagnostic partagé et du dialogue, ce document illustre la volonté collective d’aboutir à une amélioration sensible de l’intégration des activités économiques dans leur écrin paysager et donne le cap pour les actions de l’Opération Grand Site.

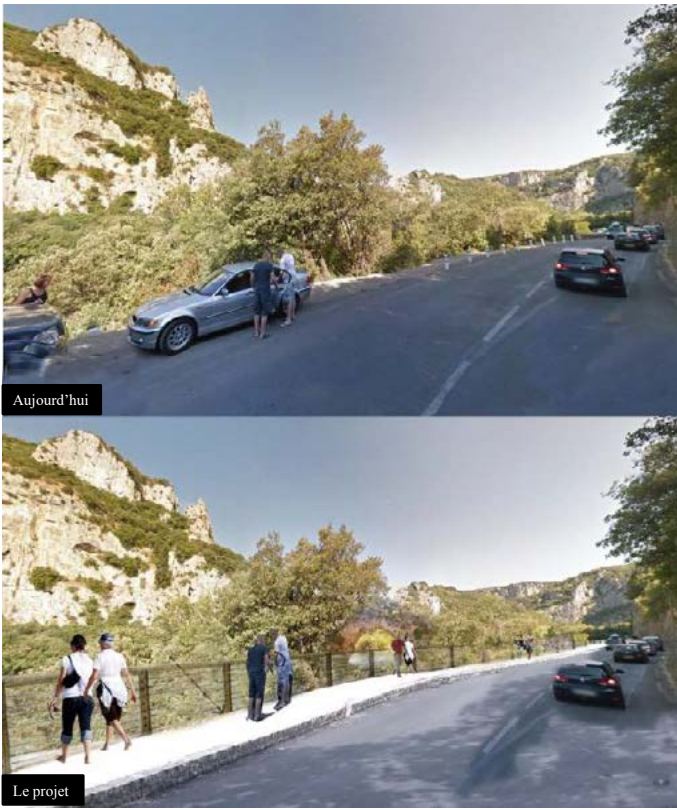
Action 9 / Créer et faire appliquer un cahier de recommandations architecturales et paysagères, notamment pour sensibiliser les propriétaires et les gestionnaires d’activités touristiques à une meilleure insertion paysagère de leurs équipements



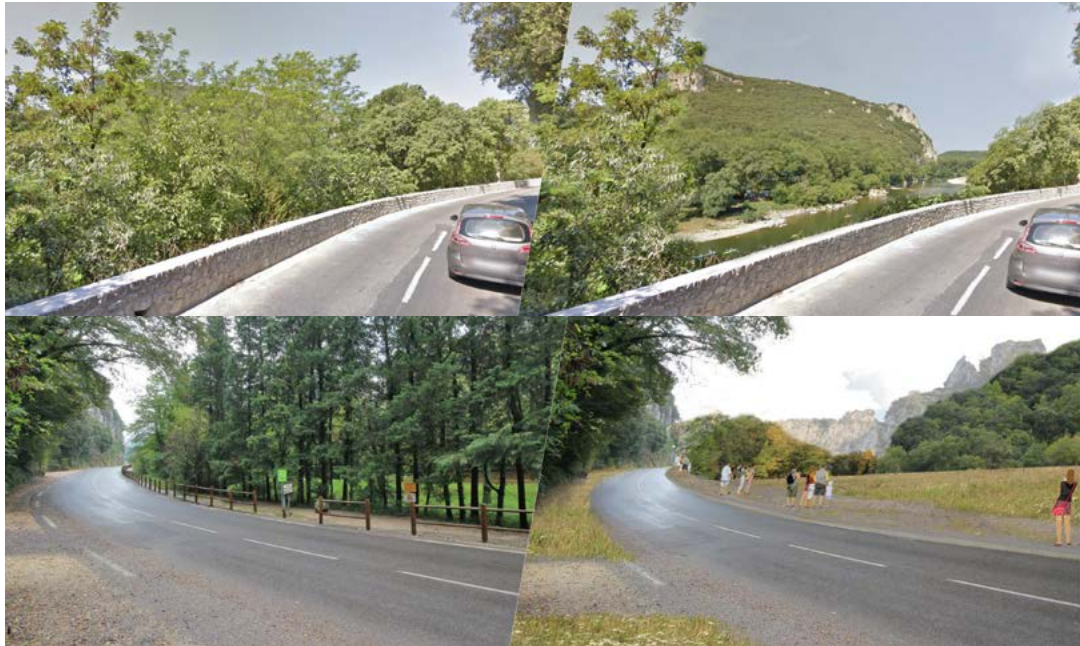
Action 4 / Enfouir toutes les lignes électriques et téléphoniques
Enfouissement de toutes les lignes sous la route départementale, dissimulation des réseaux présents sur le site, suppression de tous les poteaux, remplacement des transformateurs existants en veillant à leur intégration



Localisation des fenêtres paysagères



Action 10 / Redonner de la visibilité immédiate aux falaises et à la rivière depuis la route : création de fenêtres paysagères pour retrouver des vues sur l’Ardèche par des coupes d’arbres ponctuelles qui permettront de diversifier le parcours



Action10 / Redonner de la visibilité immédiate aux falaises et à la rivière depuis la route : lutter contre la fermeture paysagère des itinéraires par la création d’ouvertures paysagères le long de la route pour retrouver des vues sur les falaises et la rivière, intervention en accord avec les propriétaires, mise en place d’un entretien régulier des ouvertures



Action 12 / Réaliser une promenade piétonne sécurisée le long de la route et supprimer le stationnement sauvage

Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional

Réalisation inspirante : Aménagement de la route touristique des gorges de l’Ardèche, Agence de Paysage Patrice Pierron



Aménagement de 11 belvédères sur la route touristique des gorges de l’Ardèche et requalification paysagère de l’ensemble de l’itinéraire routier
MO Département de l’Ardèche (chargé des routes et partenaire du Pôle d’Excellence Rurale)
MOE Agence de Paysage Patrice Pierron

« Pour empêcher l’éparpillement du stationnement, une dizaine de belvédères a été désaffectée en étalant des tapis dissuasifs de très gros concassés d’un calcaire local, au gris teinté de blond, proche de la roche affleurante. Les concassés sont aussi utilisés autour de la végétation préexistante pour la préserver, aucune plantation nouvelle n’ayant été faite car l’arrosage n’aurait pu être assuré. Les concassés délimitent les zones de stationnements traitées en bicouche. Quand ils en serrent les espaces piétons en béton sablé de concassé calcaire, ils canalisent les flux de visite en les dirigeant vers les points de vue déterminés. Un autre calcaire du cru, presque marbrier, constitue le mobilier gravé dans la masse : piliers avec le nom du belvédère, tabourets aux motifs de la flore et la faune du site, dalles d’orientation au sol. Le projet est conçu par l’Agence de Paysage Patrice Pierron, sous maîtrise d’ouvrage du département, chargé des routes et partenaire du PER »

Source : Le Moniteur, D’après l’article de Gabriel Ehret



Le Grand Belvédère des Gorges de l’Ardèche (c) P. Pierron Paysagiste



Espaces piétons en béton sablé de concassé calcaire bien délimités (c) P. Pierron Paysagiste



Tapis dissuasifs de concassé pour éviter le stationnement diffus (c) P. Pierron Paysagiste



Mobilier en pierre calcaire locale

Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères



N8 - entre les Mangles et Beuplan / Dernière coupure d'urbanisation permettant de percevoir le paysage rural ; perception altérée par un hangar sans façade de route qualitative



N3 / Après avoir dépassé le bourd de Matouba, la route est encadrée par la végétation de la forêt ombrophile et sempervirente



N2 - Anse à Galets / Ambiance littorale au bord de la mer



N4 - Sainte-Anne / Coupure forestière comme séquence d'entrée dans la ville



N8 - Pelletan Sud / Terrassement préliminaire à l'urbanisation au 1er plan d'un paysage ouvert entraînant la privation de paysage depuis l'axe routier



N6 - Rougeole / L'urbanisation linéaire constituant un bourg isolé en point haut prive l'automobiliste des opportunités d'apercevoir le paysage

Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional

La qualité des paysages reposent entre autres sur la lisibilité des paysages ruraux et la composition équilibrée entre espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains. Le réseau routier traverse une diversité d’ambiances paysagères, gommée par un mitage urbain et l’urbanisation linéaire. Ces dynamiques liées à la pression urbaine sont des menaces pour les paysages et gommement les ambiances paysagères singulières du réseau routier régional.

Cet axe opérationnel vise à maîtriser certaines de ces évolutions pour **maintenir et renforcer la qualité et la diversité des paysages**. Pourquoi agir au niveau du réseau routier régional ? Parce que ces dynamiques sont étroitement liées à la route : elles s’appuient sur l’offre de desserte et l’effet vitrine de la route. La route, en tant que support d’aménagement et d’équipement du territoire, est le vecteur de dynamiques d’évolution qui menacent la qualité et la lisibilité des paysages.

Afin de préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional, il est nécessaire d’infléchir et d’encadrer les dynamiques d’urbanisation en organisant la desserte, d’affirmer les entrées de ville.

2.1 / Préserver le rythme de découverte des paysages

Les routes offrent des vues remarquables et traversent des ambiances singulières. Cependant, l’aménagement du territoire, l’urbanisation linéaire et le mitage du paysage tendent à homogénéiser les expériences paysagères le long du réseau routier et à gommer les ambiances paysagères identitaires. En parallèle, les nouveaux aménagements routiers ont tendance à effacer les tracés anciens, à banaliser le paysage routier mais surtout à uniformiser la découverte des paysages : multiplication des déviations, mise à 2x2 voies, réaménagement de nombreux carrefours en giratoires... La découverte des paysages perd du rythme, devient monotone due à l’uniformité de profil et à l’homogénéité de traitement des abords de la route.

Le réseau routier régional mérite une approche globale, à l’échelle du territoire, afin de conserver une variété de géométries qui en fait sa richesse, et d’offrir une découverte dynamique, nuancée et variée des paysages.

Objectifs

- L’aménagement global du réseau routier doit être envisagée sous l’angle de la diversité et aménager certaines sections en fluidité abstraite combinant des giratoires, alors que certaines voiries, avec leur grammaire de mouvement alternant arrêts et croisements, méritent d’être maintenues ou renforcées. De même qu’on est attentif, pour les grands paysages, aux

séquences, aux rythmes du relief, alternant profondes ondulations, côtes sèches et franchissement d’obstacles, on peut imaginer 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 de stationnement, plutôt qu’en recourant systématiquement aux mêmes solutions standardisées. **L’idéal est d’instaurer un cycle : une alternance entre zones contraintes et zones confortables.**

- Créer des ruptures de monotonie, efficaces sur la vigilance des conducteurs. Identifier et valoriser des lieux pertinents de rupture de monotonie :
 - en limite d’une séquence paysagère à l’ambiance singulière (forestière, rurale, littorale, ...)
 - seuil paysager : en limite d’unités paysagères
 - rotule routière : en limite d’une séquence caractérisée par le type d’ infrastructure

Ces lieux de rupture de monotonie sont l’occasion de créer des événements majeurs sur le réseau routier. Il s’agit de les associer à la valorisation des vues remarquables et à l’aménagement qualitatif des aires d’arrêts le long du réseau, lieux de découverte des paysages (stationnement, accueil, information, liaisons douces, accessibilité, contemplation...).

- Contre l’uniformité technique des caractéristiques normatives routières, la perception du paysage extérieur réduit l’ennui par la variété des ambiances procurées et des différentes perspectives offertes sur un itinéraire ; d’où l’importance de maintenir certaines perspectives extérieures depuis la route et de valoriser les seconds plans par une mise en scène particulière à partir de l’aménagement des emprises. **L’idéal est d’instaurer un cycle : une alternance entre séquence fermée et séquence aux horizons dégagés.**

- Identifier les sections de route « pittoresques » et pointer les caractéristiques qui en font des sections d’intérêts paysagers et patrimoniaux. Préserver et renforcer les sections routières aux ambiances paysagères identitaires.
Exemple : corniche forestière entre Gourbeyre et Trois-Rivières, route côtière panoramique entre Baillif et Vieux-Habitants, route pittoresque rurale entre Port-Louis et Anse-Bertrand, ...

- Mise en place de stratégies régionales de valorisation des paysages à partir des itinéraires routiers identifiés.
Exemple : Route de l’Esclave, Route des Moulins, itinéraire du patrimoine géologique, ...

Pistes d’actions

- Étude de définition des routes : identification des parcours, hiérarchisation

des points d’arrêt, potentiels de mise en valeur (vues, patrimoines, sites), organisation des séquences et des unités paysagères, sélection des paysages classés comme identitaires, ...

- Dans une démarche de développement touristique, les routes pourraient être nommées, en lien avec les paysages dans lesquels elles s’inscrivent donnant ainsi la possibilité de les identifier et d’inviter à leur découverte : routes touristiques à thème, marketing territorial.

2.2 / Infléchir et encadrer les dynamiques d’urbanisation

L’urbanisation linéaire accrochée à la route fait obstacle à la perception des paysages. Un rideau bâti accroché à la voirie s’étire le long de l’axe routier et crée un écran visuel qui fait obstacle à la perception des paysages ruraux ou naturels situés en arrière-plan. La végétation accompagnant l’urbanisation linéaire constitue également un écran visuel. Les réseaux aériens sont aussi étendus à mesure que l’urbanisation avance et brouillent les perceptions. Privé des paysages, l’automobiliste peut croire traverser un territoire très urbanisé, ce qui n’est pas vrai dans le cas d’une urbanisation strictement linéaire. Les constructions qui se substituent aux paysages locaux opèrent une banalisation des paysages et une perte d’identité du territoire. Le poids de l’urbanisation est amplifiée dans les paysages. L’urbanisation linéaire accrochée à la voirie tend à former des bourgs linéaires très entendus, des « bourgs-routes » aux multiples problématiques (mobilité, sécurité, image, cadre de vie).

L’urbanisme commercial — station-service, garages, snack, restaurants, primeurs — marquent fortement les paysages perçus depuis le réseau routier régional.

Objectifs

- Maintenir et préserver les coupures d’urbanisation qui subsistent et qui rappellent l’identité paysagère des lieux. Identifier des zones de respiration à préserver ou à créer (des parcs), notamment en point haut.
- Éviter les implantations de bâti (résidentiel ou commercial) ou d’infrastructures le long de la route, surtout au premier plan de paysages ouverts. Préserver des percées visuelles entre les bâtiments. Veiller à la lisibilité de la logique des limites urbaines (perception des espaces urbains au sein des paysages).
- Garder un espace tampon aménagé au-devant des constructions. Éloigner

Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional

les constructions et les parkings des bords de route et travailler leur intégration paysagère (plantations, éléments de scénographie, ...)

- Favoriser la mise en œuvre d’une urbanisation en épaisseur, avec la mise en place de dessertes internes, dans les secteurs déjà urbanisés

Pistes d’actions

- Contrôle étroit de l’urbanisation (localisation, implantations, formes urbaines), par l’application de documents supra-communaux (SAR, SCOT, etc.) ou par des stratégies locales de développement intégré et respectueux du territoire et de son identité (PLU, éco-quartiers, etc.)
- Renforcer les moyens de la police de l’urbanisme (contrôle des permis de construire)
- Inscrire les coupures d’urbanisation dans les documents d’urbanisme (SCOT, PLU)
- Accompagnement, sensibilisation et information des propriétaires privés via un cahier de recommandations architecturales et paysagères, notamment pour sensibiliser les propriétaires et les gestionnaires d’activités touristiques à une meilleure insertion paysagère de leurs équipements
- Action d’aménagement paysager pour les abords du bâti commercial, portée par les propriétaires privés, accompagnés par les collectivités, le CAUE, l’État

2.3 / Mettre en scène les entrées de ville

Les entrées de ville définissent la première image que l’on se fait des lieux. Elles accueillent et font la transition entre différents paysages. Les limites administratives des communes se situent souvent sur des limites naturelles (au droit des ravines, rivières).

Aujourd’hui, certaines 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).

Les paysages perçus depuis le réseau routier sont fortement marqués par

l’urbanisme commercial : station-service, garages, snack, restaurants, primeurs, s’installent en bord de route pour profiter à la fois d’une desserte optimale et d’un effet vitrine. L’abondance d’enseignes de plus en plus grandes, les bâtiments signal et les couleurs vives attirent particulièrement le regard. Les étendues de parking sont traitées en enrobé, les clôtures sont standardisées et hétéroclites... Ce manque d’intégration paysagère s’accompagne d’un effet d’annonce par des panneaux publicitaires 4x3 qui altèrent davantage la lisibilité des paysages. L’image des entrées de ville est aussi affectée par des aménagements routiers fonctionnels, dont l’objectif est d’assurer un trafic fluide et continu entre les centres urbains historiques et les espaces agricoles ou naturels. Des solutions d’aménagement sont mises en œuvre de manière systématique, se multipliant sans prise en compte des lieux ni traitement paysager. Par exemple, le giratoire devient un motif routier récurrent qui, associé à la station-service et à la grande surface commerciale, banalise le paysage péri-urbain d’entrée de ville.

Cette problématique de banalisation du paysage est particulièrement forte aux entrées de ville de Morne-à-l’Eau, Saint-François et Le Moule.

Objectifs

- Améliorer la qualité et la lisibilité des entrées de ville, pour marquer l’accueil sur le territoire et dans les espaces urbains par une requalification d’ensemble : limiter la signalétique, requalifier la route comme un espace public (passer de la route à la rue dans les entrées de ville, donner place aux modes doux, réduire l’emprise des chaussées), révéler les atouts paysagers du site (vue, cours d’eau, patrimoine...), accompagner l’évolution et la requalification des bâtiments existants, maîtriser les nouveaux projets d’urbanisation, composer les limites de l’espace bâti à travers les éventuels projets d’extensions...
- Identifier les « portes d’entrées » (ouvrage d’art, ravine ou rivière, ...) et renforcer leur effet de passage (mise en lumière, rétrécissement, traitement de sol éveillant l’automobiliste, ...). Réflexion quant au positionnement du panneau d’entrée en agglomération.
- Identifier les entrées de ville par des aménagements plus naturels
- Requalifier les zones d’activités. Favoriser l’accompagnement végétal du bâti commercial, tant par la préservation du patrimoine arboré préexistant que par de nouvelles plantations, si possible au moyen de palettes végétales locales, notamment sur les espaces fonctionnels extérieurs (parkings, aires de stockage des bâtiments commerciaux, ...).

Pistes d’actions

- Réalisation d’études de qualification des entrées de ville : propositions d’aménagement des voies et abords, traitement qualitatif des sols, accompagnement végétal (alignements d’arbres, arbres isolés qui marquent l’entrée...), mise en valeur des éléments de patrimoines paysagers et patrimoniaux existants, insertion des modes doux, sécurisation, choix de mobilier adapté à l’image des lieux...
- Encouragement à la requalification des zones d’activités, sensibilisation des acteurs économiques
- Définition d’une charte paysagère et architecturale des zones d’activités, existantes et futures (implantations, volumes, couleurs...)
- Réglementation de la publicité et des enseignes, et mise en place d’une signalétique homogène et cohérente, à l’échelle des lieux
- Maîtrise du développement par les documents d’urbanisme, anticipation des extensions, composition d’un projet d’ensemble visant à la mise en valeur de l’entrée, prescriptions qualitatives.

Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional

Réalisation inspirante : Le Contrat de Route de la RD6009, Piémont des Corbières, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

« Faire de la route départementale 6009, une vitrine respectée de notre territoire »

Le Piémont des Corbières maritimes est un territoire viticole, entré étang et massif, sur les contreforts des Corbières. Il est parcouru du nord au sud par plusieurs axes de communication importants dont la RD 6009. Cette route constitue une « vitrine » du territoire tant pour les habitants que pour les visiteurs qui viennent séjourner sur le territoire. Le trafic, si on y inclut le transit représente sur cette seule route, près de 10 millions d’usagers. Les paysages du Piémont des Corbières sont de grande qualité : un paysage méditerranéen diversifié et original grâce au relief, un axe de découverte, souvent en balcon sur le paysage, avec des points de vue panoramiques sur le territoire, une vitrine des productions locales qui font la renommée du territoire.

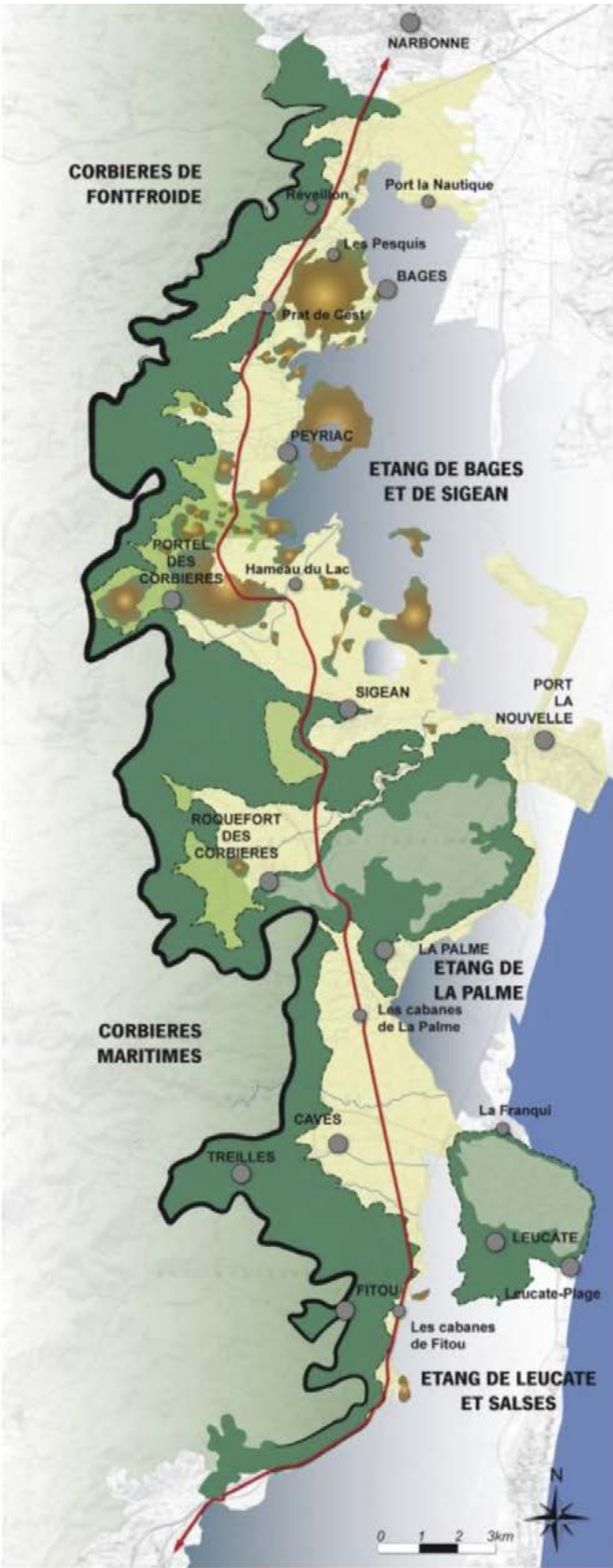
Mais cette partie du territoire du Parc souffre d’un déficit de reconnaissance et de valorisation, d’entretien et de mise en valeur de ses paysages, d’absence de dispositifs de préservation ou de gestion collective. Le cœur des villages des communes traversées est plutôt tourné soit vers les Corbières, soit vers les étangs et le littoral, d’où le risque de voir ce territoire traité comme une « arrière-cour » qu’une vitrine. La qualité des paysages est menacée par plusieurs facteurs : un paysage de vigne « localement » abandonné, la profusion d’affichage publicitaire, un urbanisme commercial sans aménagement des espaces extérieurs, l’artificialisation croissante des milieux et le manque de traitement de la route et ses abords.

Le piémont des Corbières a été identifié dans la charte du Parc comme une zone stratégique d’intervention sur les paysages. C’est pourquoi il a fait l’objet d’une charte paysagère puis d’un programme d’action collectif porté par la volonté de nombreux acteurs d’améliorer la qualité de ces paysages « vitrines ». Depuis 2015, le Contrat de Route de la RD6009 définit précisément les actions à mettre en œuvre et a permis à chaque acteur concerné de s’engager dans leur mise en œuvre. Le PNR anime le contrat de route et les actions sont réalisées par :

- Le Département de l’Aude pour réhabiliter des délaissés routiers, aménager des aires de repos, améliorer la gestion des accotements et aires d’arrêt, implanter une signalisation collective des activités,
- Les services de l’État pour maîtriser l’affichage publicitaire, la lutte contre la délinquance,
- Le PNR pour restaurer des murets de pierres sèches, supprimer des points noirs paysagers, mettre en valeur des éléments paysagers, proposer un guide et une harmonisation de la signalisation et de l’affichage,
- Les vignerons pour remettre en culture des friches agricoles,
- Les collectivités pour supprimer des points noirs paysagers, harmoniser la signalisation des activités dans les villages, prendre en compte ces enjeux paysagers dans les documents d’urbanisme
- Suez Environnement pour l’intégration paysagère du centre de traitement et de valorisation des déchets,, améliorer la gestion des déchets,
- ENEDIS pour ne plus créer de lignes électriques aériennes et améliorer l’aspect des transformateurs électriques, etc.

Après avoir dressé un bilan très positif des 5 premières années de mise en œuvre de ces actions, une nouvelle mouture de ce contrat de route pour les paysages de la RD6009 est en préparation.

Source : www.parc-naturel-narbonnaise.fr



Trois objectifs stratégiques et huit objectifs opérationnels

1. Proposer une vitrine de qualité du territoire

- Requalifier les abords routiers
- Promouvoir une signalétique harmonisée et maîtriser l’affichage publicitaire
- Requalifier les abords des activités isolées (stations-services, ...)

2. Préserver et valoriser les paysages agricoles et naturels

- Révéler les éléments de repères végétaux
- Valoriser les éléments de repères bâtis
- Redonner une vocation aux friches agricoles

3. Urbaniser en cohérence avec les écrans villageois

- Favoriser la prise en compte des paysages dans les extensions urbaines
- Favoriser la prise en compte des paysages dans les aménagements et équipements

Extrait du Contrat de Route de la RD6609, PNR Narbonnaise en Méditerranée



Axe 3 / Améliorer la lisibilité des paysages



N8 - Pelletan Sud / L'urbanisation linéaire s'accompagne d'une multiplication des réseaux aériens



Détritus en bord de route



N4 - Zone humide de Saint-Félix / Ambiance végétale perturbée par l'affichage publicitaire

3.1 / Enrayer la pollution visuelle

Les perceptions du paysage depuis le réseau routier régional sont altérées par l'interposition d'une premier plan visuel hétéroclite souvent peu qualitatif, et exogène au paysage traversé : affichage publicitaire, enseignes commerciales et panonceaux, dépôts sauvages de déchets et gravats, réseaux aériens. La lisibilité des paysages peut être bonne, partielle ou mauvaise, selon le cumul des éléments de pollution. Les dépôts sauvages de déchets dévalorisent particulièrement les paysages ruraux et naturels et représentent une pollution écologique des milieux naturels.

Objectifs

- L'objectif est d'améliorer la lisibilité des paysages depuis le réseau routier, en maintenant la transparence visuelle du premier plan de perception. Il s'agit de clarifier le domaine routier en retirant progressivement tous les obstacles visuels.
- Privilégier les lignes électriques enterrées pour perturber le moins possible les paysages traversés ; Enfouir les réseaux aériens existants pour clarifier le premier plan de perception
- **Enrayer la problématique des déchets en bord de route.** La présence de déchets (macrodéchets (VHU) et microdéchets (déchets abandonnés par les usagers ou autres) sur les routes participe à la dépréciation des paysages et de l'image du territoire qui en découle. Il convient de prévoir des équipements de collecte dans les aménagements réalisés sur les délaissés et de prévoir leur collecte dans les plans de gestion établis par les gestionnaires.

Pistes d'actions

- Réglementation de la publicité et des enseignes, notamment en entrées de ville ou dans les zones d'urbanisme commercial => [voir FA1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération.](#)
- Lutter contre les décharges sauvages qui accompagnent souvent les voies d'accès reculées et nuisent alors à la qualité des sites concernés, et mettre en place les filières adaptées à la collecte et au dépôt des ordures ménagères et autres matériaux (gravats, encombrants, électroménager ...) : déchetteries, bornes de dépôt volontaire régulièrement collectées.
- Identifier les zones où sont abandonnés les VHU et prévoir le ramassage systématique des carcasses de véhicules le long des routes
- Sensibiliser les usagers des routes à la problématique des déchets

OQP n°2

VEILLER À LA QUALITÉ DES PAYSAGES ROUTIERS

Que se passe-t-il ?

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. Cette réponse purement technique entraine la banalisation et le « clonage » des aménagements connexes à la route y compris le désintéressement au paysage de la route.

Quelle est la véritable identité paysagère Guadeloupéenne, celle qui fait sens pour la représentation des habitants et non celle que l’on présente à des visiteurs pour satisfaire à l’image des îles de la caraïbes ?

Quelles seraient les caractéristiques d’une infrastructure routière Guadeloupéenne, et non Métropolitaine ? Quelle est l’identité du patrimoine routier guadeloupéen à valoriser ?

Quels sont les enjeux ?

- L’identité du réseau routier régional
- La qualité des paysages routiers
- La qualité du paysage nouveau fabriqué par la route

Quelle est l’objectif de qualité paysagère ?

Il est nécessaire de sortir des logiques d’aménagement strictement fonctionnelles afin d’ambitionner de façonner des paysages routiers de qualité. Ne plus opposer les impératifs techniques à la qualité paysagère. Hormis la grande vitesse, les autres qualités techniques d’une route — sécurité, fluidité, économie... — peuvent aller de pair avec des qualités esthétiques telles que simplicité, lisibilité ou composition des vues (Tricaud, NR Des routes bien dans leur site)

L’objectif est d’aménager et gérer le domaine public routier, afin qu’il soit une vitrine du territoire guadeloupéen, en adéquation avec le contexte paysager. Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers, du détail jusqu’à la grande échelle. Donner une place centrale au paysage dans les projets routiers futurs, insérer au mieux les nouveaux projets routiers dans les paysages traversés, prendre conscience du nouveau paysage fabriqué en aménageant des routes.

La route est un vecteur de découverte des paysages et sa conception doit permettre de valoriser l’identité des paysages traversés. Le végétal est un outil de composition du paysage, au même titre que les terrassements et les ouvrages d’art. Le projet routier est aussi une opportunité de création de nouveaux paysages, à l’échelle de l’ouvrage route mais aussi à l’échelle du territoire traversé.

Cet objectif de qualité paysagère se déclinent en trois axes opérationnels :
Axe 1 / Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers
Axe 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier
Axe 3 / Placer le paysage au cœur des nouveaux projets d’aménagements routiers

Quels sont les objectifs ?

- Faire du réseau routier régional un vecteur de l’identité paysagère guadeloupéenne
- Prévenir la banalisation des aménagements de la route
- Œuvrer pour une ingénierie de la voirie locale



N4, une voie rapide en 2x2 voies traversant le Gosier

« Le domaine public routier national est composé de l’ensemble des dépendances appartenant à la Région et affectées à la circulation terrestre. Il comprend notamment l’emprise des chaussées, le sous-sol, les trottoirs, les fossés, les ponts et tunnels, les accotements, les arbres longeant les voies, les talus en remblai et déblai, les murs de soutènement, les dispositifs de sécurité comme les glissières de sécurité et les appareils et panneaux de signalisation. »

Source : Règlements de voirie régional et départemental de Guadeloupe

OQP n°2

VEILLER À LA QUALITÉ DES PAYSAGES ROUTIERS



AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

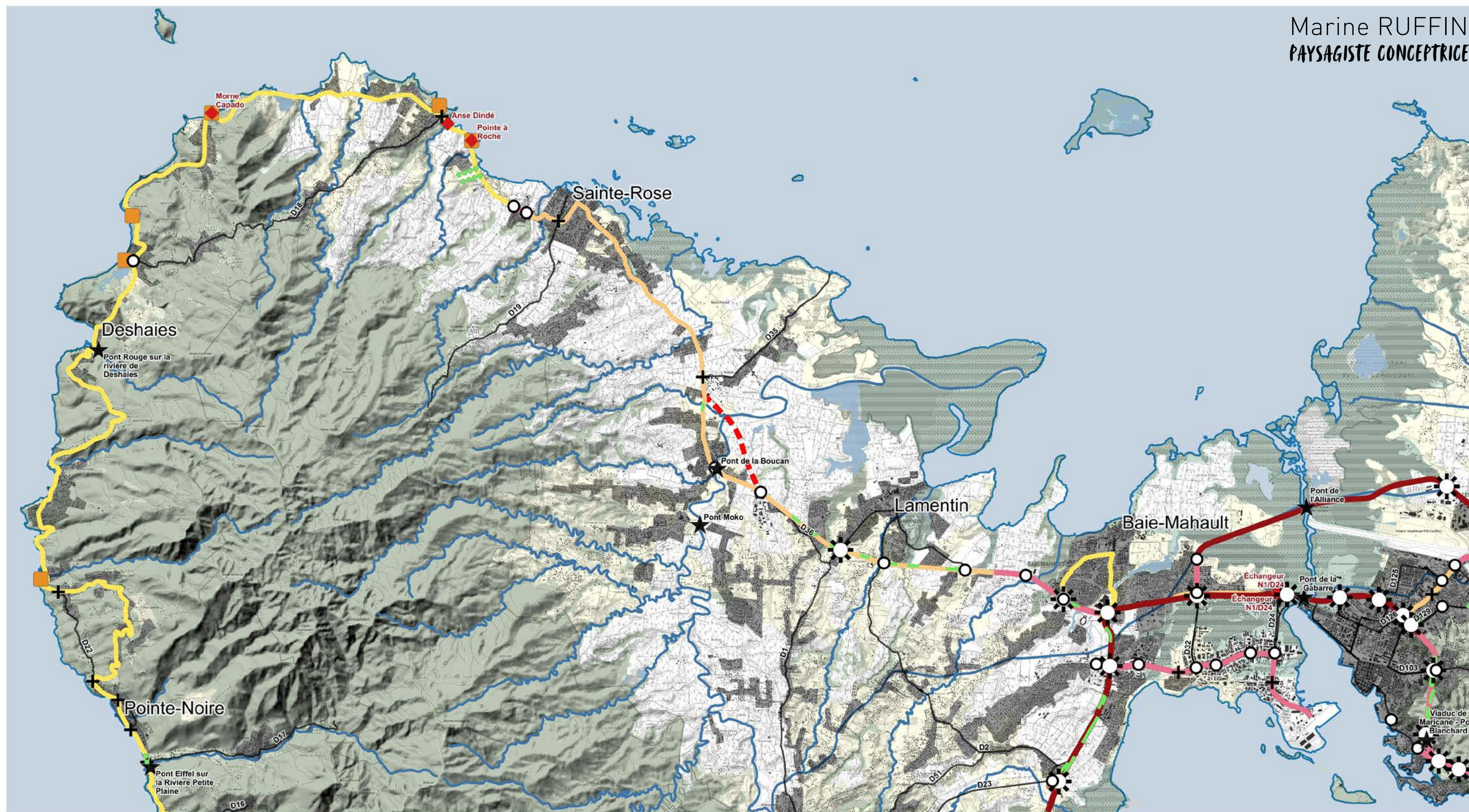
- 1.1 / Mettre la route en cohérence avec le contexte paysager
- 1.2 / Renforcer la sobriété de la route
- 1.3 / Qualifier les limites du domaine public routier
- 1.4 / Valoriser la tradition d'ouvrages d'art
- 1.5 / Concilier terrassements et enjeux paysagers

AXE 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

- 2.1 / Engager la gestion durable des dépendances vertes routières
- 2.2 / Entretenir les 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



OQP 2 / Veiller à la qualité des paysages routiers - NORD BASSE-TERRE

Renforcer la sobriété propre à la route

- Type autoroutier : réduire le cortège d'équipements concomittants
- De 8 à 14 m de large : réduire l'impact des gabarits routiers larges
- De 6 à 8 m de large : encadrer les possibilités d'aménagement
- De 4 à 6 m de large : section contrainte
- De 3 à 4 m de large : section fortement contrainte

Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

- ★ Valoriser les ouvrages d'art
- ◆ Résorber les délaissés routiers
- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- Minimiser l'impact des grands talus en déblai

Promouvoir des aménagements contextualisés

- ⊙ Échangeur
- Giratoire
- ⊕ Intersection majeure

Gérer et valoriser le patrimoine végétal

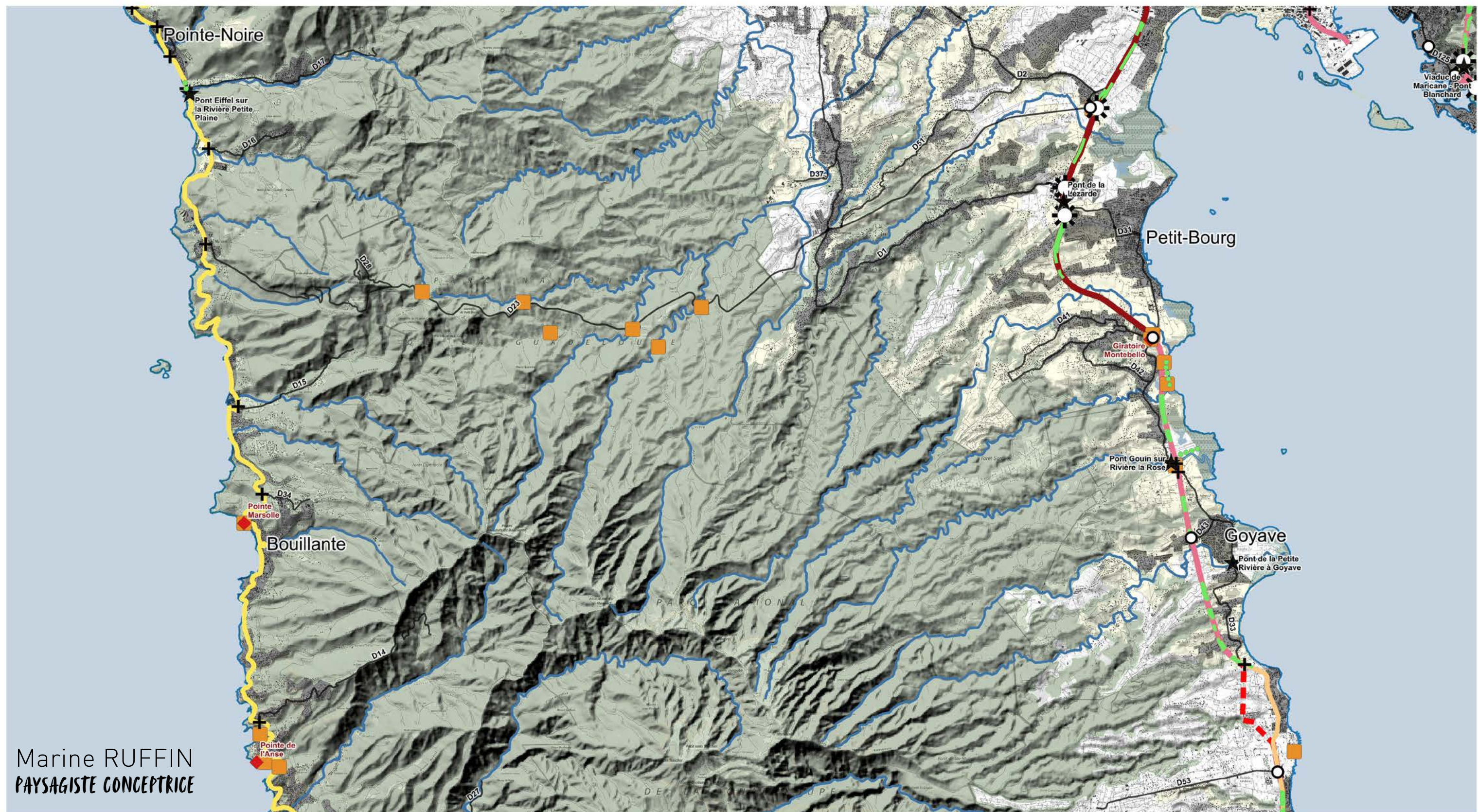
- Entretenir et renforcer les alignements d'arbres

Ouvrer pour l'intégration paysagère de qualité des nouvelles infrastructures routières

- Contournement de bourg en projet



0 1 2 km



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

OQP 2 / Veiller à la qualité des paysages routiers - CENTRE BASSE-TERRE

Renforcer la sobriété propre à la route

- Type autoroutier : réduire le cortège d'équipements concomitants
- De 8 à 14 m de large : réduire l'impact des gabarits routiers larges
- De 4 à 6 m de large : section contrainte
- De 3 à 4 m de large : section fortement contrainte

Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

- ★ Valoriser les ouvrages d'art
- ◆ Résorber les délaissés routiers
- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- Minimiser l'impact des grands talus en déblai

Promouvoir des aménagements contextualisés

- ⊙ Échangeur
- Giratoire
- ⊕ Intersection majeure

Gérer et valoriser le patrimoine végétal

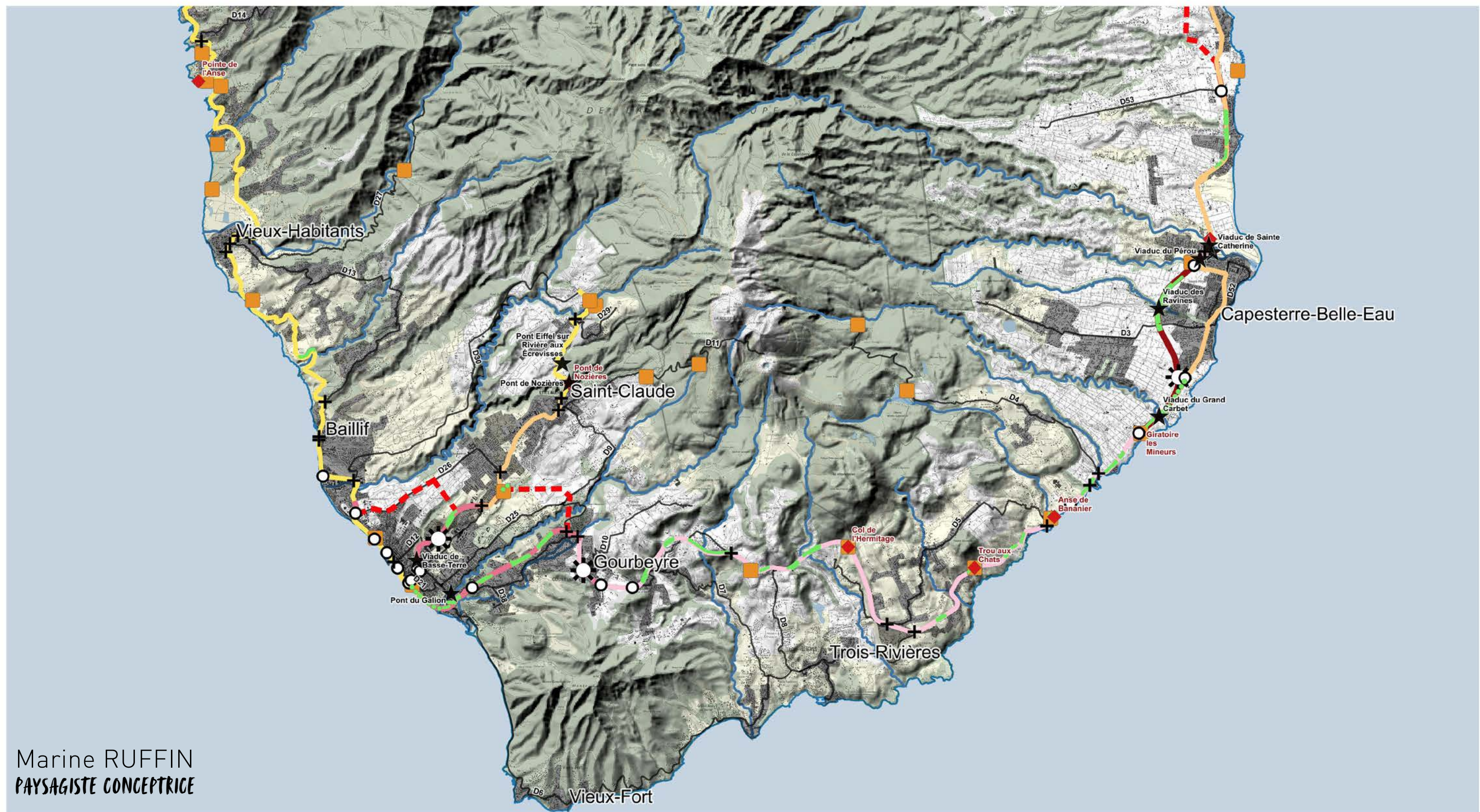
- Entretenir et renforcer les alignements d'arbres

Ouvrer pour l'intégration paysagère de qualité des nouvelles infrastructures routières

- - - Contournement de bourg en projet



0 1 2 km



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

OQP 2 / Veiller à la qualité des paysages routiers - SUD BASSE-TERRE

Renforcer la sobriété propre à la route

- Type autoroutier : réduire le cortège d'équipements concomitants
- De 8 à 14 m de large : réduire l'impact des gabarits routiers larges
- De 6 à 8 m de large : encadrer les possibilités d'aménagement
- De 4 à 6 m de large : section contrainte
- De 3 à 4 m de large : section fortement contrainte

Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

- ★ Valoriser les ouvrages d'art
- ◆ Résorber les délaissés routiers
- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- Minimiser l'impact des grands talus en déblai

Promouvoir des aménagements contextualisés

- ⊙ Échangeur
- Giratoire
- ⊕ Intersection majeure

Gérer et valoriser le patrimoine végétal

- Entretenir et renforcer les alignements d'arbres

Ouvrer pour l'intégration paysagère de qualité des nouvelles infrastructures routières

- Contournement de bourg en projet



0 1 2 km

Renforcer la sobriété propre à la route

- De 8 à 14 m de large : réduire l'impact des gabarits routiers larges
- De 6 à 8 m de large : encadrer les possibilités d'aménagement
- De 4 à 6 m de large : section contrainte
- De 3 à 4 m de large : section fortement contrainte

Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

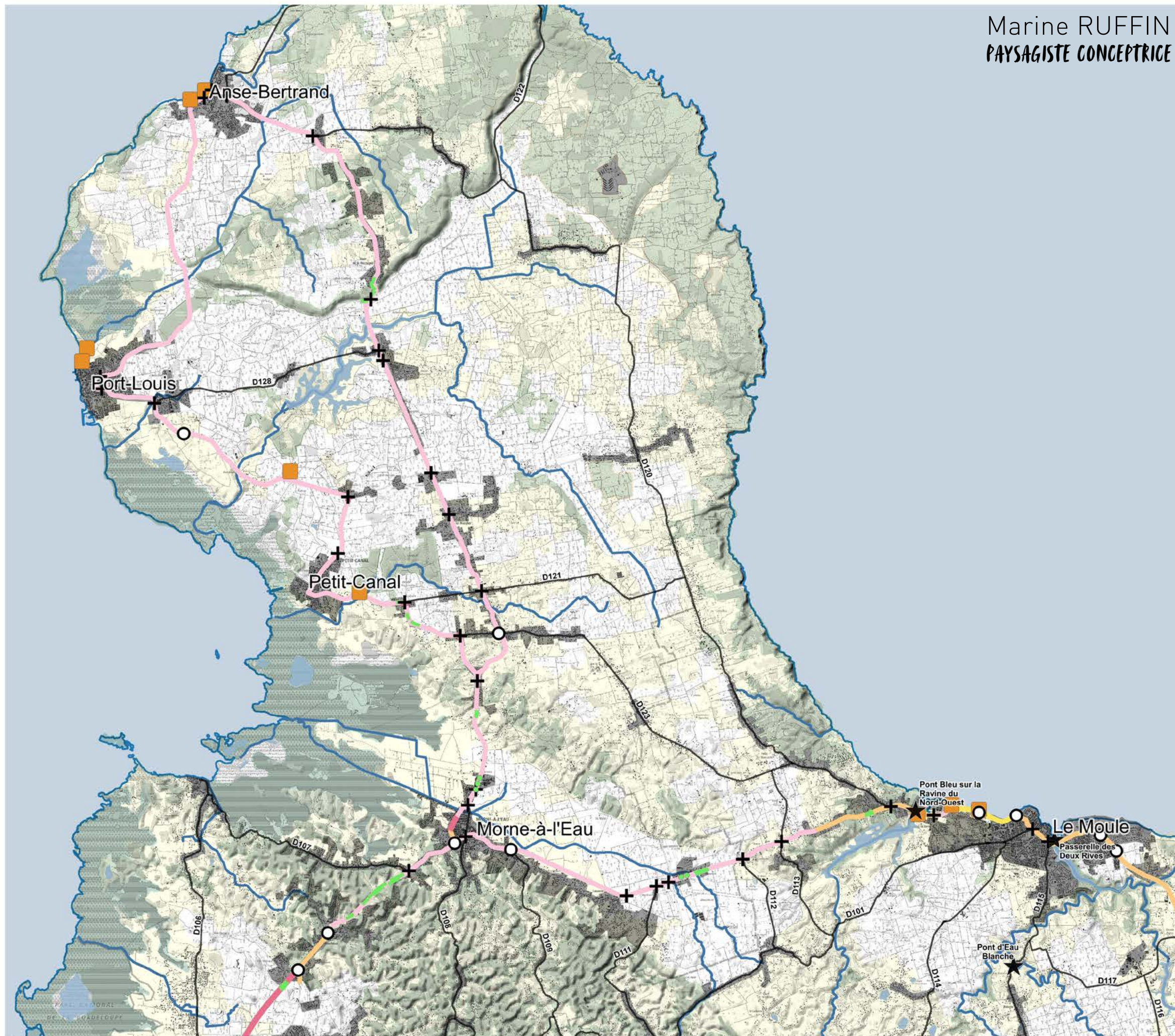
- ★ Valoriser les ouvrages d'art
- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- Minimiser l'impact des grands talus en déblai

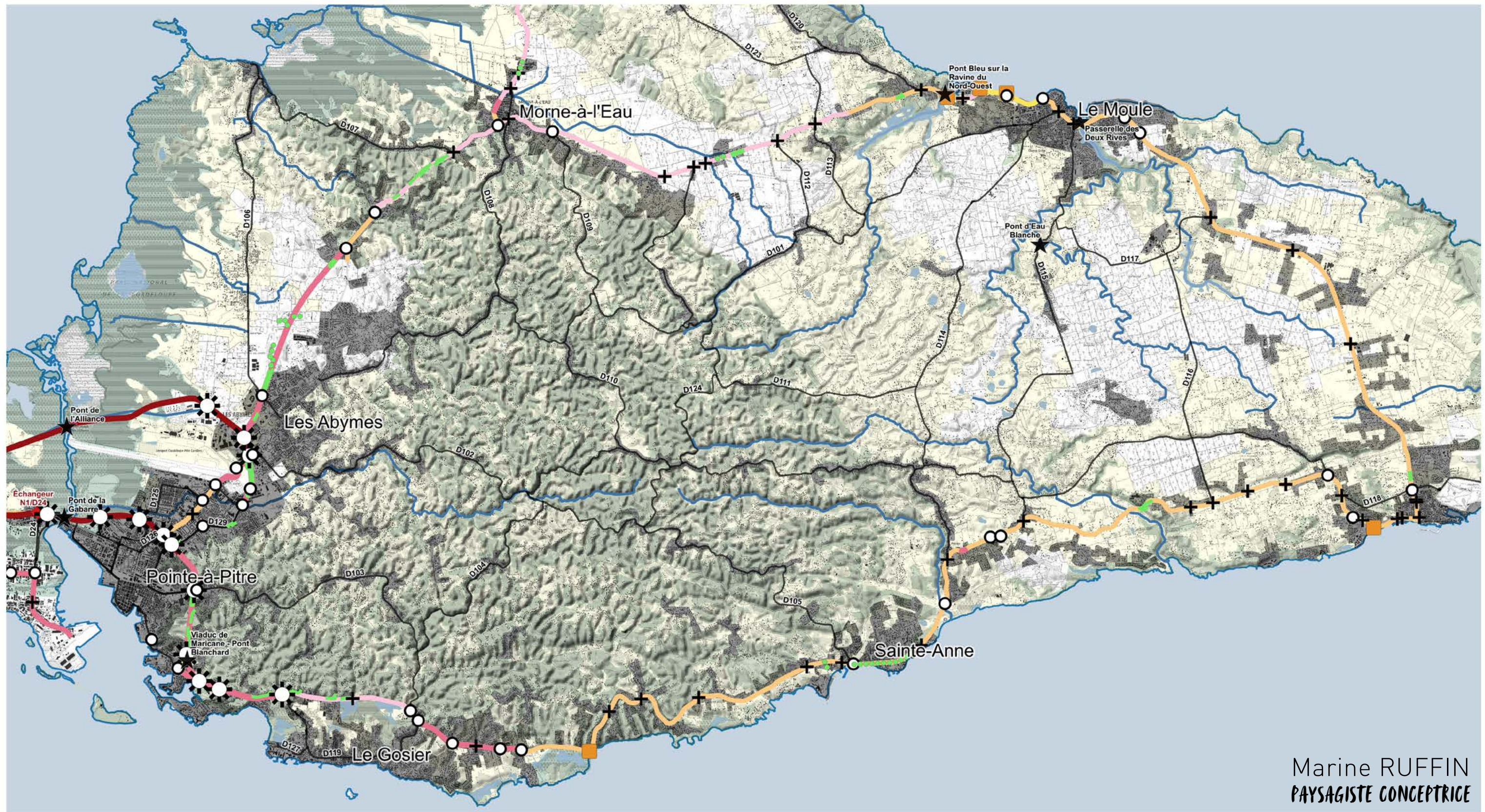
Promouvoir des aménagements contextualisés

- Giratoire
- + Intersection majeure

Gérer et valoriser le patrimoine végétal

- Entretien et renforcer les alignements d'arbres





Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

OQP 2 / Veiller à la qualité des paysages routiers - CENTRE GRANDE TERRE

Renforcer la sobriété propre à la route

- Type autoroutier : réduire le cortège d'équipements concomitants
- De 8 à 14 m de large : réduire l'impact des gabarits routiers larges
- De 6 à 8 m de large : encadrer les possibilités d'aménagement
- De 4 à 6 m de large : section contrainte
- De 3 à 4 m de large : section fortement contrainte

Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

- ★ Valoriser les ouvrages d'art
- ◆ Résorber les délaissés routiers
- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- Minimiser l'impact des grands talus en déblai

Promouvoir des aménagements contextualisés

- ⊗ Échangeur
- Giratoire
- + Intersection majeure

Gérer et valoriser le patrimoine végétal

- Entretenir et renforcer les alignements d'arbres



0 1 2 km

OQP 2 / Veiller à la qualité des paysages routiers
MARIE-GALANTE

Renforcer la sobriété propre à la route

- De 4 à 6 m de large : section contrainte
- De 3 à 4 m de large : section fortement contrainte

Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

- ★ Valoriser les ouvrages d'art
- Minimiser l'impact des grands talus en déblai

Promouvoir des aménagements contextualisés

- Giratoire
- + Intersection majeure



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

Axe 1 / Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers



N2 - entrée Sud dans Pointe-Noire / Pont Eiffel réhabilité et articulé avec une circulation piétonne et nouvel ouvrage de franchissement de la rivière Petite Plaine



N1 - Goyave / Talus en déblai soumis à l'érosion superficielle



N2 - Côte-Au-Vent / Talus rocheux avec mise en valeur de la couche géologique



N1 / soutènement en gabions remplis de granulats



N2 - Pointe Madame / délaissé routier en bord de mer



N6 - Rougeole / Accotements bétonnés



N5 - Canal des Rotours, Morne-à-l'Eau / Accotement en tuf, traitement visuellement clair qui attire le regard et évoque le socle calcaire de la Grande-Terre



N5 / glissières de sécurité en bois, accotement asphalté dans la continuité de la chaussée et abords enherbés fauchés

Axe 1 / Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers

Le réseau routier régional constitue un patrimoine dont la valeur est structurante pour les paysages de Guadeloupe. L’objectif de cette axe opérationnel est de promouvoir un paysage routier de qualité afin que le réseau routier régional soit un vecteur de l’identité guadeloupéenne. Il s’agit de veiller à l’impact paysager des aménagements routiers et d’adapter leur niveau d’équipement. Profils en travers, talus routiers, ponts, ouvrages de soutènement, glissière de sécurité, garde-corps, potelets, arrêts de bus... autant d’éléments qui, à l’échelle de l’ouvrage route, composent un paysage et participent à l’identité de la route. Les abords de la route, et particulièrement les premiers plans qui sont en relation visuelle directe, peuvent participer à l’intérêt des parcours, dans la mesure où ils sont bien traités.

L’objectif est aussi de souligner la singularité des paysages routiers (modèles des talus routiers, résorption des délaissés routiers, aménagements de franchissement de vallées, mise à nue et mise en valeur de couches géologiques, création d’ouvrages d’art de qualité, révéler les franchissements de rivières et de cours d’eau, les bassins de rétention...).

Les futurs projets routiers concernant les tracés existants, que ce soit des projets d’élargissement et/ou de voies réservées, doivent être encadrés afin de prendre en compte les enjeux paysagers des nouveaux aménagements. Des études de requalification paysagère doivent systématiquement être menées en parallèle.

1.1 / Mettre en cohérence les aménagements routiers avec le contexte paysager

La route est un vecteur de découverte des paysages et sa conception doit permettre de valoriser l’identité des paysages traversés. Les aménagements réalisés sur le domaine routier doivent respecter l’identité paysagère des lieux où ils sont réalisés.

Objectifs

- Développer un parti pris d’aménagement qui s’appuie sur la compréhension d’un contexte paysager très large : établir clairement des références aux milieux pour les plantations en bord de route, la végétalisation des dépendances vertes, les ouvrages de soutènement, ... La dualité, née des deux îles de Grande-Terre et Basse-Terre, peut être point de départ pour développer des partis pris d’aménagement contextualisés. Les Grands

Ensembles Paysagers (GEP) identifiés dans le cadre de l’Atlas des Paysages constituent des aires géographiques cohérentes pour développer des partis pris d’aménagement plus fins.

- Les équipements « hors-sol » de la route ont un impact visuel à prendre en compte : mobilier urbain (banc, kiosque, arrêt de bus, poubelles, conteneurs à déchets, éclairage public), les dispositifs de sécurité (glissières de sécurité, garde-corps, potelets, candélabres) et les panneaux de signalisation routière. Au lieu des solutions standardisées, les équipements de la route peuvent être choisis en cohérence avec le contexte paysager, en portant notamment attention aux matériaux de construction. D’autres éléments peuvent se trouver mis en valeur (parapet en maçonnerie dans les zones escarpée côtière à la place d’une glissière de sécurité par exemple).
Exemple : Dans le GEP de la Côte-sous-le-Vent, les matériaux typiques de la région sont issus des ressources forestières du territoire. En effet, le bois est utilisé dans l’architecture traditionnelle locale et de plus en plus pour les constructions nouvelles (source : Atlas des paysages). Ce matériau est à privilégier sur l’ensemble du GEP en visant une cohérence de traitement : on peut imaginer des glissières de sécurité bois, en complément des parapets en pierre, sur l’ensemble de l’itinéraire de la N2.

- Le traitement des accotements stabilisés, et ponctuellement les revêtements de voirie, peuvent être définis en prenant en compte le contexte géologique. Au lieu de bétonner systématiquement les accotements, il s’agit de promouvoir un matériau de qualité au sol, économe et facile à mettre en œuvre (mélange terre-pierre avec granulats locales, granulats pour enrobés bitumineux, enrobé coloré et texturé). Là encore l’échelle des GEP est pertinente pour définir des traitements contextualisés.
Exemple : le GEP Nord Basse-Terre / Côte-au-Vent repose sur un socle géologique spécifique de nature volcano-sédimentaire. Les sols argileux, sont constitués d’argiles ferralitiques, ce sont des sols rouges typiques des régions tropicales humides (source : Atlas des Paysages). Cette couleur, ou du moins son interprétation, pourrait être un marqueur identitaire des aménagements routiers (par exemple, enrobé coloré et texturé pour délimiter les arrêts de bus, les voies de bus et les pistes cyclables....). L’aménagement des routes sur le socle calcaire de la Grande-Terre laisse visibles de nombreux affleurements du socle rocheux. Le substrat calcaire exploité dans les carrières de tuf pourrait être un marqueur identitaire des aménagements en Grande-Terre.

- Traiter les abords de voies de la façon la plus neutre possible permettant la « couture » de la route au territoire traversé et offrant des premiers plans visuels qualitatifs (abords naturels, plantations d’essences locales en lien avec les parcelles adjacentes...).

Pistes d’actions

- Définition d’une charte de qualité (sobriété, réversibilité, respect de l’environnement, aménagement « light », économie de moyens) et d’une charte de cohérence des aménagements adaptés au contexte (urbain, rural, forestier...). S’appuyer sur la carte des ambiances paysagères réalisée dans le cadre du Plan de Paysage.
- Carnet de recommandations : établir une liste de mobilier, matériaux, équipements à utiliser dans les différents contextes routiers (zones urbaines, zones rurales, zones naturelles)
- Une réflexion pourrait être menée par les architectes sur le sujet des équipements de la route comme ils l’ont fait sur l’habitat

1.2 / Qualifier les limites du domaine public routier

La limite entre la voie publique et les propriétés riveraines s’avère floue et ténue dans le cas d’une urbanisation spontanée sans contrôle de l’urbanisme. Bien que l’alignement soit la procédure définie dans le cadre du code de la voirie routière, il n’est pas rare d’observer des cas de non-alignement où la propriété riveraine empiète sur le domaine public. En ville notamment, le riverain s’approprie l’espace public (marches d’escaliers sur le trottoir, carrelage de faïence colorée, ...). Hors agglomération, l’urbanisation spontanée « s’agrafant » au plus proche à la voirie prive la route de ses dépendances vertes.

L’urbanisation linéaire accrochée à la voirie s’accompagne d’une bétonisation quasi-systématique des bas-côtés de la route : les fossés de drainage sont couverts, les accotements sont traités en béton ferraillé de manière continue et linéaire et non pas uniquement au droit des accès riverain. Ce mode d’aménagement représente des proportions considérables à l’échelle du réseau routier régional. À mesure que l’urbanisation linéaire progresse dans les espaces agricoles ou naturels, la route perd son identité paysagère locale. Le paysage routier se retrouve caractérisé par un front bâti peu qualitatif, accompagné d’une multitude de limites séparatives, hétéroclites, disparates, sans cohérence architectural ni qualité paysagère.

Par ailleurs, le stationnement en long des riverains en bord de route représente un écran visuel supplémentaire et fait obstacle aux continuités piétonnes et cyclables sur l’espace des accotements.

Axe 1 / Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers

Objectifs

- Qualifier et épaissir la limite entre voie publique et propriétés riveraines : offrir un pied de bâti qualitatif en ville (jardinet, « frontage »), conserver une « couture » au territoire hors agglomération (dépendances vertes, haie, ...)
- Bornage plus claire des limites de propriété du domaine public routier afin d’éviter l’empiétement (accotements végétalisés, arbres d’alignements, mobilier urbain, ...)
- Reconstituer une lisière jardinée qui participe à l’intérêt paysager de la route, affirmer le rôle de la végétation comme filtre entre la route et l’habitat.
- Ouverture et renaturation des fossés de drainage, pour une gestion intégrée des eaux pluviales
- Limiter le traitement béton des accotements aux accès riverains afin d’en améliorer la lisibilité

Pistes d’actions

- Étude de géomètre-expert afin de vérifier la concordance des limites du domaine public : régularisations foncières à effectuer pour faire correspondre les limites de propriétés du domaine public routier avec les limites *de fait* (limite de l’ouvrage public routier, y compris ses dépendances)
- Encadrer l’aspect des limites séparatives des propriétés riveraines dans les documents d’urbanisme à l’échelle communale ; PLU (type de clôture, mur d’enceinte, haie, hauteur de végétation, ...)
- Alignements d’arbre comme moyen de préserver des dépendances vertes et/ou une emprise routière large permettant l’installation des modes doux de déplacements (selon la réglementation, les alignements sont plantés à minimum 4 mètres du bord de chaussée).
- Charte d’aménagement des accotements selon le contexte (trottoir avec bordure, accotements non bétonnés, accotements bitumés, ...)
- Concours de fleurissement du pied de bâti, pouvant être impulsé par le CAUE

1.3 / Renforcer la sobriété de la route

Les routes offrent des vues remarquables et traversent des ambiances singulières. Elles sont des vecteurs de découverte des paysages et donnent aux visiteurs la première image du territoire. Cependant, 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. L’urbanisation linéaire s’accompagne d’une bétonisation systématique des accotements, induisant une déqualification paysagère de la route, surtout en contexte rural où l’urbanisation est strictement linéaire.

L’objectif est de renforcer la sobriété de la route afin de la mettre en valeur comme support de perception des paysages. Hormis la grande vitesse, les autres qualités techniques d’une route — sécurité, fluidité, économie... — peuvent très bien aller de pair avec des qualités esthétiques telles que simplicité, lisibilité ou composition des vues.

Les routes du réseau routier régional méritent une approche globale, à l’échelle du territoire, afin de minimiser leur impact dans le paysage, d’améliorer leur lisibilité, d’assurer leur cohérence de traitement et de permettre *in fine* la découverte des paysages.

Objectifs

- Épurier les aménagements routiers, renforcer la sobriété propre à la route : faible présence de peinture au sol et de dispositifs routiers tels que les bordures béton ou les glissières de sécurité standardisées... La typologie d’infrastructure influence en grande partie le vocabulaire d’aménagement employé : les équipements d’une voie de contournement en 2x2 voies sont plus importants et leur bonne intégration esthétique et paysagère plus compliquée - mur anti-bruit, bretelle d’insertion, glissière de sécurité obligatoire au niveau des voies extérieures et du terre-plein central, ... Alors qu’une route prioritaire à une chaussée limitée à 90 km/h peut avoir un cortège d’équipements concomitants moins importants.
- Prévenir la banalisation des aménagements routiers en évitant d’aménager systématiquement des carrefours à sens giratoire pour gérer les intersections routières.
- Renaturer les aires non stratégiques et résorber les délaissés routiers qui participent à la dépréciation du paysage routier, et parallèlement perturbent la perception des paysages lointains. Exploiter le foncier disponible du

domaine routier pour des améliorations fonctionnelles et/ou paysagères, au cas par cas.

- Limiter le domaine d’appartenance de la route (réduire l’espace perceptible) au ruban d’asphalte et aux glissières de sécurité en limitant tout ce qui augmente l’effet de passage de la route (fossés, clôtures, ouvrages annexes, murs anti-bruit, etc.) ; proposer d’autres tracés pour les petites routes parallèles qui double l’effet de passage de la route ; faire en sorte que tous les talus de déblais ou de remblais appartiennent au paysage traversé, et non pas à la route => voir **FA2.3 / Minimiser l’impact paysager des talus routiers**
- Choix des largeurs de chaussée géométrique (impact des emprises routières) : les dimensions des axes routiers participent aussi à l’identité du territoire. On peut choisir de réduire la taille des voies sur certains tronçons, pour réduire la vitesse et gagner de la place sur les bas-côtés.
- Veiller à la qualité des accotements pour retrouver un premier plan de perception requalifié et le plus neutre possible permettant de percevoir le grand paysage sans nuisance.
- Veiller à la qualité paysagère des façades de route, les franges du domaine routier qui jouent un rôle de filtre dans certains cas et permettent de réduire les incidences visuelles. Identifier les zones où les façades de route méritent d’être maîtrisées et améliorées (bâti résidentiel et d’activité).

Pistes d’actions

- Étude de définition des routes : identification des parcours, hiérarchisation des points d’arrêt, espaces à renaturer, liens possibles entre la route et les liaisons douces, potentiels de mise en valeur (vues, patrimoines, sites)...
- Définition d’une charte de qualité et de cohérence des aménagements le long des itinéraires : typologie des aménagements et services en fonction des aires, nature des matériaux, ambiances à décliner... Intégrer les notions de sobriété, réversibilité, respect de l’environnement
- Recenser tous les délaissés routiers, les propriétaires fonciers et identifier l’usage que l’on pourrait en faire (aire de pique-nique, départ de sentiers, accès aux plages, points de vues...) => voir **FA2.1 / Résorber les délaissés routiers**

Axe 1 / Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers

1.4 / Valoriser la tradition d’ouvrage d’art

Les ouvrages d’art sont les éléments de patrimoine les plus intimement liés à la route et à son histoire. Les ouvrages de franchissement des cours d’eau sont très présents sur le réseau routier régional : ouvrages routiers anciens (patrimoine Eiffel) et ouvrages récents. Ils marquent très souvent l’entrée dans une ville ou dans un paysage singulier, les rivières et ravines étant les frontières naturelles du territoire des communes et des unités paysagères. Beaucoup des ouvrages routiers anciens ont perdu leur usage et n’ont aujourd’hui plus de rôle local, à la suite notamment de projets de reprise des ouvrages d’art dans le cadre de rectification de virage.

Objectifs

- Qualité et tradition « d’art de l’ingénieur » sont à poursuivre avec la constitution d’équipes pluridisciplinaires (ingénieur, architecte d’ouvrage d’art, paysagiste, écologue) pour les réaménagements de sections ou des franchissements particuliers. Les ouvrages d’art nécessaires aux passages transversaux sont un outil intéressant de scénographie de l’itinéraire routier, tout comme les ouvrages de franchissement situés en entrée de ville.

- Mettre en valeur les éléments les plus remarquables du patrimoine routier

- Veiller à ne pas altérer la perception des paysages au point de franchissement des rivières et ravines. Veiller à la transparence visuelle des garde-corps des ouvrages de franchissement, qui se trouvent à hauteur du regard des automobilistes, et ont un impact sur la perception du paysage et notamment du cours d’eau. Privilégier un langage simple, sobre, minimaliste qui « s’efface au regard »

- Retrouver un usage local pour les ouvrages anciens désaffectés. Valorisation patrimoniale des ponts Eiffel : de nouveaux usages sont à explorer pour mettre en valeur ces éléments, notamment pour les liaisons piétonne et cyclable.

Pistes d’actions

=> voir FA2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d’art

1.5 / Concilier terrassements et enjeux paysagers

Le traitement des déblais et des remblais a un impact important concernant l’intégration de la route dans son environnement, mais également dans la fabrication d’un nouveau paysage dont la route devient une partie. 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 des paysages.

Les impératifs techniques de traitement des talus qui répondent à des problématiques d’aménagement, d’entretien, de stabilité et de sécurité face aux aléas sismiques et climatiques, ne sont pas incompatibles avec la qualité paysagère. L’objectif est de concilier impératifs techniques et qualité paysagère pour promouvoir une meilleure insertion de l’infrastructure routière dans le paysage.

Objectifs

- Minimiser l’impact paysager des talus routiers : travailler des modèles morphologiques qui consistent à effacer les aspects purement techniques des talus routiers, adapter les pentes, créer les conditions optimales à l’implantation et au développement de la végétation, privilégier une diversité de traitement afin de montrer les qualités inhérentes aux régions géologiques que les routes traversent. Mixer les techniques pour un résultat harmonieux

=> voir FA2.3 / Minimiser l’impact paysager des talus routiers

- Créer des effets de mise en scène, de cadrage (raidir ponctuellement un talus pour cadrer dans l’axe routier, adoucir les pentes sur toute une section pour apercevoir les lointains, ...)

- Adopter des emprises routières plus larges pour adoucir les pentes des talus : émousser la tête des talus, remblayer plus loin pour retrouver un relief qui ait une certaine vraisemblance. La méthode de couchage des talus permet la remise en culture des bords de route (ou gestion par pâturage). Cela permet de regagner du foncier propre à la route pour l’agriculture ou d’autres usages. L’emprise des travaux est plus importante mais le foncier est rétrocédé par la suite.

Pistes d’actions

- Intégrer les contraintes d’extraction en déblai meubles et rocheux dans les CCTP Travaux afin de permettre la mise en valeur paysagère des talus :

- À cause de la difficulté de traduire le modelé d’un talus en plan d’exécution (profil en travers et profil en long de la crête de talus), il est nécessaire de permettre le dialogue avec le paysagiste en début de chantier
- Une rémunération spécifique du travail du modelé doit être prévue, car ce travail spécifique ne peut pas se faire dans le cadre du terrassement en grande masse
- Une compétence spécifique de terrassier pour réaliser des traitements morphologiques doit être explicitement attendue.

=> voir SETRA : « Insertion d’une infrastructure routier, Concilier terrassements et enjeux paysagers » (juin 2008)

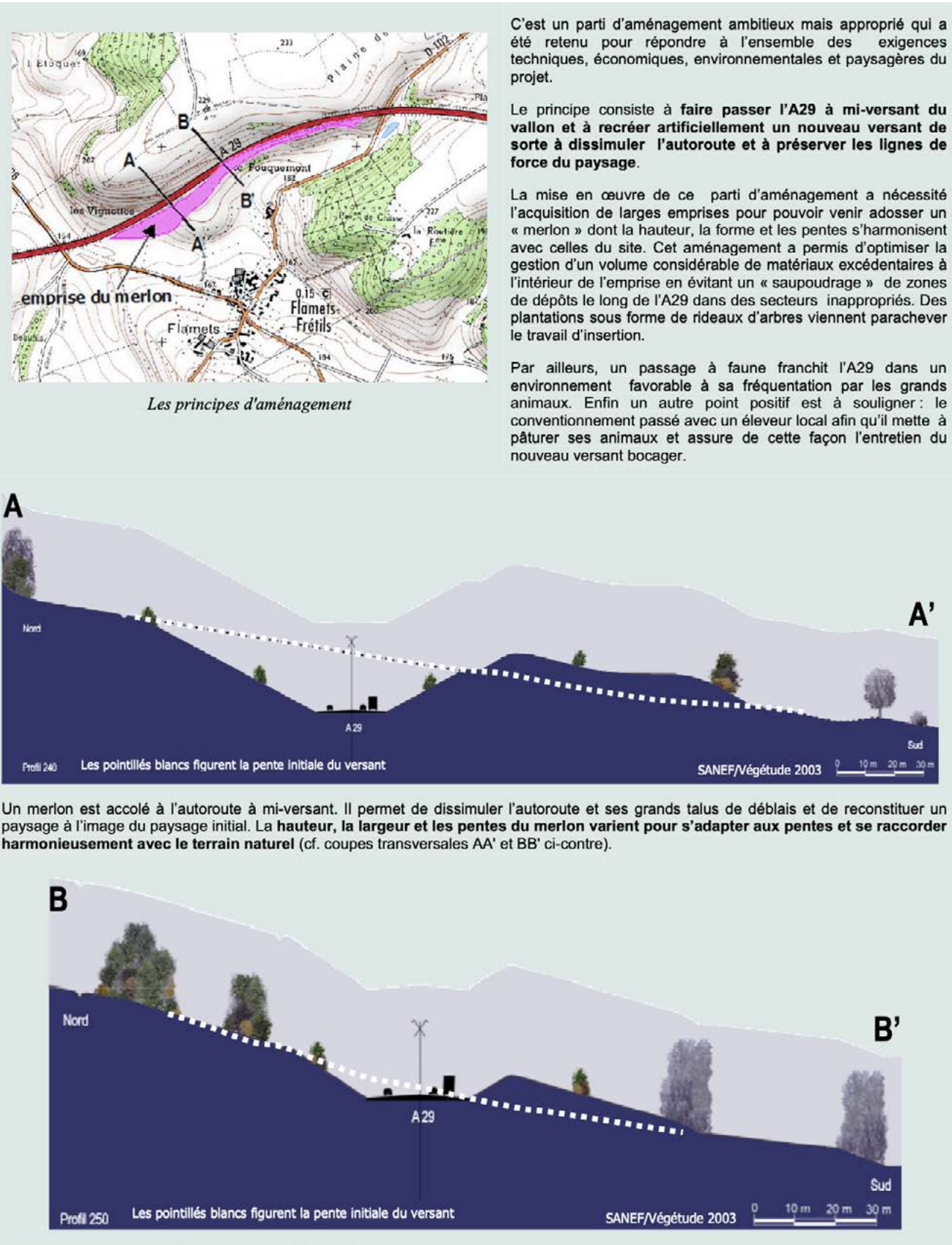
- Intégrer le paysagiste concepteur dans les équipes de conception des ouvrages routiers. Concrètement, le paysagiste agit sur les principes de plantation et sur la conception des terrassements, dont le rôle est déterminant et durable dans la fabrication du paysage de l’infrastructure. Il « réinterroge » les caractéristiques géométriques de l’ouvrage routier : les profils en long, profils en plan et profils en travers établis par les ingénieurs routiers.

=> voir FA2.6 / Monter des équipes pluridisciplinaires pour fabriquer le projet routier

- Établir des conventions de gestion pour mettre en pâturage les talus routiers accessibles

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

Réalisation inspirante : Le franchissement d'un vallon bocager par l'A29, un traitement géomorphologique exemplaire



Une intégration paysagère réussie

D'un point de vue paysager, ce parti d'aménagement a permis d'apporter une réponse satisfaisante en terme de recomposition du paysage aux abords de l'autoroute en s'adaptant à l'échelle du grand paysage. Il a permis par ailleurs de gérer de façon économe les excédents de matériaux.

Photographies d'automne 2006



Axe 1 / Maîtriser l’impact paysager des aménagements routiers

Réalisation inspirante : Le contournement de Vienne, Autriche - DnD Landschaftsplanung

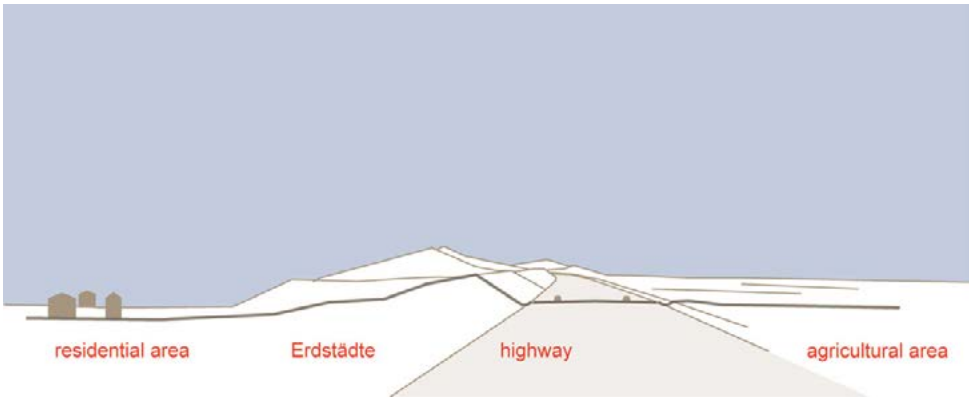
L’objectif principal de l’aménagement paysager et de la planification écologique était de contrecarrer l’effet de coupure de la route et d’intégrer l’autoroute dans la topographie d’un nouveau paysage. Cela impliquait de remplacer la plupart des écrans antibruit par des bermes en forme de monticule. Les différentes perceptions des usagers marchant ou conduisant sur l’autoroute – c’est-à-dire les vues de l’autoroute de l’intérieur et de l’extérieur – ont influencé la conception du projet.

Parcourir une longue route en ligne droite peut rapidement installer une certaine monotonie de parcours. Afin de contrecarrer cela, les paysagistes concepteurs Detzlhofer et Rieder ont traité l’itinéraire routier comme un flux complexe de mouvement, de paysage et d’espace, où la vitesse et les séquences de mouvement déterminent la perception. L’usager de la route passe devant un point de repère toutes les trente secondes, ce qui réduit la monotonie et le manque de concentration : d’un côté, il y a des mouvements de terrain nouvellement créés, et de l’autre, des formations végétales. Les modelés de terrain, tels que les bassins, les crêtes, les pentes et les successions de collines, marquent les perceptions intérieures et extérieures de l’autoroute ou du paysage, leur donnant un certain rythme. Indépendamment de leur effet sur l’espace, les talus végétalisés constituent également d’importants refuges écologiques pour une succession d’habitats fauniques. Les équipements fonctionnels, tels que les ponts, les rampes à faible altitude et les carrefours, sont mélangés à des infrastructures écologiques, tels que les passages pour la faune et les habitats compensatoires

Source : Landzine.com
(c) DnD Landschaftsplanung, ASFINAG, PEZ HEJDUK, Gernot Dessovic



Un point de repère toutes les 30 secondes rythme l’itinéraire autoroutier afin de réduire la monotonie et le manque de concentration



Les modelés de terrain remplacent les écrans anti-bruit et préservent la zone résidentielle



Les infrastructures écologiques (passages pour la faune et habitats compensatoires) sont aménagées de manière intégrée aux aménagements routiers fonctionnels

Axe 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier



N2 - Pointe-Noire / Alignement de palmiers cadrant la perspective dessinée par l'axe routier et arbres de haut jet ombrageant l'itinéraire.



N1 - Allée Dumanoir / sur l'itinéraire de l'ancienne route nationale



N2 - Bréfort / Dépendances vertes du domaine routier



N8 - sortie d'Anse-Bertrand / Alignement de palmiers nains, hors échelle par rapport au paysage, ouverture visuelle généreuse sur le plateau calcaire



N11 - accès aéroport Pôle Caraïbes / palmiers décapités



échangeur N1/N2 - Destreland / Végétation ornementale et entretien intensif des espaces verts des échangeurs

Axe 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

Le végétal est un outil de composition du paysage : il permet de mettre en valeur et signaler des éléments du parcours, rompre la monotonie des sections routières rectilignes, cadrer la perspective dessinée par l'axe routier... Les alignements d'arbres, notamment, ont une valeur structurante et patrimoniale très forte dans le paysage. En outre, les dépendances vertes représentent des surfaces conséquentes du domaine routier régional. Une réflexion s'impose sur leur richesse en terme d'écologie et de paysage (filtre aux nuisances, refuge faune et flore, milieux naturels, mise en valeur des régions traversées, paysage routier, ...).

2.1 / Engager la gestion durable des dépendances vertes routières

Les surfaces végétalisées des emprises routières, ou dépendances vertes, rassemblent deux catégories de surfaces :

- **directement associées à la route (accotement, terre-plein central, fossés, etc.)**
- **qui accompagnent la route (talus, sur-largeur, délaissé, etc.)**

Les dépendances vertes participent à la qualité des paysages routiers et à l'insertion de la route dans les paysages du territoire traversé. De nombreuses erreurs d'entretien sont commises, conduisant souvent à une certaine **homogénéisation de la végétation**, bien que les paysages traversés soient différents : entretien intensif des espaces enherbés des échangeurs, plantation d'espaces jardinés sur des espaces entretenus avec la faucheuse...

L'objectif d'une gestion durable est de maintenir des espaces paysagers et écologiques en bon état et de permettre à l'utilisateur de percevoir des séquences paysagères diversifiées dans un objectif de sécurité et paysager.

Objectifs

- Engager une gestion durable des dépendances vertes : fauches raisonnées, des interventions selon des calendriers favorables à la flore, à la faune et à l'avifaune et plus aucune utilisation de pesticides ni de débroussaillant
=> voir FA2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes
- Dresser l'inventaire du patrimoine routier, par un outil cartographique idéalement : secteurs de dégagement de sécurité et de viabilité, espaces naturels à fort enjeu, nature des accotements, décomposition des dépendances par section traitée (talus, bassins d'orage...), zones de présence des EEE, sections existantes trop coûteuses à entretenir, zones difficiles d'accès pour les engins de grand rendement
- Limiter l'entretien intensif (fauchage et débroussaillage) à la frange, aux espaces directement associés à la route, et particulièrement aux zones de dégagement de sécurité et de maintien de la viabilité des ouvrages.
- Fauchage raisonnée des espaces qui accompagnent la route (talus, sur-largeur, délaissé, bassin d'orage...) : périodes et fréquences de coupe adaptées, hauteur de coupe adaptée, gestion des résidus issus du fauchage
- Concevoir l'entretien dès l'aménagement paysager : buissons, arbustes et arbres plantés en masse demandent moins d'entretien qu'une strate herbacée (coupe uniquement en périphérie à la place de fréquents fauchages) ; mise en place de revêtement minéral ou paillage aux pieds des glissières de sécurité et des panneaux, ...

Pistes d'actions

- Inventaire cartographique des dépendances vertes du domaine routier, outil de partage des connaissances et de suivi
- Dispenser toutes les formations nécessaires et sensibiliser les acteurs de l'entretien routier
- Préparer et adapter le matériel : les entreprises doivent disposer des équipements adéquats (éviter l'épaveuse par exemple)
- Élaborer une politique de communication vers les usagers de la route, riverains et élus afin d'expliquer les bénéfices économiques et environnementaux d'une gestion durable

2.2 / Entretenir les alignements d'arbres et planter le patrimoine végétal de demain

Les alignements d'arbres d'un réseau routier font intégralement partie du patrimoine routier qu'il convient de préserver, entretenir et pérenniser. Ils constituent des structures paysagères d'intérêt et apportent une valeur patrimoniale et paysagère aux sections qu'ils accompagnent. Aujourd'hui, le patrimoine végétal arboré du réseau routier est fortement dégradé, lacunaire et tend à disparaître. Certaines erreurs sont commises : abattage des arbres sans prévoir leur remplacement, plantation de végétaux qui ne sont pas à l'échelle du site où ils sont implantés (palmiers nains sur N8 sur plateau de l'Anse-Bertrand par exemple) ou encore tailles drastiques affaiblissant le végétal et le rendant plus vulnérable aux maladies et aux phénomènes climatiques extrêmes.

Objectifs

- **Objectif de valorisation des paysages routiers** : en matière de qualité paysagère, la végétation permet de mettre en valeur et signaler des éléments du parcours, rompre la monotonie des sections routières rectilignes ou cadrer la perspective dessinée par l'axe routier. Accompagner les routes par des alignements d'arbre permet de révéler leur valeur structurante dans le paysage.
- **Objectif d'optimisation de la sécurité routière** : la végétation peut jouer un rôle en matière de sécurité routière :
 - en augmentant la lisibilité des parcours
 - en annonçant des difficultés ou des événements particuliers (effet de signal). Balisage par des grands sujets, résineux, coloration feuilles, effet de contraste
 - en constituant des écrans (en particulier écrans anti-éblouissement) plantations d'arbres et d'arbustes, feuillage persistant et dense (0 à 1,50m) résistant à la taille, au milieu ingrat

Dans certaines configurations bien précises, les alignements d'arbres en bord de route peuvent contribuer à la modération de la vitesse et à la prudence des usagers :

- exemple 1 : diminuer progressivement l'inter-distance des arbres pour donner l'impression au conducteur qu'il accélère afin de le faire ralentir
- exemple 2 : rapprocher l'axe des arbres du bord de la route au fur et à mesure que l'on entre dans le bourg pour donner l'impression que la route se resserre. La végétation joue un rôle sur l'espace perceptible de la route.

Axe 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

Ces effets visuels peuvent être particulièrement pertinent dans le cadre de la requalification des entrées de ville.

- Faire reconnaître la valeur du patrimoine arboré auprès des gestionnaires et aménageurs, en faveur de sa qualité et de sa pérennité.

- De nouvelles plantations en section courante sont à promouvoir, sur la base de palettes végétales locales et sous forme d’alignement, sujet isolé ou bosquet, afin d’assurer le renouvellement du patrimoine végétal des générations futures, dans le respect des conditions de sécurité (éloignement du bord de route, protection ...).

- Œuvrer pour le retour des arbres comme composante paysagère essentielle et indissociable des projets routiers avec une palette végétale étoffée.

Pistes d’actions

- Faire intervenir des entreprises qualifiées pour réaliser des travaux d’élagage doux et raisonnés, et garantir une parfaite prophylaxie sur les chantiers.

- Mise en place d’un plan de gestion, en deux phases distinctes :
 - Diagnostic : inventaire qualitatif, quantitatif, géographique, paysager, sécurité
 - Schéma directeur actif : moyens indispensables, mesures de gestion préventive (taille de formation, tailles annuelles, recépage, ...), programmation du renouvellement des arbres vieillissants, préconisations implantation sujet nouveau, répartition des financements

=> voir FA2.5 / Élaborer un plan de gestion du patrimoine arboré

- Créer un groupe d’experts d’origines différentes afin de mettre en place un plan de gestion

- Faire précéder les élagages d’une analyse experte, assurer un diagnostic écologique, botanique, faire évaluer les impacts

- Assurer des formations adaptées aux acteurs routiers, notamment sur le choix des espèces à planter et sur les techniques d’élagage

- Établir une charte de l’arbre routier

- Dresser l’inventaire des axes routiers sur lesquels on peut effectivement installer des alignements d’arbres : les plantations de bord de route étant

strictement réglementée (hauteur des sujets selon leur distance à la voirie, rapport proportionnel), cibler les sections particulièrement larges

2.3 / Forger une identité végétale avec plus de variété et de naturalité

Le végétal est un trait identitaire fort des paysages guadeloupéens, y compris auprès des habitants. Les visiteurs associent souvent les paysages guadeloupéens à certaines espèces exotiques, comme par exemple le cocotier et de manière générale les palmiers. Ces espèces, non endémiques de Guadeloupe pour la grande majorité, éclipsent la flore indigène. Ils véhiculent une identité biaisée ou en partie erronée du patrimoine végétal de Guadeloupe.

Bien que les paysages traversés par la route soient différents, une banalisation des paysages routiers est à l’œuvre par l’homogénéisation de la végétation : terrassement standardisé des talus avec plantation des mêmes espèces systématiquement (Vétiver qui est censé retenir les sols par exemple), alignement mono-spécifique de palmiers choisis pour leur caractère ornemental, végétaux exotiques choisis pour leur floraison et leur couleur. Les contraintes d’entretien participent grandement à cette banalisation de la végétation.

Les attentes de la population et des élus se portent souvent vers le fleurissement or les espèces indigènes n’ont pas en général de floraison spectaculaire. Elles sont par contre plus résistantes et s’adaptent plus vite et mieux. Il convient de sensibiliser les élus et les usagers pour faciliter l’acceptation de ce nouveau type d’aménagement. Ces végétaux permettent de véhiculer une autre image de la Guadeloupe, plus authentique, plus proche des espaces naturels que l’on y rencontre. Il ne s’agit pas de bannir les espèces exotiques (qui s’inscrivent dans la culture populaire) mais de les associer harmonieusement. Il s’agit de prôner la diversité.

Objectifs

- Retrouver de la naturalité dans les projets d’aménagements routiers, véhiculer une ambiance proche des milieux naturels. Le caractère strictement ornementale de la végétalisation est à remettre en cause au regard des problématiques écologiques, climatiques, paysagères : il convient de choisir des typologies végétales répondant à la multitude des enjeux (à savoir que

la forme libre est la forme d’arbre la plus économe en coût d’entretien !). Varier les typologies : alignements, boisements, massifs d’arbustes

- Mettre en avant la grande variété climatique des formations végétales de Guadeloupe (fourrés secs des littoraux, forêt ombrophile d’altitude, ...)

- Cibler des espaces verts du domaine routier comme lieu d’expérimentation et d’innovation pour susciter des idées parmi les usagers, sensibiliser par l’exemple. Les espaces verts du domaine public sont à considérer comme une vitrine.

Pistes d’actions

- Cahier de prescriptions végétales, outil commun à mobiliser en amont des projets d’aménagements : conseils et recommandations pour la végétalisation des dépendances vertes (palettes végétales locales adaptées aux différents milieux ; distances de sécurité à respecter pour la plantation des sujets, résistance aux aléas climatiques, conditions de plantation...). Il peut encadrer l’arrachage des espèces préalablement présentes sur le site, prôner une valorisation des vues existantes, optimiser la part du végétal dans les projets routiers...

- Promotion du label Végétal Local dans les projets d’aménagements publics

- Mise en place d’une filière locale pour la production d’espèces indigènes à utiliser dans les aménagements (collecte de graines, mise en production, suivi)

- Sensibiliser les élus et la population sur l’intérêt des espèces indigènes, plus résistantes et qui s’adaptent plus vite et mieux, en parallèle de la prévention contre les EEE

- Chantier participatif : faire participer les riverains aux opérations de végétalisation des espaces publics (limite privé/public)

- Organiser des concours de fleurissement : faire entrer des critères sur la résilience, provenance des végétaux, sauvage/domestique, ornementale/naturel

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



N2- RN2002, Baie-Mahault / La route comme trame paysagère assumée



N1 / le nouveau paysage façonné par la voie de contournement de Capesterre-Belle-Eau



N1 échangeur avec la Route de la Traversée

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

CONTEXTE

La route, au-delà de ses fonctions premières de desserte et d'aménagement du territoire, permet de faire découvrir les paysages, parfois même d'en créer ou d'en recomposer certains. Le projet routier est donc une véritable opportunité de création de nouveau paysage, à l'échelle de l'ouvrage route mais aussi à l'échelle du territoire traversé. La route constitue en effet une ligne de force, structurante et durable dans le paysage qu'elle traverse.

Si la qualité des infrastructures s'affine à chaque projet, et si les impacts directs de la route sont aujourd'hui de plus en plus anticipés, les effets induits sur le territoire et les paysages (développement d'aménagements à proximité des emprises, aménagements fonciers, ...) sont encore difficiles à évaluer complètement.

Longtemps mal considérée, la route représente toutefois une opportunité de développement et d'amélioration du cadre de vie de la population. Afin de faire de l'infrastructure un critère de qualité de vie, il faut s'interroger sur l'organisation et l'aménagement des territoires autour de celle-ci dans le respect de la qualité des paysages et du cadre de vie des riverains.

L'État et les collectivités ont pris ces dernières décennies plusieurs décisions et mis en œuvre certaines réalisations en matière de paysage routier : relance des plantations d'alignement, politique paysagère dans les grands projets autoroutiers, politique du 1% Paysage et Développement, actions d'incitation, plans de paysage, nomination de paysagiste-conseil... L'attention accordée au paysage déborde aujourd'hui largement du cadre des emprises, et elle a quitté le registre végétal auquel on l'avait trop longtemps limitée, pour s'intégrer aux problématiques plus générales des territoires où s'inscrivent les routes.

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.

3.1 / Contournement de bourg en 2x2 voies, la création d'un nouveau paysage

Les 2x2 voies de contournement font partie des grandes opérations prioritaires structurantes identifiées par le SRIT pour adapter le réseau routier régional aux besoins de déplacement. L'objectif prioritaire consiste à renforcer les capacités du réseau routier et à le sécuriser pour les sections qui supportent une charge de trafic largement supérieure à leur capacité. Au total, 4 opérations majeures de contournement de bourg en 2x2 voies sont prévues à long terme : La Boucan, Sainte-Marie, le délestage de Sainte-Anne, ainsi que le barreau RN5/RN11.

Aujourd'hui, 3 opérations sont avancées (juillet 2023) :

- La déviation de la Boucan en phase travaux
- La déviation de Sainte-Marie en phase avant-projet
- La voie de délestage Perrin-Aéroport en phase Projet/DCE

Depuis la rédaction du SRIT en 2015, une baisse démographique tend à remettre en question les autres opérations majeures prévues à long terme.

Ces infrastructures nouvelles doivent être aménagées en conciliant l'amélioration des dessertes avec le respect de l'environnement et une insertion de qualité dans le paysage.

Objectifs

- Rendre lisible les contournements d'agglomération : permettre la compréhension des lieux traversés, en individualisant le contournement comme une portion de rocade, plutôt que de le traiter dans la continuité de la liaison interurbaine. Cette solution maintient la lisibilité des lieux.
- Maintenir la vue frontale vers l'agglomération quand elle existe. Maintenir la lisibilité des tracés anciens.
- Une véritable rocade impose une gestion des intersections pour entrer et sortir sur la route tout en donnant à l'usager le sentiment d'une continuité de l'itinéraire. Suivant le modèle autoroutier, ces entrées et sorties sont reliées au réseau classique par des bretelles spécifiques. Ces carrefours peuvent être de nature très différente selon le type de voirie, depuis les échangeurs autoroutiers jusqu'aux carrefours classiques, en passant par les giratoires. L'aménagement des intersections doit être pensé comme un projet qui s'adapte aux lieux. Il convient d'éviter les solutions induisant d'importants

délaissés. Les déviations modernes, influencées par le modèle autoroutier, sont à réinterroger.

- Veiller à la perméabilité de l'infrastructure dans le territoire : l'ouvrage ne doit pas faire obstacle aux continuités des circulations douces, notamment entre le centre de l'agglomération et la périphérie. Prévoir les ouvrages d'art nécessaires au maintien des passages transversaux.
- L'aménagement de nouveaux tracés routiers contournant les villes par les secteurs périurbains des zones artisanales, industrielles et de bâti mélangés ou sans structure affirmés, peuvent être l'opportunité de recomposer des franges qualitatives dans le cadre d'un vrai projet urbain (alignements d'arbres, végétalisation, protection acoustiques et/ou anti-éblouissement, ...). Il s'agit d'associer l'étude routière et une réhabilitation du secteur. Le paysage des riverains peut être amélioré et l'image des contournements de ville perçue par les usagers est améliorée.

Pistes d'actions

- Concours international de maîtrise d'œuvre partielle des aménagements paysagers liés à la création des infrastructures routières



Dessin du contournement d'agglomération, déviation de Villers-Bocage par l'A84 / À gauche, option pour une voie autoroutière doublant une route nationale, échangeur peu lisible créant d'importants délaissés. À droite, proposition d'une alternative de doublement de l'ancienne route, avec entrée de déviation clairement marquée et transformable en giratoire dénivelé. (c) P.M. Tricaud, laurif

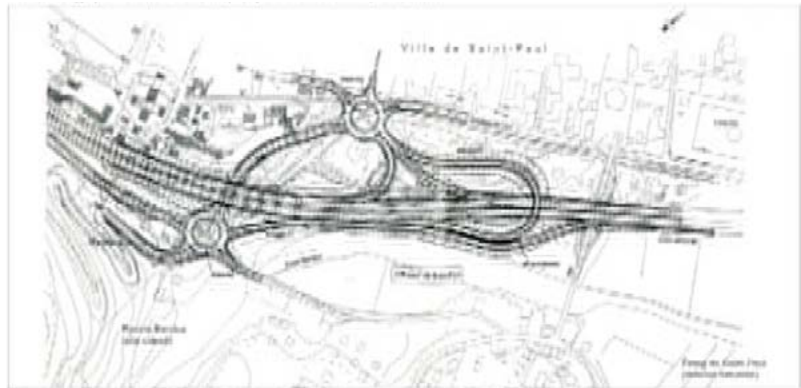
Axe 3 / Placer le paysage au cœur des nouveaux projets d'aménagements routiers

Expérience inspirante : Composer une lisière ville-nature pour Saint-Paul (Réunion), MOE Folléa + Gautier, Grand prix national du paysage 2016

Le projet routier d'échangeur à l'entrée du centre-ville de Saint-Paul est réinterrogé par l'équipe de paysagiste-urbaniste. Le projet passe d'une logique routière à un véritable projet de boulevard urbain. Les proportions de l'échangeur sont réduites au strict minimum, la géométrie des infrastructures est repensée afin de réduire les délais. Le projet routier est enfin l'opportunité de valoriser les espaces naturels, en proposant des solutions techniques respectueuses de l'environnement. Des relations entre la ville et ses espaces naturels sont rétablies.



La Réserve Naturelle Nationale de l'Étang Saint-Paul en lisière du projet routier



Projet de la Route des Tamarins à St-Paul au moment du concours (1997-1998) : un vaste échangeur autoroutier sur l'ensemble du site.



D'une logique routière à un projet de boulevard urbain



Perméabilité sous la « route des Tamarins » (viaduc)



Une promenade piétonne sous une portion routière en viaduc donne un accès facile à la ravine de Bernica (c) Folléa Gautier

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

3.2 / Œuvrer pour l'intégration paysagère de qualité des nouvelles infrastructures routières

La relation de l'infrastructure au socle géomorphologique influence en premier lieu la perception des paysages. Le relief porte un enjeu en terme de patrimoine. Plus les formes du relief sont conservées dans l'aménagement du territoire, plus l'histoire des sites et des paysages est conservée. Les routes aménagées plus récemment sur de nouveaux itinéraires fonctionnent principalement sur le système de déblai-remblai, privilégient la vitesse maximale de circulation et tendent vers un effacement du relief patrimoine. La route passe dans une « tranchée » et se déconnecte du paysage traversé.

Les grandes opérations de contournements de bourgs en 2x2 voies, qui constituent les infrastructures nouvelles à venir du réseau routier régional, doivent être conçues dans le respect de la charpente naturelle des paysages. Ces nouveaux projets routiers doivent démontrer une insertion de qualité dans le paysage.

Objectifs

- Dans un premier temps, la priorité donnée au critère de vitesse dans le projet routier peut être remise en question : adapter la vitesse de référence, facteur déterminant des caractéristiques géométriques de la route, permet d'aménager un ouvrage routier dont l'insertion de l'environnement sera plus aisé.
- Respecter la charpente naturelle des paysages implique tout d'abord d'adapter les caractéristiques géométriques de la route au modelé du terrain, à la topographie du secteur (chaussée décalée par exemple). Tenir compte de la trame parcellaire n'implique pas d'occuper les lignes de force qui la matérialisent (talwegs, lisières), lesquelles peuvent être des endroits sensibles écologiquement : il s'agit de respecter l'orientation de la trame, en suivant ces lignes parallèlement ou perpendiculairement. Plutôt que de contredire la géométrie préexistante, les tracés routiers doivent la révéler en la simplifiant.
- Adopter des emprises de travaux plus larges permet de limiter l'impact des terrassements en adoucissant les pentes des talus. L'insertion de l'ouvrage routier implique nécessairement d'épouser la morphologie des sites traversés, en reliant harmonieusement les lignes de l'infrastructure avec celles du site.

La méthode de couchage des talus permet en outre la réappropriation des espaces proches de la voie pour des usages agricoles ou d'autres usages (emprise plus large mais rétrocession de foncier propre à la route pour l'agriculture par exemple). Cela présente l'avantage de minimiser les frais de gestion de la route, étant donné que les talus routiers représentent des frais de gestion importants.

=> voir FA 2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers

- Il peut être préférable de privilégier le système pont/tunnel plutôt que le système déblai/remblai. Une section routière en viaduc peut être plus respectueuse du paysage traversé. Les ouvrages d'art représentent cependant des coûts importants.
- Favoriser un profil en long à peine enterré de manière à permettre la perception des paysages depuis l'infrastructure tout en intégrant le tracé ; un supplément d'acquisition foncière peut permettre un modelé plus adouci des terrassements
- Révéler les structures de relief et de géologie présentes sur le tracé de l'infrastructure : adopter une approche sculpturale qui cherche à montrer les qualités inhérentes aux régions géologiques que les routes traversent (pentes raides, piège à cailloux, matériaux rocheux, ...), entailler la roche des talus rocheux, disposer des indices de géologie au bord de la route, tirer parti de mouvement de terre déficitaire, donner à voir la nature du socle géologique local (intérêt pédagogique).

Pistes d'actions

- Les actions d'incitation : le palmarès national des paysages routiers, les « Rubans d'Or », le Grand Prix National du Paysage
- Les zones de covisibilité depuis les sites patrimoniaux et les cônes visuels couverts par les fenêtres paysagères doivent être pris en compte dans les PLU et les SCOT et permettre de déterminer des secteurs sensibles à l'implantation des projets routiers.

Les territoires situés dans le champs de vision des fenêtres paysagères et des sites patrimoniaux les plus remarquables depuis la route peuvent par exemple être classés en zone ND (zone naturelle qu'il convient de protéger) avec des acquisitions de terrains initialement constructibles par la collectivité locale.



A75 aménagée en chaussée décalée afin de mieux s'insérer dans le relief



Aménagements paysagers liés à la création de l'A20, MOE Signes Paysages, Ruban d'Or 2002 / l'A20 traverse les reliefs complexes des Causses, occasionnant des déblais et des remblais parfois supérieurs à 50 m. Signes, lauréat du concours international, a proposé un traitement particulier des modelages et des sculptures des talus associés aux plantations qui forment des « agraphes ». (c) Signes

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

3.3 / Dégager de nouvelles approches du rapport entre la route et le paysage

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, se réduisant à la végétalisation des dépendances vertes.

Il est nécessaire de transformer progressivement les méthodes pour faire de la route un objet à la fois assumé et juste dans son rapport au territoire et au paysage. La prise en compte du paysage doit être posée comme un fondement et soutenue par une volonté politique forte. L'objectif majeur aujourd'hui est de développer et inciter des démarches locales de projets autour de la route en incitant les acteurs locaux à une nouvelle approche privilégiant l'analyse paysagère en amont de toutes réflexions d'aménagement.

La démarche paysagère du projet routier se doit d'être globale, prenant en compte les enjeux d'intégration paysagère de l'ouvrage, mais aussi des équipements routiers et des mesures d'accompagnement, afin de favoriser la qualité d'ensemble du paysage routier.

Objectifs

- Monter des équipes pluridisciplinaires : ingénieurs routiers, paysagistes concepteurs, géotechniciens, et chefs de projet doivent pouvoir travailler ensemble, expérimenter pour contribuer à faire de la route le vecteur d'une expérience nouvelle des territoires traversés. Il s'agit de concilier les contraintes de chacun dans un projet partagé. Le rôle de synthèse du chef de projet est essentiel, et l'intervention du paysagiste doit allier rigueur, créativité et dialogue constant avec les auteurs du projet.

Le rôle du paysagiste est essentiel jusqu'en phase travaux pour contrôler leur bonne exécution, la mise en place des essences préconisées et l'entretien de la végétation. Le paysagiste joue un double rôle, de généraliste qui veille au respect globale de projet, et de spécialiste des aménagements végétaux.

=> voir Fiche Action 14 / Monter des équipes pluridisciplinaires pour fabriquer le projet routier

- Pour mettre en œuvre des démarches plaçant le paysage au cœur des projets routiers, une méthode de projet est nécessaire. Le maître

d'ouvrage et les équipes projets doivent être sensibilisées à des méthodes de travail garantant le dialogue et des allers-retours entre les domaines de compétences.

=> voir SETRA : « Route et Paysage, Guide méthodologique à l'usage des chefs de projet et des paysagistes » (décembre 1995)

- Veiller à la prise en compte du paysage dans les études d'impact des grands projets routiers avec la mise en œuvre effective des mesures réductives et compensatoires définies, y compris lors de travaux d'élargissement d'infrastructures existantes. Même si les mesures d'accompagnement ou compensatoires participent à réduire de nombreux impacts, elles ne sont pas non plus sans répercussions sur le plan visuel et paysager (protections acoustiques par exemple).

Pistes d'actions

- Une méthodologie de travail entre *Routes de Guadeloupe* et la *Région Guadeloupe* doit être définie afin que le paysage soit pris en compte bien en amont de l'ensemble des projets routiers. Des paysagistes doivent être intégrés dans les équipes projets des futures grandes opérations structurantes en précisant leurs missions, les objectifs, la méthode, les documents à remettre et les éléments de rémunération.

- La politique 1% Paysage et Développement, développée en faveur des territoires à l'occasion d'un projet autoroutier, est une politique étendue depuis 2005 à des axes et sections du réseau routier national, concédés ou non, destinés à être aménagés en principe à terme à 2x2 voies ou plus.

Les gestionnaires du réseau routier régional de Guadeloupe pourraient s'inspirer et se saisir de cette politique en faveur des territoires sur une partie du réseau routier régional.

Cette politique consiste à consacrer 1% du coût global des travaux à la mise en valeur et à la réhabilitation paysagère des zones extérieures à l'emprise des autoroutes ainsi qu'au développement économique de ces zones, les dépenses engagées s'ajoutent à celles consacrées à l'environnement et au paysage des emprises. Cette démarche ambitionne de contribuer à la valorisation des paysages, et au développement économique et touristique des régions traversées en profitant des investissements que représente l'infrastructure. Cette politique dépasse l'insertion de l'infrastructure dans son environnement. Elle concerne les espaces situés en dehors des emprises

de la route dans une zone dite de co-visibilité. Elle est donc de nature différente et de portée plus large que l'intégration des ouvrages eux-mêmes.

A partir d'objectifs définis dans des livres blancs, une réflexion sur le devenir des espaces proches de la route doit être conduite avec tous les partenaires concernés. Des chartes d'aménagement et de mise en valeur des paysages peuvent ensuite être élaborées en tenant compte des effets à long terme de l'infrastructure sur l'économie, l'environnement et le paysage riverain. Cette démarche est avant-tout partenariale : elle cherche à fédérer les acteurs locaux autour de projets communs de développement cohérents et durables des territoires. Elle offre une plateforme expérimentale pouvant servir à lancer de nouvelles démarches paysagères dans une zone plus large que celle impactée par l'infrastructure.

=> voir Sétra « Valorisation des territoires à l'occasion d'un projet routier, L'exemple du 1% Paysage et Développement » (novembre 2008)

- Une action d'incitation : Le palmarès national des paysages routiers, les « Rubans d'Or », a été mis en place pour mieux faire connaître certains aménagements routiers et autoroutiers exemplaires en matière d'adaptation aux paysages ou de valorisation de ceux-ci. Il récompense les équipes de maîtrise d'œuvre, tout en sensibilisant les professionnels à la qualité paysagère, et l'opinion publique aux efforts accomplis. Lancé en 1991, ce palmarès a dorénavant une périodicité biennale.

- La nomination d'un collège d'experts environnement-paysage : ce collège, nommé auprès du Directeur des Routes, rassemble des spécialistes de l'urbanisme, de la géographie, des sites et des espaces protégés, de l'histoire et de la sociologie, des arbres et forêts, de l'écologie, de l'urbanisme et des sites, de l'acoustique et de l'esthétique. Chacun a pour mission de proposer des orientations au Directeur des Routes et de conseiller les concepteurs de projet.

- La promotion et la valorisation de l'observatoire photographique du paysage : lancé en 2015 par la DEAL Guadeloupe, le rôle de cet observatoire consiste à photographier un même point de vue à intervalles de temps réguliers afin d'évaluer les mécanismes et les facteurs de transformation des espaces ainsi que les rôles des différents acteurs qui en sont la cause de façon à orienter favorablement l'évolution du paysage. À ce titre, un OPP est un outil de sensibilisation, de compréhension et d'aide à la décision pour les acteurs de l'aménagement du territoire et la population. Il peut permettre de mieux évaluer l'impact des infrastructures routières sur les paysages.

Axe 3 / Placer le paysage au cœur des nouveaux projets d’aménagements routiers

Expérience inspirante : A75, « La Méridienne», en Lozère, entre Aumont-Aubrac et le Sud du département.

Sur un itinéraire d’environ 350 km, l’autoroute A75 relie gratuitement Clermont-Ferrand à Montpellier. Malgré une agriculture dominante et un exode rural important, les territoires traversés par l’A75, peu favorisés au plan économique, bénéficient d’une qualité paysagère diversifiée ainsi qu’un patrimoine architectural et culturel qui lui confèrent des potentialités touristiques importantes.

Avec l’arrivée de l’autoroute, les territoires traversés allaient connaître un bouleversement important. En effet, son grand nombre d’échangeurs et sa quasi-gratuité allaient faciliter les connexions avec les autres réseaux et irriguer des régions cloisonnées par le relief. C’est pourquoi l’État a incité les acteurs locaux à mener une réflexion globale pour mettre en place une politique de gestion maîtrisée des espaces proches de l’infrastructure par l’intermédiaire de la politique 1% Paysage et Développement. Cette politique vise à promouvoir la valorisation paysagère et le développement économique et touristique des espaces proches de l’infrastructure, en aidant les acteurs locaux à concilier le maintien de la qualité des paysages traversés et les effets induits résultant d’une meilleure accessibilité.

Des étude paysagères et architecturales d’ensemble, ont ainsi été menées pour permettre une approche à l’échelle globale et mettre en valeur la diversité des paysages traversés. Claude Chazelle, paysagiste concepteur, a été missionné à l’échelle supra-départementale, pour adapter le tracé de la route et étudier les ouvrages d’art, les terrassements, l’implantation des aires de repos, la conception générale des plantations. Cette mission portait également sur la mise en valeur des paysages environnants, qui a donné lieu à l’élaboration de chartes de paysages avec les collectivités locales.

Impulsées par la politique 1% Paysage et Développement, des démarches locales se sont mise en place en parallèle grâce à l’engagement des acteurs locaux : démarche globale d’aménagement de la commune de Saint-Flour (Cantal), rénovation des remparts de la Cavalerie (Aveyron). La politique 1% a permis aux élus de prendre conscience de la valeur paysagère et du potentiel économique remarquable de leur territoire.

Source : Sétra, Valorisation des territoires à l’occasion d’un projet routier, L’exemple du 1% Paysage et Développement

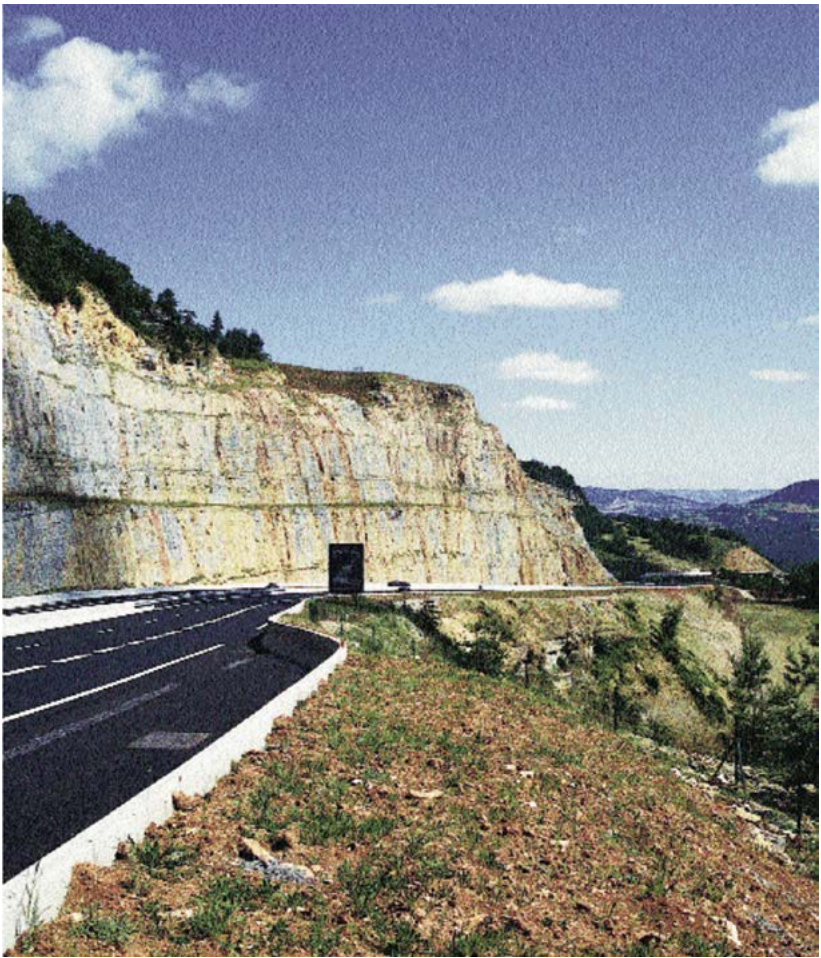
Extrait de l’entretien de Claude Chazelle mené par Alexis Pernet, « Une autoroute à travers la Lozère », Les Carnets du Paysage, n°11 Cheminement

« L’A75 était un laboratoire de travail vraiment intéressant, puisque tous les états possibles se rencontraient sur les diverses sections en travaux et à des niveaux d’avancement très différents : je pouvais être avec le “pelliste” (conducteur de pelle mécanique) sur le chantier, et en même temps je négociais avec les ingénieurs et techniciens qui dessinaient la route sur des détails de profil pour épargner un rocher ici, mieux s’adapter à une morphologie là. Cela constituait un contexte de travail très riche : ce que je pouvais dire de façon abstraite quelque part pouvait se vérifier concrètement à d’autres endroits, sur le chantier. De cette façon, les objectifs ont été rapidement partagés.

Extrait de l’entretien réalisé par Marie Laure Garnier, Chaire Terres et Paysage : « Composer un paysage » Entretien avec Claude Chazelle » École Nationale Supérieure de Paysage (2020)

« Dans mon approche paysagère, je sculpte les talus de manière à ce qu’ils racontent quelque chose. « Sculpter » ce n’est pas forcément d’une manière naturaliste, ça peut être de manière très géométrique avec une mise en scène, un travail particulier. Je réalise un projet qui met en accord l’objet technique avec le paysage. Si j’ai coupé un éperon rocheux ou une colline, j’essaye de faire en sorte que le passage de la route magnifie deux éléments de morpho-géographie car une colline tranchée ne parle pas nécessairement d’elle-même. Je pars souvent d’un point de départ qui est une contrainte, mais j’essaye d’en faire un atout de projet.

J’observe par exemple que le passage de l’autoroute va contredire certaines formes géographiques. Je vais regarder comment gérer cette contradiction et voir si ce contresens peut glisser et être transformé en contrepoint, c’est-à-dire en révélant le sens par le contraste. Le contrepoint n’est pas toujours possible, et à ce moment-là, il vaut mieux essayer de se remettre dans le sens donné par la charpente du paysage en place. Autrement dit, les éléments paysagers lisibles et qui fonctionnaient bien sur un site, un lieu ou un ensemble de sites et de lieux. Ces éléments donnent un certain nombre de signes, qui permettent d’interpréter ce territoire en tant que paysage »



Falaise artificielle de la montée de Banassac, entre la vallée du Lot et le causse de Séverac. Puissance : 75 m. 1998 -(c) Alexis Pernet/Claude Chazelle



L’arc d’Entrenas (c) Alexis Pernet/Claude Chazelle

OQP n°3

VIVRE ET SE DÉPLACER QUOTIDIENNEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Que se passe-t-il ?

La route est un élément primordial pour garantir la liberté de déplacement des personnes. Elle présente la particularité d’être un espace public, ouvert à tous gratuitement. Elle est aussi le seul espace au sein d’un domaine public où la loi est rendue palpable par son découpage spatial, qui distribue des usages antagonistes. Le trottoir est le premier dispositif contraignant conçu pour séparer des flux incompatibles (aménagement rendu nécessaire pour que les conflits avec les piétons trouvent une solution par une assignation spatiale sans partage). L’autoroute représente le dernier degré d’un espace contraint par la loi. Sur celle-ci, en effet, la variation de vitesse est la seule liberté de mouvement (impossibilité de rebrousser chemin, absence de carrefours rapprochés, interdiction de fréquentation d’engins lents). La restriction de circulation à la seule haute vitesse entraîne inmanquablement la réduction des occasions d’échange.

Seule infrastructure terrestre en Guadeloupe, la route est un support de trajet quotidien pour la population guadeloupéenne, notamment en ce qui concerne les déplacements pendulaires entre les grands pôles générateurs d’emploi et les régions résidentielles. Le réseau régional est à la fois un support de desserte locale vital pour les riverains et un axe de mobilité régionale essentiel, permettant les liaisons intercommunales à l’échelle de l’archipel. Élément central du cadre de vie, la route compose le paysage du pas de la porte pour un part importante de la population et accueille tout les usagers : c’est un lieu de pratique sportive pour les cyclistes, un lieu de commerce informel, ... Enfin, la route est un des piliers du développement touristique de la Guadeloupe, car elle donne accès aux sites patrimoniaux, touristiques, ludiques et récréatifs.

Le réseau routier régional de Guadeloupe est aujourd’hui axé principalement sur la circulation automobile. Les aménagements sont monofonctionnels, provoquant de nombreux conflits d’usages et un engorgement du trafic devenu chronique sur certaines sections. Le projet routier dans les traversées urbaines reste fonctionnel, axé sur la circulation automobile

Quels sont les enjeux ?

- La polyvalence du réseau routier régional
- La route comme support de cadre de vie
- Le partage de la route
- La qualité du paysage « vécu » quotidiennement

Quelle est l’objectif de qualité paysagère ?

La route n’est plus uniquement le support de l’automobile, elle devient le socle commun de diverses mobilités émergentes, innovantes, de plus en plus en phase avec les préoccupations environnementales. La nécessaire adaptation du réseau routier régional à de nouvelles habitudes de déplacement doit se faire en considérant la route comme élément central du cadre de vie : la qualité des aménagements routiers façonnent un paysage « vécu » quotidiennement par les habitants. En contexte urbain particulièrement, la route doit être envisagée comme un véritable espace public, un lieu de confluence et de partage.

L’objectif est de repenser le réseau routier régional en terme de polyvalence, de partage et d’échange. Les nouveaux aménagements routiers doivent prendre en compte la diversité des usages et des modes de déplacement. La mobilité durable est aujourd’hui un axe majeur dans l’adaptation du réseau routier : il s’agit de concevoir un réseau structurant adapté aux modes alternatifs de déplacement, dont le confort et l’attractivité sont assurés par les aménités paysagères de la route et de ses équipements.

Cet objectif de qualité paysagère se déclinent en deux axes opérationnels :
Axe 1 / Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains
Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

Quels sont les objectifs ?

- Faire du réseau routier régional un vecteur de mobilité durable
- Faire de la route un élément qualitatif du cadre de vie
- Faire de la route un espace public, partagée et multifonctionnel
- Adapter le réseau régional aux modes doux actifs de déplacement



N4 / Mare-Gaillard

OQP n°3

VIVRE ET SE DÉPLACER QUOTIDIENNEMENT SUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

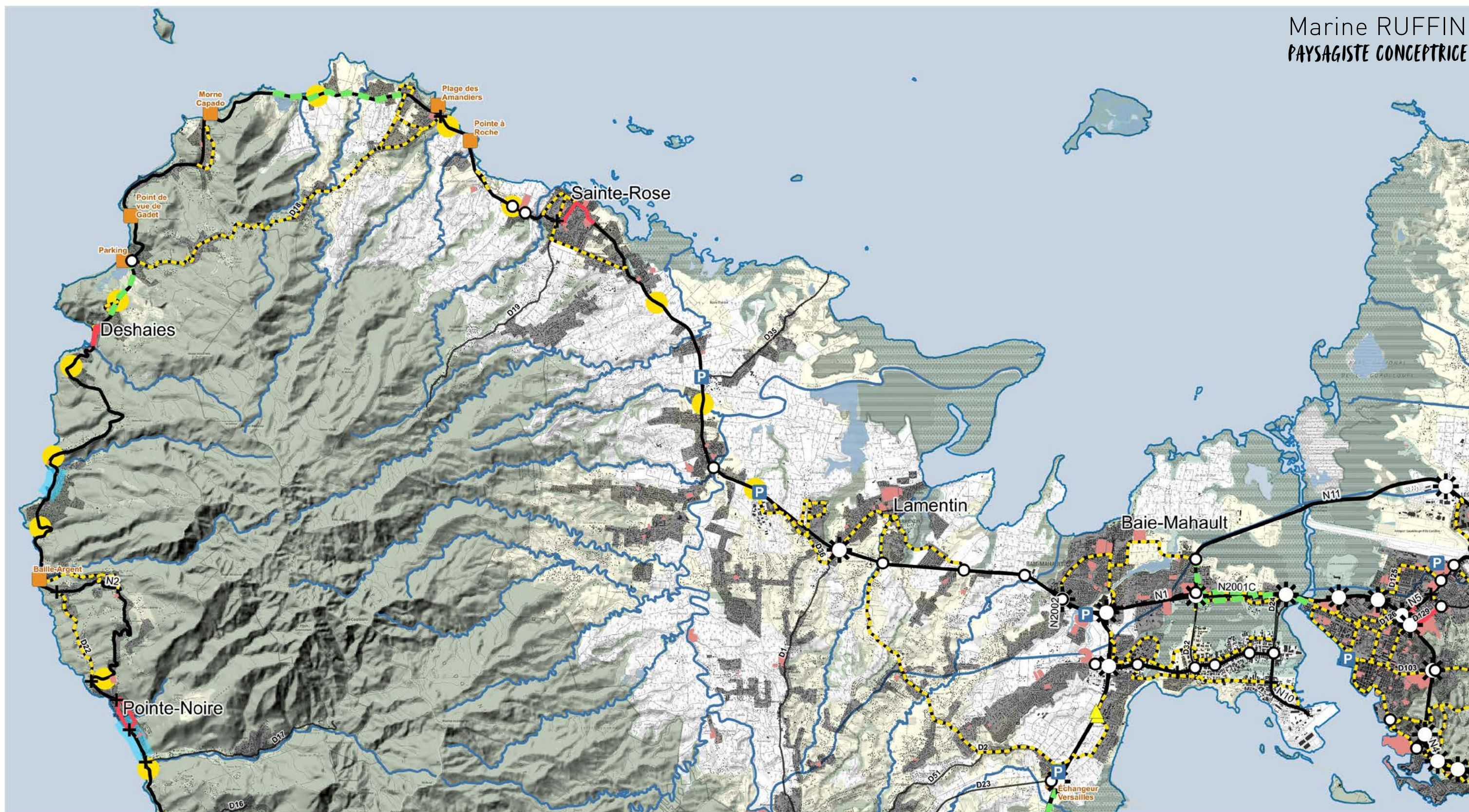


Axe 1 / Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains

- 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



OQP 3 / Vivre et se déplacer quotidiennement sur le réseau routier régional - NORD BASSE-TERRE

Participer à la rénovation des paysages urbains

- Requalifier et sécuriser les entrées de ville
- Pacifier les traversées urbaines
- Requalifier les fronts de mer urbains
- Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

Le paysage au service du confort des usagers de la route

- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- ▲ Accompagner les arrêts liés à une station-service
- Itinéraires cyclables existants ou en projet

Aménager qualitativement les points d'échanges

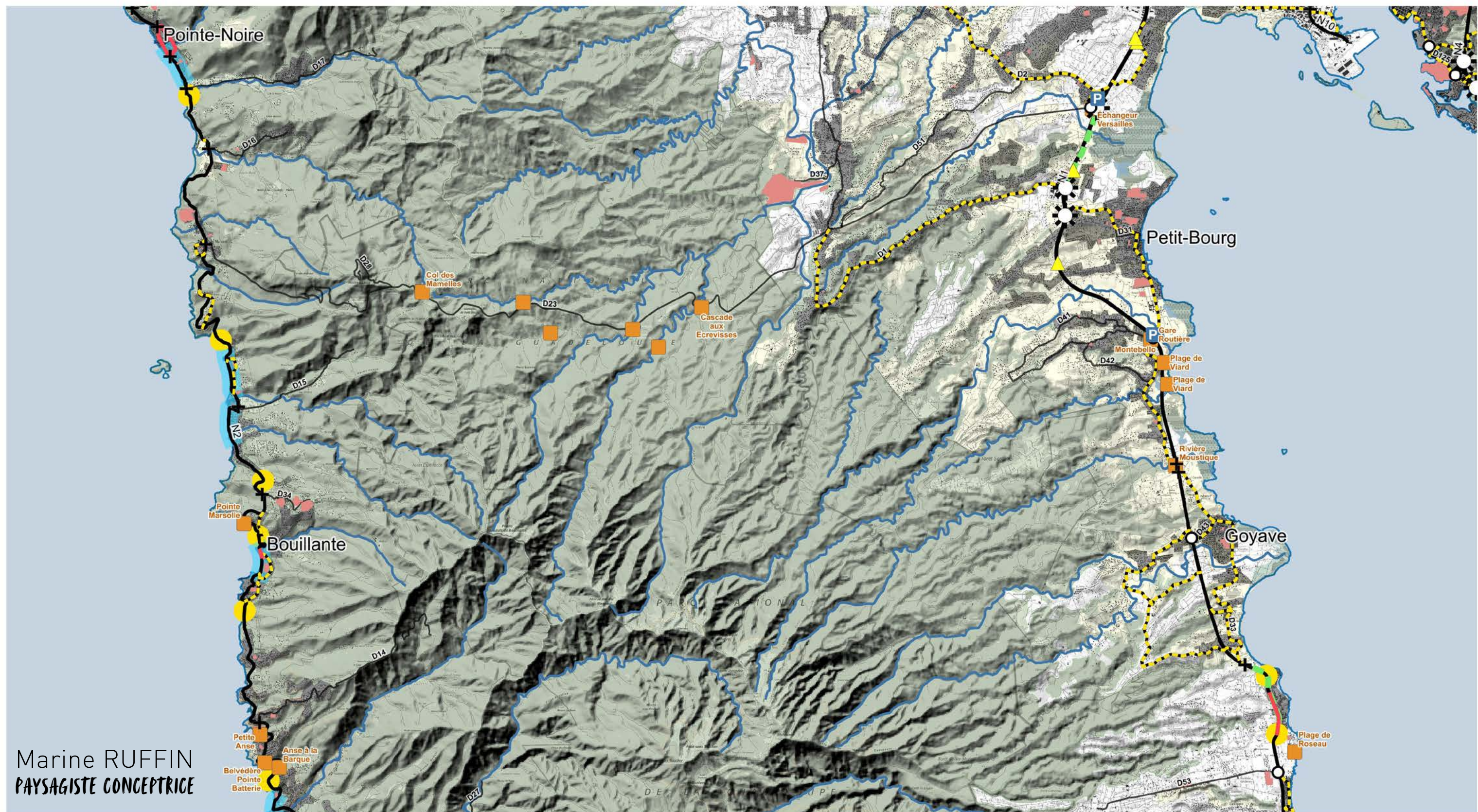
- + Intersection majeure
- Giratoire
- ⊗ Échangeur
- P Pôle d'échange multimodal

Hiérarchiser les voies de circulation

- Renforcer les dessertes locales alternatives



0 1 2 km



OQP 3 / Vivre et se déplacer quotidiennement sur le réseau routier régional - CENTRE BASSE-TERRE

Participer à la rénovation des paysages urbains

- Requalifier et sécuriser les entrées de ville
- Pacifier les traversées urbaines
- Requalifier les fronts de mer urbains
- Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

Le paysage au service du confort des usagers de la route

- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- ▲ Accompagner les arrêts liés à une station-service
- Itinéraires cyclables existants ou en projet

Aménager qualitativement les points d'échanges

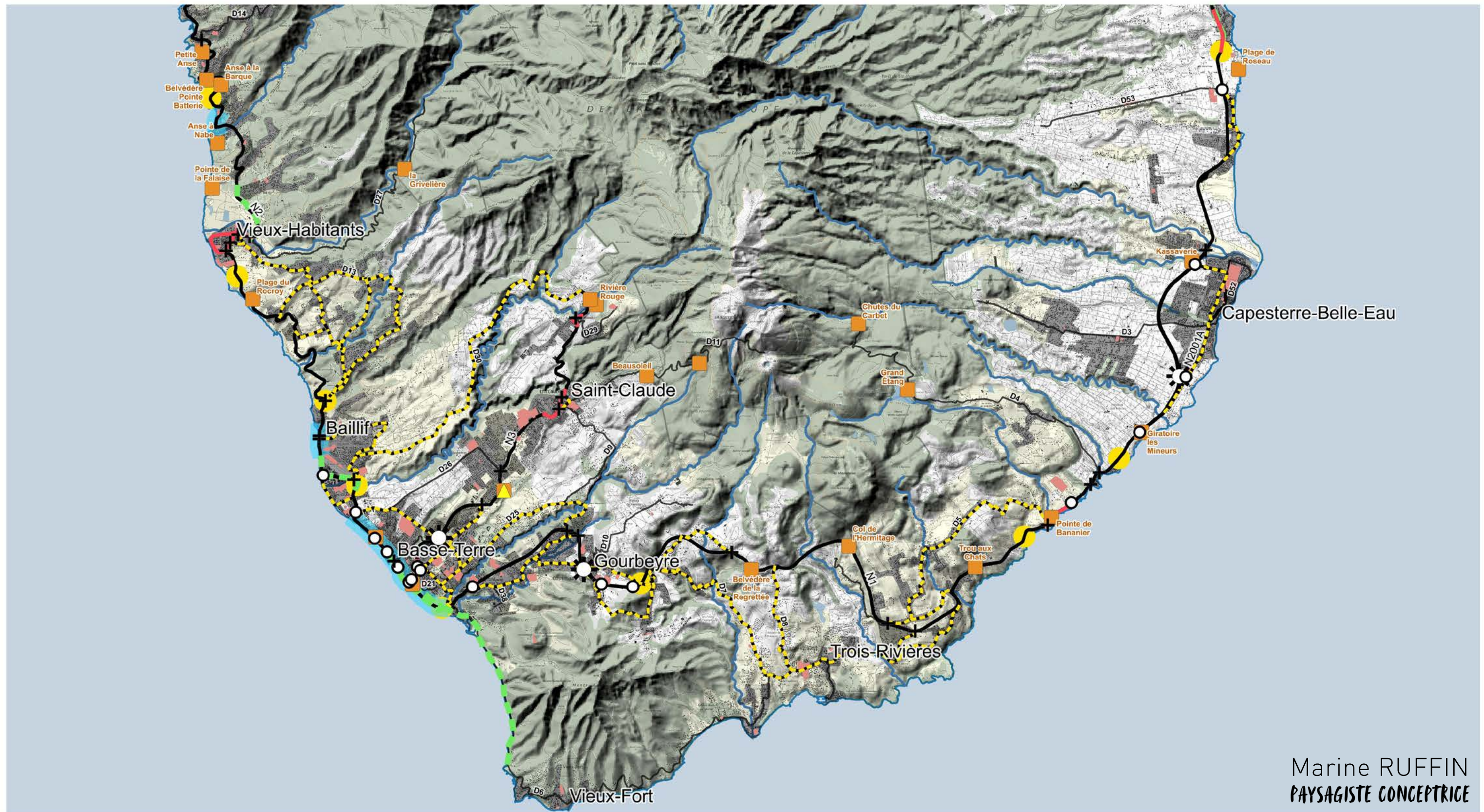
- + Intersection majeure
- Giratoire
- ⊗ Échangeur
- P Pôle d'échange multimodal

Hiérarchiser les voies de circulation

- Renforcer les dessertes locales alternatives



0 1 2 km



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

OQP 3 / Vivre et se déplacer quotidiennement sur le réseau routier régional - SUD BASSE-TERRE

Participer à la rénovation des paysages urbains

- Requalifier et sécuriser les entrées de ville
- Pacifier les traversées urbaines
- Requalifier les fronts de mer urbains
- Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

Le paysage au service du confort des usagers de la route

- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- ▲ Accompagner les arrêts liés à une station-service
- Itinéraires cyclables existants ou en projet

Aménager qualitativement les points d'échanges

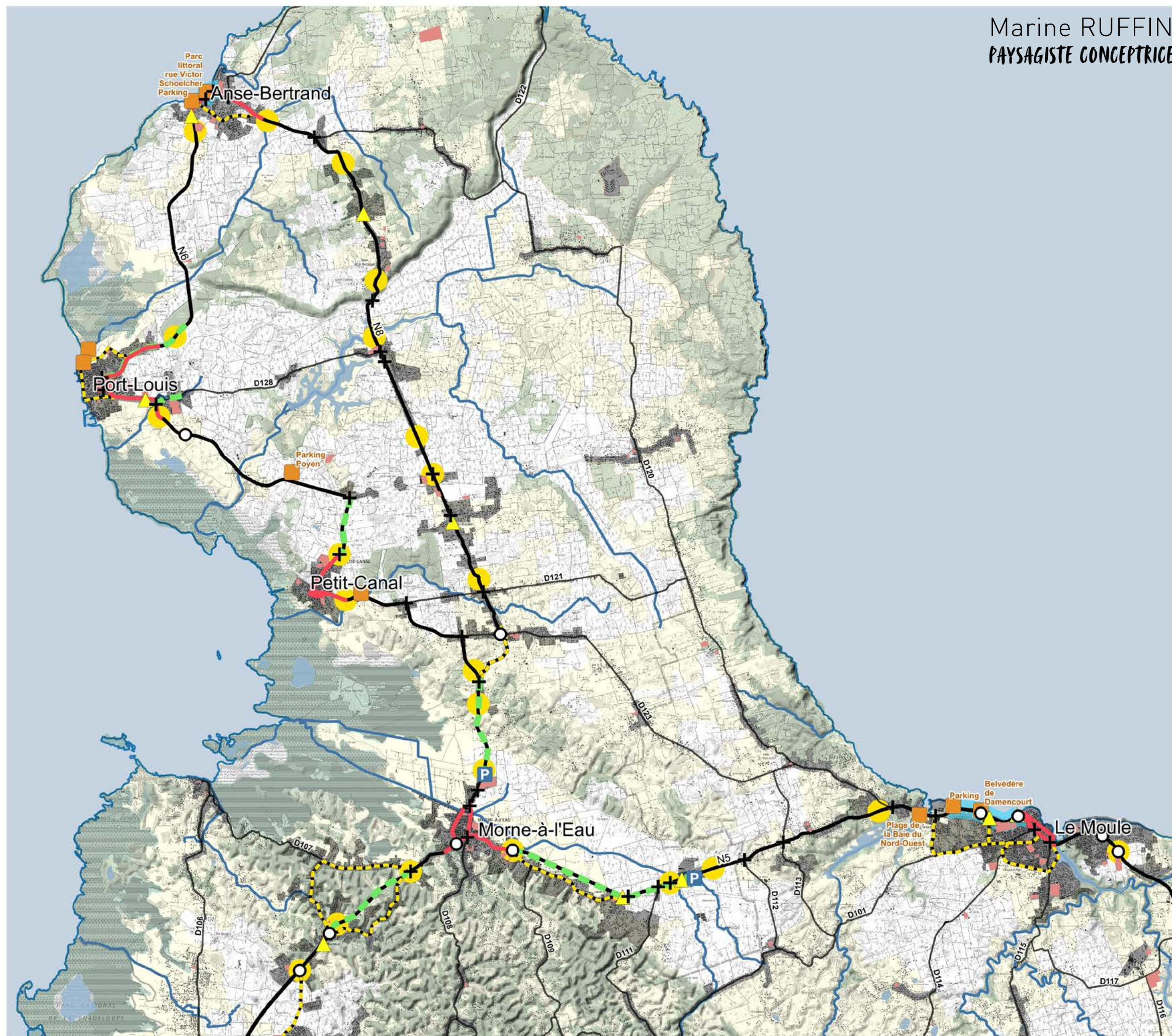
- + Intersection majeure
- Giratoire
- ⊗ Échangeur

Hiérarchiser les voies de circulation

- Renforcer les dessertes locales alternatives



0 1 2 km



Participer à la rénovation des paysages urbains

- Requalifier et sécuriser les entrées de ville
- Pacifier les traversées urbaines
- Requalifier les fronts de mer urbains
- Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

Le paysage au service du confort des usagers de la route

- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- ▲ Accompagner les arrêts liés à une station-service
- Itinéraires cyclables existants ou en projet

Aménager qualitativement les points d'échanges

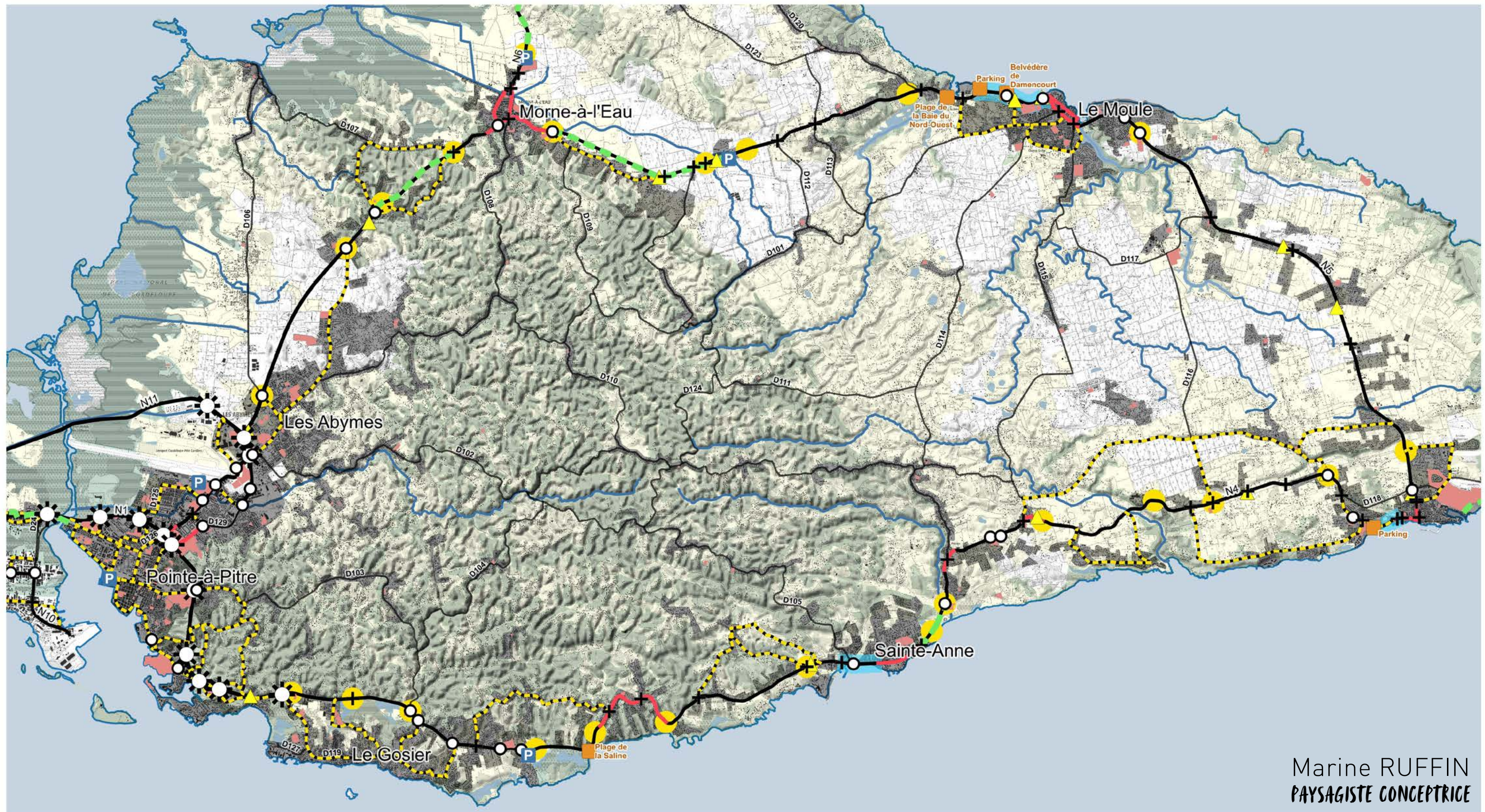
- + Intersection majeure
- Giratoire
- P Pôle d'échange multimodal

Hiérarchiser les voies de circulation

- Renforcer les dessertes locales alternatives



0 1 2 km



OQP 3 / Vivre et se déplacer quotidiennement sur le réseau routier régional - CENTRE GRANDE TERRE

Participer à la rénovation des paysages urbains

- Requalifier et sécuriser les entrées de ville
- Pacifier les traversées urbaines
- Requalifier les fronts de mer urbains
- Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

Le paysage au service du confort des usagers de la route

- Aménager qualitativement les points d'arrêts
- ▲ Accompagner les arrêts liés à une station-service
- Itinéraires cyclables existants ou en projet

Aménager qualitativement les points d'échanges

- + Intersection majeure
- Giratoire
- ⊗ Échangeur
- P Pôle d'échange multimodal

Hiérarchiser les voies de circulation

- - - Renforcer les dessertes locales alternatives



0 1 2 km

**OQP 3 / Vivre et se déplacer quotidiennement
sur le réseau routier régional
MARIE-GALANTE**

Participer à la rénovation des paysages urbains

- Requalifier et sécuriser les entrées de ville
- Pacifier les traversées urbaines
- Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

Le paysage au service du confort des usagers de la route

- ▲ Accompagner les arrêts liés à une station-service

Aménager qualitativement les points d'échanges

- + Intersection majeure
- Giratoire

Hiérarchiser les voies de circulation

- - - Renforcer les dessertes locales alternatives



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE



0 1 2 km

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



N5 - Morne à l'eau / Terrasse privée qui empiète sur l'espace public



N6 - Anse-Bertrand / Entrée de ville au droit du stade municipal



N3 - Saint-Claude / Traversée urbaine caractérisée par des trottoirs, du mobilier urbain et des arbres isolés



N5 - Groupe scolaire Faustin Fléret/ Espaces publics caractérisés par des potelets, des palmiers alignés et une peinture au sol



N4 - Mare-Gaillard / Traversée urbaine avec réduction de la vitesse de circulation par des dos d'âne au droit du terrain de basket



N1 - Basse-Terre / Séquence d'entrée dans la ville sous forme de boulevard en frond de mer

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

Action 1.1 / Affirmer les entrées de ville

Les entrées de ville définissent la première image que l’on se fait des lieux. Elles accueillent et font la transition entre différents paysages. Aujourd’hui, certaines 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). La sécurité des usagers de la route autres que les automobilistes n’y est pas forcément garantie, par manque de dispositifs incitant à adapter la vitesse de circulation. Les automobilistes arrivent en cœur de ville à des vitesses souvent trop élevées.

La partie **2.3 / Mettre en scène les entrées de ville / OQP1** traite de l’image des entrées de villes et de leur qualité d’accueil. Cette partie traite plus spécifiquement de la qualité de seuil de transition des entrées de ville et de l’enjeu de sécurité routier.

Objectifs

- Soigner la transition entre le tissu urbain et les espaces adjacents. Il est nécessaire de les aménager de façon à casser la vitesse afin de créer une transition entre les espaces agricoles, les secteurs péri-urbains et les zones urbaines. Il s’agit de créer une rupture lisible dans le linéaire routier : largeur de chaussée réduite au minimum, alignement d’arbres d’espacement décroissant, revêtement rugueux (sauf à proximité d’habitations, en raison du bruit), signalisation optimisée, chicane et écluse, ...
- Veiller à l’articulation des séquences d’entrées de ville avec le maillage fin du réseau routier (Entrée ouest de St-François, Entrée sud de Pointe-Noire, pénétrante sud de Port-Louis, etc.). Mise en valeur des intersections stratégiques (arbre isolé ou en bosquet, revêtement de voirie différent, ...)
- Valoriser le végétal comme outil pour améliorer la lisibilité et la sécurité des entrées de ville. Dans certaines configurations, les alignements d’arbres en bord de route peuvent contribuer à la modération de la vitesse et à la prudence des usagers. En effet, il est possible de créer des effets visuels en jouant sur l’inter-distance des arbres et sur la distance du bord de chaussée. En réduisant progressivement l’inter-distance des arbres alignés, l’automobiliste voyant les arbres défiler sur le bas-côtés aura l’impression d’accélérer alors que ce n’est pas le cas. En rapprochant progressivement les arbres du bord de la chaussée, il est possible de réduire visuellement

l’espace perceptible de la route et d’inciter ainsi à ralentir.

- Requalifier la route comme un espace public : passer de la route à la rue en donnant place aux modes doux (accotements stabilisés adaptés au cyclo, trottoir borduré, ...)

Pistes d’actions

- Réalisation d’études de qualification des entrées de ville : propositions d’aménagement des voies et abords, traitement qualitatif des sols, accompagnement végétal (alignements d’arbres, arbres isolés qui marquent l’entrée...), mise en valeur des éléments de patrimoines paysagers et patrimoniaux existants, insertion des modes doux, sécurisation, choix de mobilier adapté à l’image des lieux...

=> voir **FA3.1 / Affirmer les entrées de ville**

1.2 / Pacifier les traversées urbaines

Le réseau routier régional est hérité des anciennes routes coloniales qui permettaient de relier les zones d’habitation entre elles. Ainsi, presque toutes les villes et communes de Guadeloupe sont traversées par le réseau routier régional. Les traversées urbaines sont source de danger pour les piétons et les cyclistes où les automobilistes circulent à des vitesses non adaptées. Par ailleurs, l’urbanisation linéaire accrochée à la voirie exploite la desserte offerte par la route mais expose en même temps les habitants aux nuisances sonores (davantage pour les habitations ne disposant pas de vitrage), aux nuisances visuelles et à la pollution de l’air. Ce mode d’urbanisation n’est pas sans conséquences sur la santé des populations.

L’objectif est de permettre le partage de la route entre les automobilistes et les autres usagers dans de bonnes conditions de sécurité. Les aménagements de mise en sécurité doivent cependant intégrer la notion de qualité urbaine et paysagère pour faire de la route un lieu agréable à vivre. Il s’agit de dépasser le simple enjeu de sécurité routière : l’architecture, le paysage, la végétation, l’urbanisme sont des éléments de projet au même titre que la sécurité de tous les usagers.

Afin de réduire les nuisances provoquées par la circulation automobile, il est nécessaire d’adapter les infrastructures existantes aux problématiques de bruit, d’éblouissement, de qualité de l’air... En parallèle d’un contrôle plus étroit de l’urbanisme, une mise aux normes des routes apporterait en

effet un cadre de vie plus confortable aux riverains des routes nationales. Il est indispensable d’étudier l’insertion paysagère de ces mesures d’accompagnement (écrans anti-bruit, écrans anti-éblouissement, plantations en milieu urbain pour améliorer la qualité de l’air, ...)

Objectifs

- La mise en sécurité des traversées urbaines est nécessaire par des dispositifs limitant la vitesse de circulation tels que les ralentisseurs, refuges centraux, chicanes et l’instauration de régime de circulation apaisée zone 30. À une vitesse de circulation de 30 km/h, la route devient un espace public où usages de la vie locale et circulation routière peuvent coexister, sans qu’aucune ne prédomine sur l’autre. La zone 30 peut être ponctuelle ou étendue à un ensemble de rues, voire à une agglomération entière.
- La réduction de la vitesse de circulation en agglomération permet de réduire la largeur des chaussées, de gagner de l’espace à redistribuer aux modes actifs ou à d’autres usages : aire de repos, lieux de convivialité, amélioration du cadre de vie par des actions de végétalisation... La requalification globale de la route en traversée urbaine permet la création d’espaces urbains apaisés où les différents usages cohabitent et où la sécurité de tous est garantie.
- Veiller à protéger les accotements et/ou les trottoirs dédiés aux modes doux du stationnement sauvage des véhicules (bordure, mobilier défensif type barrière, potelets, ourlets végétaux, ...). Organiser le stationnement par poche plutôt qu’en long en bord de route.
- 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.... Le projet routier peut initier le retour d’une nature en ville.
- La hiérarchisation des voiries est un élément d’aménagement primordial pour une organisation routière apaisée et sécurisée en contexte urbain. Cette stratégie vise à assigner aux voiries des fonctions prioritaires afin d’adapter le partage de l’espace public selon le contexte urbain, améliorer la lisibilité globale du réseau viaire, réduire la circulation dans certains quartiers non propices à une circulation dense et modérer les vitesses.

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

On distingue trois niveaux de hiérarchisation des voies :

- Niveau 1 – les voiries principales : leur rôle est d’assurer les liaisons à grande échelle, vers les pôles urbains extérieurs à l’agglomération, ou entre quartiers éloignés intégrés à l’agglomération. Les voiries principales structurent la trame viaire urbaine.
- Niveau 2 - les voiries de distribution, support des liaisons internes à l’agglomération ou au quartier. Les déplacements de proximité sont privilégiés par rapport au trafic de transit.
- Niveau 3- les voiries de desserte dont la fonction est d’assurer l’accès des riverains : les voies de quartier, les voies résidentielles ou de lotissement, les voies de centre ville.

La hiérarchisation des voiries se matérialise par la variation des gabarits routiers, les différences de traitement, le niveau d’équipement, ...

- Une attention particulière doit être portée à la mise en sécurité des lieux fréquentés par un public important (groupes scolaires, stades, marchés...) => voir FA3.2 / Aménager les espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional

- Affirmer l’identité des bourgs par un traitement approprié des espaces publics (trottoirs et déplacements doux, mobilier urbain, éclairage, qualité des revêtements de sol, plantations d’ombrage et d’ornement, etc.). La présence des espaces publics au sein ou en périphérie des secteurs urbains, participant à la qualité globale des paysages urbains, notamment en façade maritime. Places publiques, espaces de jeux, parcs, forêts aménagées, plages, ... sont des lieux de détente et d’échanges sociaux et culturels.

Pistes d’actions

Les traversées urbains du réseau routier concernent un ensemble d’acteurs qui doivent nécessairement réfléchir ensemble pour plus de cohérence: la gestion de la route est assurée par *Routes de Guadeloupe*, syndicat de gestion pour le compte de la Région, mais les traversées urbaines, concernent également le département, les communes et leurs groupements.

- À court terme, des dispositifs simples et réversibles peuvent être expérimentés afin de réduire les vitesses de circulation en agglomération (mobilier mobile, plots temporaires, peinture au sol, radar mobile, nouvelle signalisation routière, ...). Adopter des dispositifs expérimentaux permet d’évaluer les effets positifs et négatifs de ces dispositifs avant d’investir dans des aménagements plus pérennes et coûteux.

Statut de la zone ou de la voie					
	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération	section 70
Vitesse maximale	Allure au pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale / fonction circulatoire					
% du réseau de voirie souhaitable à terme	0 % - 10 %	2 % - 15 %	60 % - 90 %	10 % - 40 %	0 % - 5 %

Adaptation de la vitesse aux usages existants en contexte urbain - (c) CEREMA

- Identifier les sections routières déclassées par une déviation ou un contournement de bourg, ou doublées par une voie de délestage. Uniquement dédiées à la desserte locale, ces sections peuvent être requalifiées en priorité. C’est le cas des sections routières suivantes :
 - N2002 / Baie-Mahault
 - N2001A / Capesterre-Belle-Eau
 - N4-N5 / Traversée de Saint-François, et à l’avenir Sainte-Anne.
 - N6 / Traversée de Port-Louis
 - N2 / Pointe-Noire et à l’avenir la Boucan et Sainte-Marie

Ailleurs, il est nécessaire de concilier desserte locale et mobilité régionale en pondérant les enjeux à une échelle locale.

- Requalification urbaine et paysagère des façades urbaines maritimes ! Basse-Terre, le Moule

1.3 / Aménager les espaces publics au droit des équipements publics

Le réseau routier est jalonné de bon nombre d’équipements publics, dont les accès sont peu lisibles et les abords peu valorisants par manque de traitement paysager. De par leur fréquentation, ces sites rencontrent souvent des problématiques de stationnement.

Une attention particulière doit être portée aux équipements publics situés le long du réseau routier régional : place de marché, gymnase, stade, groupes scolaires... Les abords des groupes scolaires doivent particulièrement être réaménagés afin de garantir la mise en sécurité des écoliers, les enfants étant les usagers de l’espace public les plus vulnérables.

La mise en sécurité des accès aux établissements scolaires et aux équipements publics est un enjeu identifié par le SRIT 2015 (Lycée de Pointe-Noire et de Port-Louis, lycée Richeval Carrefours Pelletan et Caillebot, etc.).

Objectifs

- Organiser le stationnement en aménageant des aires de stationnement ombragées et perméables
- Réduction des chaussées afin de ralentir la circulation au droit des équipements publics identifiés.
- Identifier les parcours des scolaires et réfléchir en terme de continuité entre le groupe scolaire et les quartiers de la ville.

Pistes d’actions

- => voir FA17 / Aménager des espaces publics au droit des équipements publics

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

Réalisation inspirante : Mur paysager anti-bruit, Stockholm, Land Arkitektur

Un mur antibruit de 170 mètres de long conçu par LAND a été placé le long d’une rue autrefois très fréquentée bordant un terrain de sport dans le centre de Stockholm. En plus de réduire les effets sonores de 60 décibels à 55, la barrière améliore la biodiversité, augmente l’absorption des particules et gère les eaux pluviales à l’aide de 28 000 plantes en mottes insérées dans le tamis. Les plantes sélectionnées sont constituées d’un mélange d’espèces indigènes et de plantes ornementales qui offrent également une riche floraison dans différents thèmes de couleurs du printemps à l’automne et peuvent résister à la sécheresse et aux sols relativement pauvres en nutriments. Grand woodrush, polypodies, épervière orange, géranium sanglant, géranium « Rozanne », roses d’Albanie, rose des sables, épervière marine, véronique argentée et fétuque bleue.

La construction de base de la barrière est constituée d’acier corten de 30 cm d’épaisseur, de grillages alternant entre la plantation de plantes en mottes et l’éclairage artistique. Les écrans ont une âme en laine minérale avec une couche de substrat végétal de chaque côté. En hiver, lorsque les plantes sont en dormance et fanées, c’est le panneau brun rouille et la conception de l’éclairage qui prennent le relais.

La rue Lidingövägen s’est progressivement transformée et pacifiée. L’écran vert est perçu de près par les nombreux piétons et cyclistes empruntant l’itinéraire dans leur vie quotidienne. Les plantes et l’éclairage offrent une expérience variée et complexe. L’arrière de l’écran, qui fait face au terrain de sport a été hydroensemencée pour former un mur texturé vert. La qualité de vie des riverains s’en est trouvée durablement améliorée.

Source : Landzine.com



Réalisation inspirante : Transformation de l’Autoroute A4 en boulevard urbain, Reims, TN+ Paysagistes

Assistance à maitrise d’ouvrage pour la transformation de l’A4 en boulevard urbain à travers la ville de Reims, MO Reims Métropole, MOE : Agence de paysage TN+

L’accompagnement de la transformation de l’Autoroute A4 en boulevard urbain a mobilisé l’agence de paysage TN+ pendant une année entière, et a débouché sur une étude de faisabilité sur le linéaire de l’infrastructure qui traverse le territoire métropolitain d’Est en Ouest.

D’un territoire vaste et polyforme, traversé à la fois par l’infrastructure routière, par le canal et par la Vesle, il a fallu extraire les caractéristiques de chaque séquence et faire émerger les potentiels existants ou futurs de manière à faire exister un territoire de projet.

Les caractéristiques géographiques, les besoins de développement de la métropole, ainsi qu’un diagnostic fin et exhaustif des usages recensés et désirés ont guidé la fabrication d’un schéma directeur d’ensemble, qui s’est décliné sur plusieurs séquences.

La transformation de l’infrastructure autoroutière est alors envisagée par secteurs suivant un phasage réaliste qui nécessitera des interventions parfois lourdes et lointaines, mais très souvent modestes et immédiatement réalisables. (c) TN+ Paysagistes 2022

Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable



N5 - Plaine du Gripon / Section routière particulièrement large



N5 - Morne-à-l'Eau / Cycliste et voiture partageant la route



N5/N6 - Morne-à-l'Eau / Giratoire devant le cimetière de faïence noire et blanche, patrimoine identitaire de la ville présent sur toutes les cartes postales



N1 - Giratoire de Mineurs, Capesterre Belle-Eau / Aire d'arrêt sans traitement paysager ni équipements pour les usagers de la route



N4 - Saint-François / Piste cyclable sur accotement bétonné



N5 - Arrêt de bus ombragé



Abri bus en bord de voirie

Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

2.1 / Aménager qualitativement les points d'échanges

Les aménagements routiers sont mono-fonctionnels lorsqu'ils répondent au seul objectif d'assurer un trafic automobile fluide et continu. Or, la route est un espace public accessible à tous les usagers, elle doit devenir le support des mobilités douces et être un vecteur de mobilité durable. Les points d'échanges du réseau routier — carrefours, giratoires et échangeurs — cristallisent les enjeux liés à la nécessaire adaptation du réseau routier. En effet, l'aménagement routier des points d'échange s'articule difficilement avec les mobilités douces.

Les échangeurs, inspirés du modèle autoroutier, représentent l'exemple extrême d'un aménagement monofonctionnel. Ces derniers, dont l'emprise est considérable, se caractérisent par des délaisés importants qui posent de nombreuses questions en terme de paysage.

Selon les SRIT (2015), l'aménagement des points d'échanges du réseau routier est un projet identifié à court terme afin de renforcer l'adaptation du réseau routier à de nouveaux usages et de promouvoir des aménagements routiers en faveur des transports publics et des modes doux. L'aménagement des carrefours et giratoires sont en effet des petits aménagements qui représentent des opérations essentielles à l'échelle locale en complément aux grandes opérations prioritaires structurantes.

« Il en sera de même pour les carrefours à aménager de manière à y rendre prioritaire les services de transport des personnes. Ces carrefours intégreront également des dispositifs de sécurisation et de facilitation des déplacements par mode actif (à pied, en vélo, etc.). Sous maîtrise d'ouvrage des communes ou intercommunalités et en fonction des configurations, la suppression progressive des accès riverains à la voirie principale (RN notamment) permettra une hiérarchisation de la voirie favorisant la fluidité des trafics et leur sécurisation. Les accès se feront par ces nouveaux carrefours réaménagés, à partir desquels les différents maîtres d'ouvrages organiseront le maillage des territoires desservis. »

Source : SRIT 2015

Objectifs

- Veiller à ne pas appliquer des solutions d'aménagement systématiques mais considérer chaque aménagement de point d'échange comme un projet unique s'inscrivant dans un site : prise en compte de la pente, du tissu urbain et des lieux pré-existants sans imposer une logique territoriale propre.

- Il convient d'articuler l'aménagement des points d'échange avec les modes doux dès leur conception : liaison douce vers la ville ou les bourgs les plus proches, gestion des passages transversaux (tunnels, passerelles, passages piétons, ...), voie réservée en site propre, piste matérialisée par une signalétique au sol... À une échelle locale, les points d'échanges représentent des centralités dans le territoire et doivent être des lieux privilégiant l'intermodalité : aire de co-voiturage, parking relais, arrêts de bus, abri vélo, aire de repos, maillage avec les liaisons douces existantes, ...

Les points d'échanges stratégiques aménagés en pôles multimodaux peuvent devenir des laboratoires d'aménagement exemplaire et intégrer des objectifs de développement durable : revêtement perméable, panneaux photovoltaïques, infrastructure verte, plateforme de tri des déchets, ...

- Veiller à respecter les contraintes réglementaires pour la végétalisation : des règles de sécurité sont à respecter pour l'emplacement des végétaux par rapport à la visibilité en courbe et en intersection.

- Valoriser le potentiel écologique des espaces verts résiduels : traitement paysager « naturaliste » favorisant la biodiversité et une gestion plus économe : typologie végétale en boisement, plantations en groupe plutôt qu'en sujets isolés.

=> voir réalisation inspirante : La Trame Verte Routière (TVR), Région Guadeloupe (page 78)

- Points de vigilance particuliers concernant l'affichage publicitaire. Les giratoires, plate-forme publicitaire des terroirs et des commerçants, sont les lieux où se cristallisent les problématiques d'affichage publicitaire.

- Adapter les aménagements aux inondations, aux risques naturels ; mettre le projet routier au service de la résilience des territoires

Pistes d'actions

- Poursuivre les actions engagées dans le cadre de l'opération TVR, Trame Verte Routière, axée sur la renaturation des espaces verts des échangeurs du réseau routier régional. Engager une réflexion à l'échelle locale des giratoires sur le même principe.

- Mener des études de requalification suivies de mission de maîtrise d'œuvre d'aménagement. Lancer des appels d'offre sous forme de concours peut s'avérer intéressant afin d'inviter les concepteurs à innover

=> voir FA3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges

2.2 / Adapter le réseau routier régional aux modes doux et actifs de déplacement

Les enjeux d'écoulement du trafic automobile, de fluidité constante et de réduction des temps de trajet ont imposé des aménagements routiers mono-fonctionnels. Aujourd'hui, la route est un espace public où la place de la voiture prédomine largement, mettant à mal la sécurité et le confort des « autres-mobilistes » — deux-roues, cyclistes et piétons —.

L'objectif est d'adapter le réseau routier régional aux modes de déplacement doux et actifs et d'en renforcer l'attractivité grâce à la qualité paysagère.

CONTEXTE

Quatre Schémas Directeurs de Modes Actifs de Déplacement sont actuellement en préparation concernant les CA de Marie-Galante, Nord Grande Terre, Nord Basse-Terre et Sud Basse-Terre. Ces derniers doivent permettre la construction d'un réseau cyclable sécurisé et densément maillé à l'échelle de l'archipel de manière à diversifier l'offre des mobilités actives et réduire l'usage de la voiture. Ces études permettent à la Région d'affirmer une politique volontariste en faveur des modes de déplacements doux et actifs (TC, vélos, marche, ..). Routes de Guadeloupe travaille par ailleurs à l'établissement d'un inventaire SIG des projets cyclables du territoire, d'une charte d'aménagement et d'un Schéma Régional des Véloroutes.

À ce jour, les projets concernant le réseau routier régional sont les suivants :

- les voies cyclables associées au projet TCSP
- les Vélo-routes avec des itinéraires cyclables prioritaires à court terme. Leur objectif est de sortir les vélos des voies rapides (sécurité), mais surtout de passer d'une logique d'aménagement ponctuel à une logique d'itinéraire à même de valoriser le potentiel de développement du mode cyclable. Ces itinéraires permettent en effet d'offrir des aménagements attractifs, identifiants et sécurisés pour les usagers.

Les principaux projets identifiés à ce jour concernent les itinéraires suivants.

- RN4 : Ffrench – Sainte Anne,
- RN2 : Deshaies – Ziotte,
- RN2 : Le Bouchu – Vieux Habitants,
- RN2 : Boulevard maritime Basse-Terre – Vieux Fort,
- RN1 : Fond Sarraill – Lauricisque.

Ces itinéraires font l'objet de financements issus d'appel à projet de l'Etat.

Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

Au total 10M€ sont déjà engagés, les opérations ultérieures d’un schéma plus global pouvant représenter 24M€

Objectifs

- Prendre en compte systématiquement les modes doux dans les nouveaux projets routiers

- Adapter les voies existantes aux modes doux avec un nouveau découpage spatial de la route :

1 / En agglomération, la réduction de la vitesse de circulation permet de réduire la largeur des chaussées et de gagner de l’espace à redistribuer aux modes doux : création de trottoir sécurisé, piste cyclable sur le côté de la chaussée, voie cyclable en site propre, voie partagée en site propre (bus, vélos, deux-roues). Il est nécessaire de protéger les cheminements doux en bord de route du stationnement informel par l’installation de mobilier urbain défensif (potelets, barrière, ...). => voir 1.2 / Pacifier les traversées urbaines

2 / Hors agglomération, il convient de cibler des sections prioritaires (zones embouteillées, sections entre des parkings et des accès à la mer et aux sites touristiques remarquables) ou des sections avec facilité de mise en œuvre (gabarit large). Les sections routières au gabarit large peuvent par exemple accueillir l’implantation des circulations douces sur le talus de l’autre côté des fossés de drainage avec des plantations d’arbres d’alignement. Les sections routières au gabarit contraint où les possibilités d’aménagement sont limitées doivent fonctionner sur le principe de voie partagée, c’est-à-dire sans découpage spatial strict (bande cyclable, chaussée à voie centrale banalisée).

- Renforcer l’attractivité du réseau : l’attrait des modes de déplacements actifs repose en grande partie sur la qualité des paysages qui les accompagnent. Ces paysages concourent aux ambiances d’apaisement et au confort recherchés par les usagers des pistes cyclables. La présence de nature en ville et hors de la ville constitue donc un levier d’action pour encourager les usagers des modes de déplacements alternatifs à s’approprier la voirie. Ces projets doivent ainsi nécessairement s’accompagner d’un projet paysager de qualité. De ce point de vue, le soin apporté à l’entretien des espaces et à leur pérennisation est tout aussi important que celui apporté aux aménagements eux-mêmes.

Le contexte climatique guadeloupéen, caractérisé par une forte chaleur et un ensoleillement toute l’année, représente un réel frein aux mobilités douces. Le piéton et le cycliste est en effet davantage exposé à la chaleur et au soleil que l’automobiliste. C’est pourquoi tout aménagement en faveur de la mobilité durable doit s’accompagner d’une réflexion sur les aménités paysagères. Le végétal est source de confort pour les usagers des routes. Il apporte de l’ombrage, participe à réguler les températures tout en offrant des possibilités de loisir. La végétation joue également le rôle de filtre à pollution et contribue au maintien de la biodiversité en milieu fortement minéralisé. Cet aspect est essentiel et doit être développé en parallèle du renforcement du réseau cyclable afin d’en garantir l’attractivité et la durabilité. Les nouveaux projets routiers doivent considérer la notion d’infrastructure verte et ambitionner de recréer des connections avec les trames vertes et bleues existantes.

- Réfléchir à l’aménité paysagère des arrêts de bus afin de renforcer l’attractivité des Transports en Commun : l’ensemble des arrêts de bus doivent être aménagés pour offrir des conditions d’attente optimales : ombrage du site, installation d’assises, d’un abri quand l’emprise au sol le permet, éclairage nocturne, wifi, etc. En plus d’améliorer les conditions d’attente des usagers des arrêts de bus, des liaisons douces doivent être aménagées pour en sécuriser l’accès (création et sécurisation du parcours, passage piéton, proximité, ombrage,).

Pistes d’actions

- Différents types d’aménagements dédiés aux cyclistes sont à mobiliser dans le cadre de nouveaux projets routiers :

- **Les bandes cyclables** désignent une voie unidirectionnelle exclusivement réservée aux cycles, sur une chaussée à plusieurs voies. Le cycliste évoluant sur la même chaussée que les véhicules motorisés, ce dispositif induit une certaine forme de modération de la vitesse du trafic.

- **Les pistes cyclables** sont des voies uni- ou bidirectionnelles, exclusivement réservées aux cyclistes et séparées de la chaussée générale. C’est un aménagement qui exige une plus large emprise et qui ne peut donc pas être généralisé.

- **Les voies vertes** sont des axes ouverts à tous les usagers non motorisés : piétons, cyclistes, rollers, etc. Ce sont des voies de communication séparées, véritables espaces de convivialité et de

sécurité pour tous les modes de déplacements doux qui constituent des éléments à part entière du maillage routier.

- **Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)** : lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossible à réaliser du fait d’une emprise trop réduite, l’implantation d’une CVCB doit être réfléchie. Ce dispositif redistribue l’espace de la voirie au bénéfice des cyclistes avec un marquage au sol : les véhicules motorisés se partagent une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes circulent sur les accotements revêtus, leur donnant ainsi la priorité sur les voitures. La CVCB peut uniquement s’implanter là où la circulation reste limitée afin de garantir la sécurité des cyclistes.

- Mettre le végétal au service du confort climatique des aménagements en faveur des mobilités douces : alignement d’arbres pour des itinéraires ombragés, accotements végétalisés plutôt que bétonnés, ...

2.3 / Mettre le paysage au service de la lisibilité de la route

Dans certaines configurations, les aménagements paysagers peuvent contribuer à optimiser la lisibilité de la route allant dans le sens d’une amélioration de la sécurité routière. En effet, les éléments linéaires - alignement d’arbres, merlons, talus, ... - guident naturellement la vue des usagers de l’infrastructure vers le côté opposé si celui-ci est dépourvu du même équipement ou vers l’axe si les deux bords de chaussée bénéficient de ces obstacles : l’effet de tranchée est alors exacerbé et peu d’éléments du paysage extérieur peuvent émerger.

L’objectif est de tirer parti de cette fonction visuelle, en veillant particulièrement à la mise en forme des éléments linéaires et ponctuels du paysage routier, pour une meilleure intégration esthétique et paysagère et une plus grande facilité et rapidité d’effets paysagers : merlon directionnel comme guide optique au changement de direction, haie arborée soulignant l’extérieur d’un virage en courbe, alignement d’arbres en bord de route réduisant l’espace perceptible, arbre isolé révélant un carrefour...

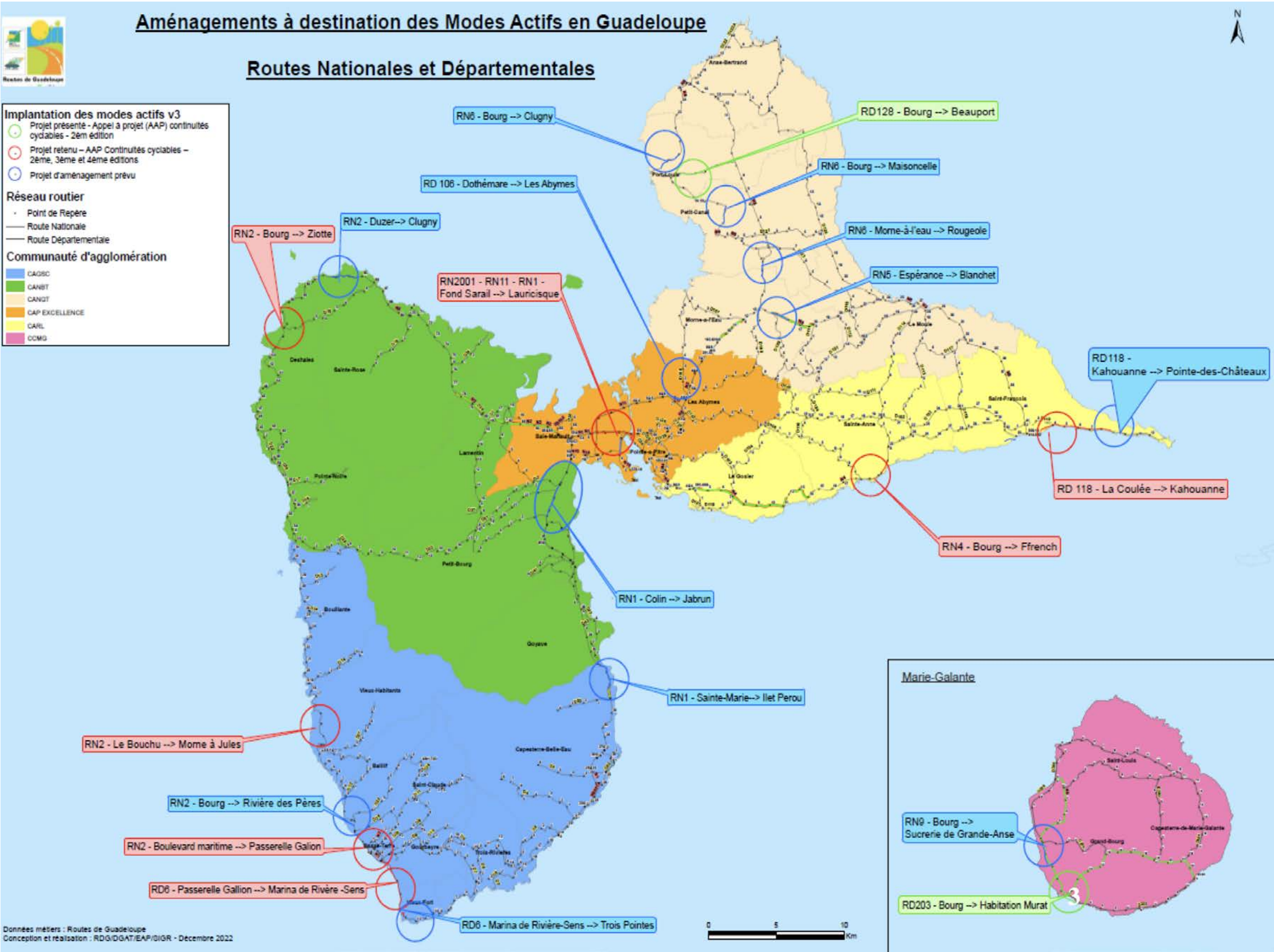
Il s’agit de souligner le rôle du paysage dans une approche de sécurité routière et de valoriser le végétal dans l’aménagement des routes ou leur sécurisation pour optimiser la lisibilité de la route : gestion et plantation de d’alignement d’arbres, gestion et plantation de lisière, de haie mixte.

Pistes d’actions

- Diagnostic séquentiel de l’itinéraire routier, effectué dans chaque sens de circulation (configuration technique de l’itinéraire, aspect fonctionnel, contexte territorial et paysager, perception de l’usager)

=> voir CEREMA « Paysage et lisibilité de la route, Éléments de réflexion pour une démarche associant la sécurité routière et le paysage » juin 2006

Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable



Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable



Réalisation inspirante : Aménagement de la Place Thorel, Normandie, MOE Espace Libre Paysagistes Concepteurs

En Normandie, entre Rouen et Evreux, le territoire de Seine-Eure est structuré par deux zones urbaines : Louviers (18.614 habitants) et Val-de-Reuil (13.793 habitants). L'un des principaux objectifs de ce projet, suite aux études précédentes, était de créer une ligne de bus à haut niveau de service reliant la station Val-de-Reuil à la place Thorel dans la ville de Louviers. Il visait également à rendre fonctionnels les endroits inutilisés du projet précédent, en offrant des zones modernes et plus sûres pour les piétons et les cyclistes. Le projet s'inscrit dans la politique d'aménagement du territoire de l'intercommunalité qui visait à concevoir la construction d'une épine dorsale intercommunale de 9,5 km de long. Il s'agit donc d'une contribution significative au renforcement des déplacements au sein des villes. Il contribue également à la création d'un cadre de vie attractif et fonctionnel, consolidant l'identité normande.

Ce projet est un exemple inspirant d'aménagement d'un carrefour plan avec priorité donnée aux transports en commun et aux modes doux.

Source : landzine.com
©Julien Falsimagne

Réalisation inspirante : Requalification du Boulevard Ballerup, Copenhague (Danemark), MOE Marianne Levinsen Landskab, Prix LILA 2020

Le projet visait à transformer un axe routier surdimensionné dédié uniquement à la circulation automobile en une voie multifonctionnelle à taille humaine. La section routière a été réduite d'une route à quatre voies à fort trafic à un boulevard calme et largement planté à deux voies. Les dépendances routières forment désormais un parc paysager linéaire et permettent aux cyclistes et piétons de circuler en toute sécurité. Le langage de conception et la géométrie des cheminements permet à l'utilisateur de se déplacer dans un ensemble cohérent tout en différenciant les espaces. Au fil du temps, les plantations créeront un continuum vert luxuriant et dense. Source : Landezine.com

OQP n°4

RESPECTER LES MILIEUX DANS LESQUELS LA ROUTE S'INSCRIT

Que se passe-t-il ?

La route est le premier vecteur de découverte de la biodiversité guadeloupéenne et du patrimoine naturel de l’archipel. En effet, le réseau routier régional donne accès à nombreux espaces naturels remarquables : terrains du Conservatoire du Littoral, Espaces Naturels Sensibles du Département, réserves... On remarquera que le cœur du Parc National n’est pas concerné par le réseau routier régional : Il n’est directement concerné que par les routes départementales : les RD11 à l’Ouest et RD4 à l’Est), qui montent à la Soufrière et surtout la RD25, la Route de la Traversée, qui est la seule route a traversé le massif de Basse Terre et donc le Cœur de Parc.

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.

- Deux types de relations entre la route et la 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....

Quels sont les enjeux ?

- La rupture des continuités écologiques
- La desserte facilitée des espaces naturels par l’intermédiaire du réseau routier régional induisant un risque d’augmentation des nuisances sur les sites naturels sensibles
- Une gestion du patrimoine végétal plus respectueuse de la biodiversité

Quelle est l’objectif de qualité paysagère ?

L’objectif est à la fois de réduire les nuisances provoquées par la route et de favoriser la route comme support de renaturation et de biodiversité. Dans un premier temps, il s’agit de réparer les points de conflits entre la route et les corridors écologiques. Compte tenu de sa proximité avec les espaces naturels, et notamment ceux à forte valeur écologique, la route doit devenir le support d’information et de sensibilisation des usagers aux richesses écologiques des espaces naturels sensibles du réseau routier.

- Cet objectif de qualité paysagère se décline en trois axes opérationnels :
- Axe 1 / Reconstruire la transparence et la continuité de l’ensemble des corridors écologiques
 - Axe 2 / Valoriser et protéger les espaces naturels à forte valeur écologique
 - Axe 3 / Prendre en compte la biodiversité dans la gestion du patrimoine végétal routier

Quels sont les objectifs ?

- Rétablir les continuités écologiques
- Gérer de manière plus respectueuse les interfaces avec les espaces naturels
- Faire de la route un vecteur de biodiversité



RN11 / porte d’entrée en Guadeloupe depuis l’aéroport « Guadeloupe Pôle Caraïbes », traversée de la mangrove de la Rivière Salée

OQP n°4

RESPECTER LES MILIEUX DANS LESQUELS LA ROUTE S'INSCRIT



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

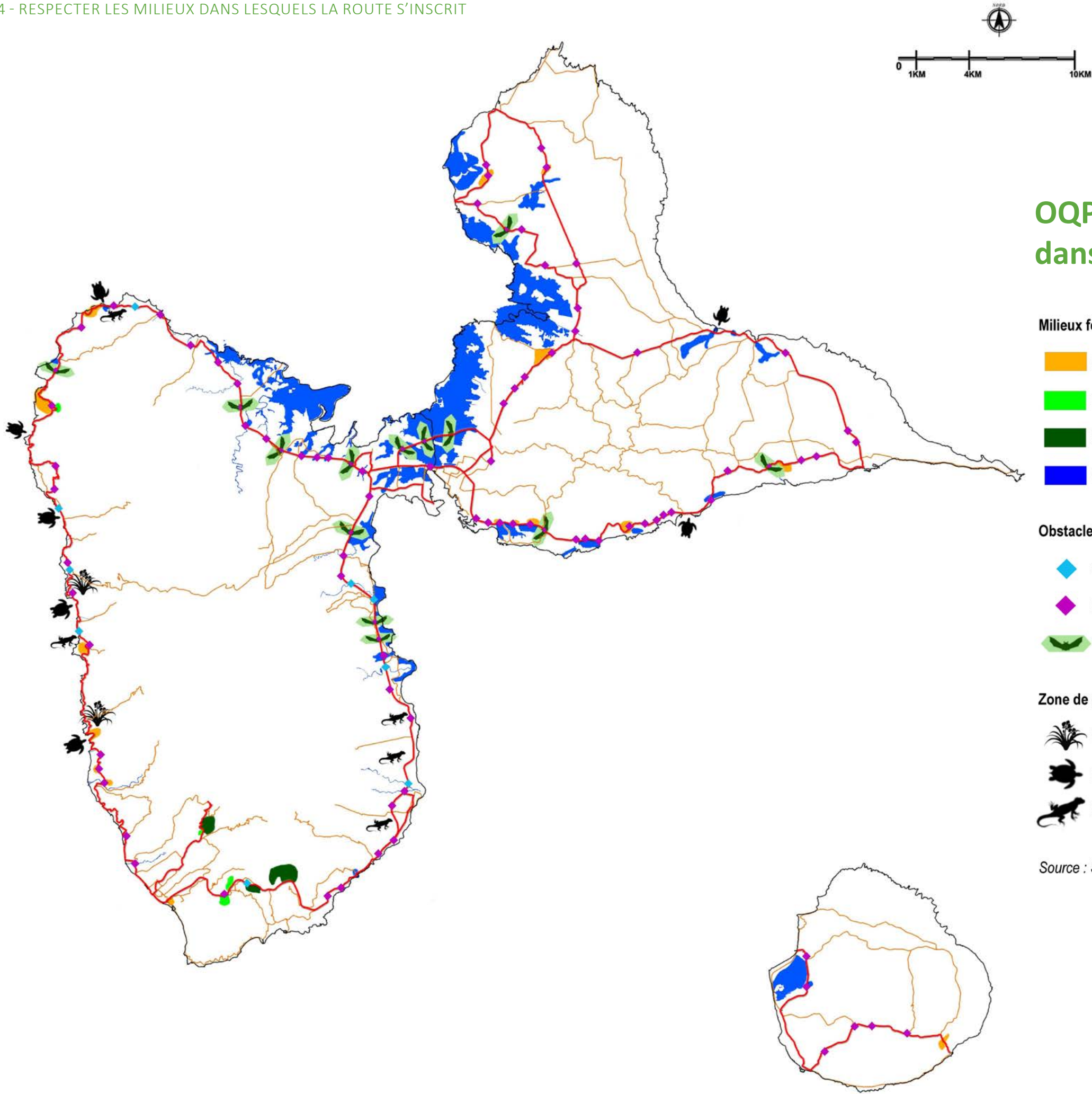
- 1.1 / Rétablir la continuité des corridors écologiques aquatiques
- 1.2 / Rétablir la continuité des corridors écologiques terrestres et aériens
- 1.3 / Protéger la biodiversité nocturne de la pollution lumineuse
- 1.4 / Développer la Trame Verte Routière

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



OQP4 / Respecter les milieux dans lesquels la route s’inscrit

Milieux forestiers de qualité, en interface avec les RN

- Forêt semi-décidue (forêt xérophile)
- Forêt sempervirente saisonnière (forêt mésophile)
- Forêt ombrophile submontagnarde
- Zone humide (dont Mangrove et forêt marécageuse)

Obstacles aux continuités écologiques, liés aux RN

- Obstacles à l'écoulement (rupture des continuités écologiques aquatiques)
- Points de conflit pour les continuités écologiques terrestres
- Coupure de continuités pour les chiroptères

Zone de présence avérée de sensibilités écologiques spécifiques, aux abords des RN

- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'Iguanes des Petites Antilles

Source : SRPNB, Karugeo, ABC de Bouillante, PNA Iguane des Petites Antilles, "dire d'expert"

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



N1 - Gourbeyres / Corniche forestière offrant une immersion dans la forêt ombrophile submontagnarde



Risque avéré d'écrasement pour la faune sauvage (ici des Iguanes communs)



N10 - Entre Moudong et Houelbourg / La route comme ligne de rupture des continuité écologiques



N6 / Franchissement de la Ravine Deville Maisoncelle

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

Enjeux

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 arborés correspondant à des couloirs de vols des oiseaux et des chauves-souris, 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,...).

Les points de conflits entre corridors écologiques et le réseau routier régional sont identifiés dans le SRPNB (Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité). Cet inventaire a été complété par le recueil de données supplémentaires auprès de différents organismes (gestionnaires d’espaces naturels, associations,...).

L’objectif de cet axe opérationnel est de rétablir les continuités écologiques de l’ensemble des corridors écologiques. (*signes*) Préalablement à la mise en œuvre opérationnelle des actions de rétablissement de continuité et pour faciliter les éventuelles opérations d’aménagements, une hiérarchisation des points de conflits identifiés est nécessaire. Pour chaque point de conflit, une fiche descriptive devra être réalisée renseignant sa localisation, le contexte écologique, éventuellement les espèces concernées,... Ce recensement permettra à la maîtrise d’ouvrage de bénéficier d’un inventaire exhaustif des sites aménageables et de leurs modalités d’aménagement, selon les potentialités financières dont elle dispose.

1.1 / Rétablir la continuité des corridors écologiques aquatiques

Objectifs

- L’objectif est de rétablir la transparence écologique des infrastructures routières : rétablir la libre circulation des organismes vivants et le bon fonctionnement des lieux de production, d’alimentation, de repos, souvent situés au sein des végétaux aquatiques ou sous les blocs de pierre au fond des cours d’eau. Cela permet de réduire les impacts indirects (réduction du brassage génétique, suppression des possibilités de migration).

- Rétablir le transport naturel des sédiments de l’amont à l’aval d’un cours d’eau

Pistes d’actions

- Déconstruction et enlèvement des seuils et radiers qui empêchent la libre circulation de la faune aquatique. À noter que l’effacement d’un ouvrage est la seule solution permettant de rétablir une continuité écologique complète et pérenne. Par ailleurs, sans nécessité d’entretien, c’est aussi souvent la moins chère. => voir FA4.1/ Supprimer les seuils et radiers empêchant la libre circulation de la faune aquatique
- Développer des projets d’infrastructure innovante pour restaurer les continuités hydraulique et hydrologique des zones humides (route sur pilotis, viaduc), notamment dans les zones de marais et mangrove.

1.2 / Rétablir la continuité des corridors écologiques terrestres

La réalisation des infrastructures routières crée des ruptures aux continuités écologiques terrestres en rendant leur franchissement dangereux pour la faune (écrasement, collision pour les espèces en survol bas) ou impossible (murs de soutènement, fossés,... infranchissables). La prise en compte des continuités écologiques d’un point de vue réglementaire est relativement récente de façon générale en France (création des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE) - Grenelle de l’Environnement 2007). C’est pourquoi des aménagements de « rattrapage » sont aujourd’hui nécessaires pour réduire les impacts directs (mortalité) et indirects (réduction du brassage génétique) générés par les voiries existantes.

Objectifs

- Rendre rapidement de la transparence écologique aux infrastructures routières dans les secteurs à enjeux. L’objectif n’est pas de proposer des systèmes sophistiqués que l’on trouve en métropole et ailleurs en Europe mais de proposer un système à coût modéré pouvant être rapidement mis en œuvre sur des secteurs identifiés à enjeux « à dire d’expert ». Les sites à enjeux majeurs peuvent être aménagés à titre expérimental et faire l’objet d’un suivi après mise en œuvre afin de juger de la pertinence de l’aménagement. Cette approche n’est pas concurrentielle mais est complémentaire aux projets plus ambitieux (et donc plus coûteux) qui nécessitent une étude préalable et une mise en œuvre d’infrastructures dédiées.

- Sécuriser le survol des routes pour les espèces de chauve-souris les plus menacées (Chiroderme de la Guadeloupe, Sérotine de la Guadeloupe) et parallèlement, les autres chiroptères et l’avifaune.

- Sécuriser le franchissement des routes pour la petite faune terrestre (amphibiens, reptiles, crustacés)

- Réduire les impacts directs (mortalité) et indirects (réduction du brassage génétique, suppression des possibilités de migration)

Pistes d’actions

- Créer des passages sous la chaussée pour le franchissement de la petite faune terrestre
- Favoriser les jonctions naturelles d’une canopée pour retrouver les continuités écologiques « aériennes » nécessaire à l’avifaune et au chiroptères
- Sécuriser les passages par-dessus les chaussées, par la création de ponts de lianes prolongeant la canopée.

=> voir FA4.2 / Créer des passages sous la chaussée ou au dessus pour le passage de la faune terrestre et volante

1.3 / Protéger la biodiversité nocturne de la pollution lumineuse

La faune nocturne est perturbée par la pollution lumineuse routière qui, pour des espèces lucifuges, est aussi impactant qu’une barrière physique. Ce type de pollution est dû à l’éclairage public le long des routes, des aires de stationnement et celui des phares de voitures.

De manière générale, les études montrent que la pollution lumineuse a un impact négatif sur de nombreuses espèces de mammifères, d’oiseaux, de reptiles, de poissons, d’amphibiens, d’invertébrés et même de végétaux.

Ces incidences sont de divers ordres :

- Pour les espèces lucifuges (par exemple les chauves-souris, avec plus ou moins de sensibilité selon les espèces), l’éclairage va induire l’abandon des secteurs éclairés voire des ruptures de cheminement,

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

- Pour les espèces s’orientant avec la lumière, l’éclairage va induire des désorientations qui peuvent être fatales. C’est le cas pour les tortues marines. Après la ponte et l’enfouissement des œufs, les femelles rejoignent l’eau en s’orientant vers l’horizon le plus lumineux qui est, en condition naturelle, la mer (les reflets des rayons de la lune se réfléchissent sur l’eau et contribuent à la clarté de l’horizon marin). De la même façon, lors de l’émergence (sortie des jeunes tortues à la surface du nid et cheminement vers la mer), les nouveaux-nés vont s’orienter vers l’horizon le plus clair, après avoir décrit une rotation de 180° sur eux-mêmes.

Pour que les corridors écologiques retrouvent une bonne fonctionnalité, ils doivent également pouvoir être utilisés par les espèces lucifuges (espèces dérangées par la lumière).

L’éclairage du réseau routier doit respecter l’arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. Pour cela les éclairages de routes et des espaces de stationnement doivent être adaptés et même proscrits sur les espaces les plus sensibles comme les sites de pontes de tortue ou les corridors à chauve-souris...

Sont donc concernées les sections routières éclairées en zone naturelle, agricole et péri-urbaine, notamment au franchissement des ripisylves ou tout autre boisement, et les sections routières situées au bord des plages favorables à l’accueil des tortues marines.

Objectifs

- Améliorer la trame noire routière en préservant des sections non éclairées, en évitant la coupure de corridors nocturnes (supprimer les points de conflits entre éclairage et biodiversité)
- Éviter le dérangement de la faune dans les zones de repos et de nourrissage
- Protéger particulièrement les tortues marines des nuisances lumineuses :
 - Éviter la désorientation des femelles lors de leur retour à l’eau après la ponte sur la plage.
 - Éviter la désorientation des jeunes tortues lors de l’émergence (sortie à la surface du nid et cheminement vers la mer).

Pistes d’actions

- Rénover l’éclairage public
- Supprimer l’éclairage public
- Aménager les abords des plages (sites de ponte des tortues marines)

=> voir FA4.3 / Préserver la trame noire routière

1.4 / Développer la Trame Verte Routière

Le réseau routier de Guadeloupe est l’un des vecteurs de fragmentation des espaces naturels de Guadeloupe, après les zones urbaines et les zones artificialisées. La route engendre en effet de nombreuses ruptures de corridors écologiques. La fragmentation des paysages et des habitats naturels est l’une des premières causes actuelles d’extinction de la biodiversité : cette fragmentation des milieux naturels entraîne l’isolement des espaces naturels les uns par rapport aux autres et la réduction constante de leurs surfaces.

La trame verte et bleue est particulièrement dégradée sur la région Centre (données de l’état des lieux dressé dans le Schéma de cohérence écologique (SRCE) de la Guadeloupe, document réglementaire élaboré par la *Région* et intégré dans le schéma régional du patrimoine naturel et de la biodiversité - SRPNB). Au niveau de l’aéroport par exemple, un rapport de *Routes de Guadeloupe* soulignait la présence de « grands vides » en bordure de route, où l’on comptait 11 arbres pour 32 000 m² de délaissés (soit 1 arbre pour environ 3 000 m²), ratio très insuffisant pour garantir un cycle de vie optimal des espèces faunistiques et floristiques présentes.

Mis en œuvre par la Région Guadeloupe, le projet de trame verte routière (TVR) a initié une démarche opérationnelle consistant à planter le long des axes routiers des micro-forêts et des écosystèmes naturels ou jardinés afin de contribuer à la restauration des continuités écologiques du territoire, pour recréer des liens entre les zones naturelles et favoriser les échanges entre les populations animales et végétales. La volonté est de planter des boisements et des haies arborées sur des délaissés et des accotements routiers qui n’étaient occupés auparavant que par de la pelouse régulièrement fauchée et dont l’intérêt écologique était très réduit.

Objectifs

- Engager la renaturation des dépendances vertes du domaine public routier,

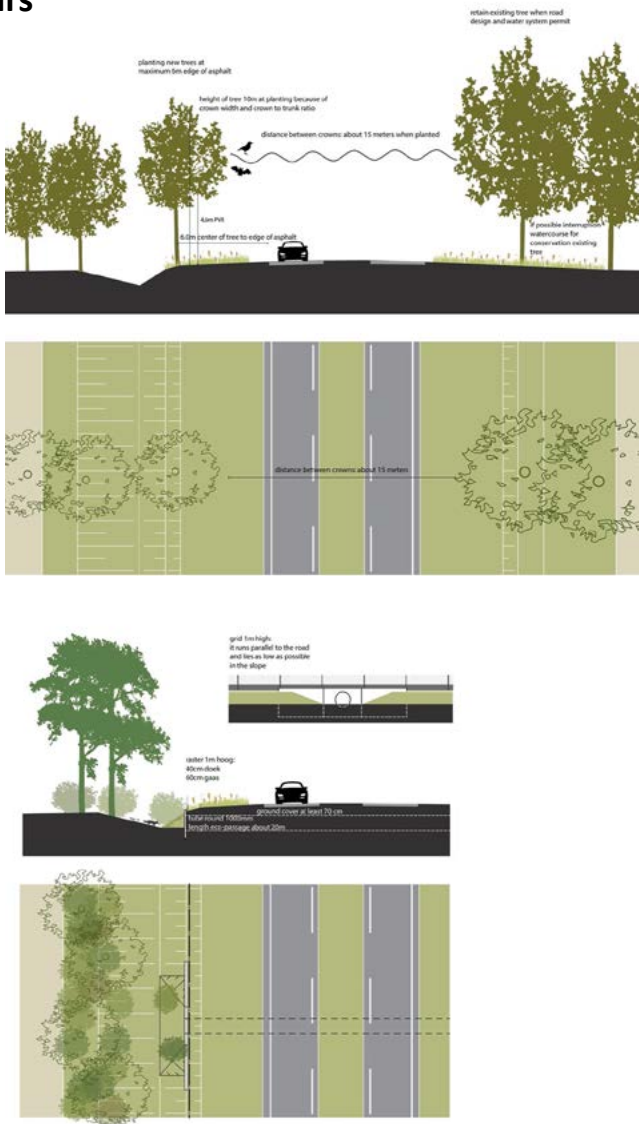
en s’appuyant sur les espèces indigènes et en adaptant la manière de planter. La végétalisation des délaissés routiers présente notamment l’intérêt de ne pas laisser les friches agricoles se voir colonisés par des espèces exotiques envahissantes.

Pistes d’actions

- Le cahier de prescriptions et le plan de gestion doivent contribuer à l’élaboration de la Trame Verte Routière (TVR), visant à reconstituer et maintenir des continuités écologiques, garantissant le respect du cycle de vie des espèces animales et végétales présentes aux abords du réseau routier => voir OQP2 - Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier
- Les continuités écologiques à restaurer sont à identifier afin d’être prises en compte dans les documents d’aménagement : SCoT, PLU, PLUi

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

Réalisation inspirante : Aménagement de la N69, Brabant (Pays-Bas), H+N+S Paysagistes concepteurs



Nouvelle connexion routière N69, Brabant, Pays-Bas - MOE H+N+S Landscape Architects - Prix LILA 2022 Infrastructure
Les structures paysagères existantes que la route croise, telles que les berges boisées et les avenues, ont été renforcées et de nouvelles structures ajoutées. En plus de déterminer la perception de la route, ces structures ont une fonction écologique importante. Ils forment des sauts naturels permettant aux animaux de traverser la route sans intervention artificielle. Pour les mammifères et les amphibiens, onze éco-tunnels ont été intégrés aux travaux. Parallèlement à la route, les larges accotements latéraux sont construits et gérés comme des bermes à insectes. Les fossés et les pentes en bordure de route sont peu profonds. Ils remplissent une fonction écologique ainsi que de stockage des eaux de route, qui peuvent s’infiltrer sur place

La nouvelle route N69 traverse deux vallées fluviales, celle du Run et de Keersop, par deux ponts, mesurant respectivement 250 et 310 mètres de long, s’élevant sur des pieds saillants. Cela signifie qu’il n’y a aucune barrière physique aux cours d’eau sinueux et à leurs valeurs naturelles. Il en résulte un paysage ouvert, où les visiteurs et de nombreuses espèces (comme les chevreuils) peuvent traverser la N69 sans interruption. De plus, la N397 (qui mène à la ville culturelle de Dommelen) traverse la vallée du Keersop. À l’origine, le concours prévoyait un ponceau à cet endroit. Cependant, les concepteurs ont intelligemment offert la possibilité de concevoir un ouvrage d’art de franchissement à part entière. Ce petit pont, petit « frère » des deux plus grands ponts créés, sur une longueur de 50 m, un espace pour le Keersop, une liaison écologique pour les plus grandes espèces et des liaisons récréatives pour traverser sereinement la N397. L’offre a été acceptée et construite. Source : landezine.com

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

Constats et enjeux



RN4 - Le Gosier / La route longe l'escarpement de la faille du Gosier, occupé par une forêt semi-décidue



RN4 / La route, aménagée en remblai, longe la zone humide de Saint-Félix



N2 - Pointe-Noire / La plage, site de ponte des tortues marine, est accessible aux véhicules et directement exposée aux nuisances causées par la circulation automobile



N8 - Panneau d'information aux abords de la route concernant la Barre de Cadoue.

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

(extrait Tome 1 Diagnostic et Enjeux)

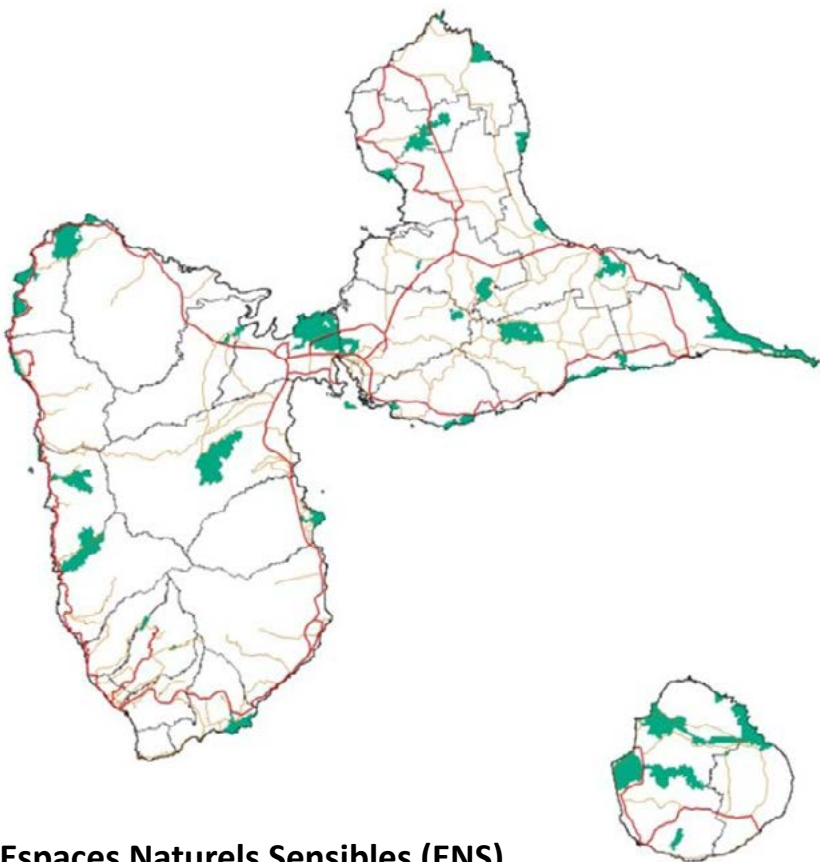
Le volet biodiversité du diagnostic relatif au présent Plan de Paysage a permis d’identifier un certain nombre de milieux naturels sensibles, en interface avec le réseau routier régional :

- Les milieux forestiers de qualité : identifiés dans le cadre du SRPNB (Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité), ce sont essentiellement des forêts semi-décidues sur Grande-Terre, Marie-Galante et sur la côte sous le vent de Basse-Terre. Le réseau routier régional longe également quelques secteurs de forêt mésophile et de forêt ombrophile, dans le secteur Trois-Rivières/Gourbeyre (RN.1) et Saint-Claude (RN.3)
- Les zones humides : identifiées dans l’inventaire des Zones Humides, elles concernent tout le secteur Les Abymes/Baie-Mahault/Lamentin/ Sainte Rose (RN.1, RN.10, RN.11 et RN.2). De façon plus réduite, il y a également la RN.1 dans le secteur Petit-Bourg/Goyave, la RN.4 entre le Gosier et Sainte-Anne et, très ponctuellement la RN.5 (au Moule) et la RN.6 (à Pelletan). Enfin, sur Marie-Galante, le secteur de Folle Anse, à Saint-Louis.
- Les « Hotspots » de la biodiversité des Iles des Caraïbes : avec les Grandes Antilles, l’archipel des Caraïbes constitue l’un des trente-six «points chauds» mondiaux de biodiversité. Il s’agit de zones de grande richesse de biodiversité particulièrement menacée par l’activité humaine, selon l’ONG Conservation Internationale. En Guadeloupe, une zone participant à ce classement est concernée par le réseau routier régional, il s’agit du secteur de la mangrove de Baie-Mahault, entre RN1 et RN10
- Les zones de présence avérée d’orchidées patrimoniales (espèces liées aux forêts xérophiles) : l’entretien des bords des routes soulève un problème pour les nombreuses espèces terrestres d’orchidées à forts enjeux patrimoniaux qui ont besoin de lumière et se développent dans le tapis herbacé des

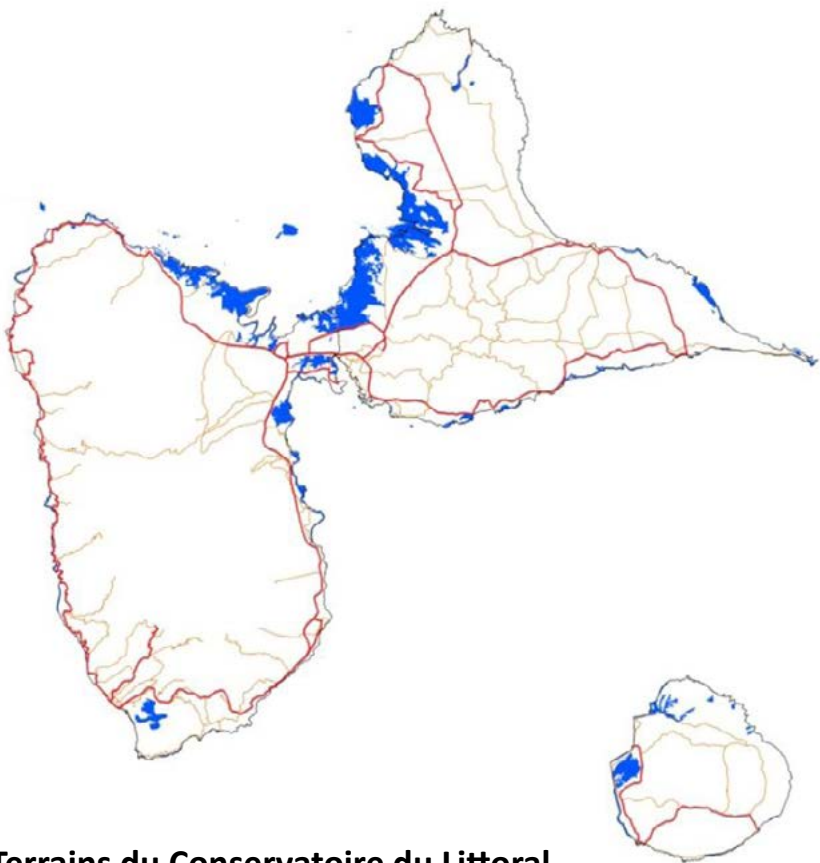
bords de voies. Toutefois, cet aspect concerne essentiellement les espèces des forêts mésophiles et ombrophiles et ne concerne pas le réseau routier national. Les zones à enjeux identifiées aux abords du réseau routier national sont sur le secteur de Bouillante. Ce sont les espèces épiphytes poussant sur les arbres et arbustes de la forêt semi-décidue :

- Brassavola cucullata : épiphyte en zones ouvertes (plantes de lumière), entre 50 et 500 m d’altitude et également sur pentes rocheuses,
- Tolumnia urophylla : épiphyte en zones semi-ouvertes, sur buissons et cactus.

- Les sites de ponte des tortues marines : certains sites de ponte sont proches du réseau routier national et des nuisances peuvent être générées par la route, gênant la ponte (éclairage public le long de la voie, dérangement par les feux de véhicules depuis la route et les zones de stationnement,...). Les plages concernées sont sur la RN2 : Plage de Clugny à Sainte-Rose, Plage de Ferry, à Deshaies, Anse Guyonneau à Pointe-Noire, Plage de Malendure à Bouillante, Anse à la Barque à Vieux-Habitants. Ainsi que sur la RN4 : Plage de Sainte-Anne, et sur le RN5 : Baie du Nord-Ouest, à l’entrée ouest de Moule.



Espaces Naturels Sensibles (ENS)
Source : Conseil Départemental - service Environnement

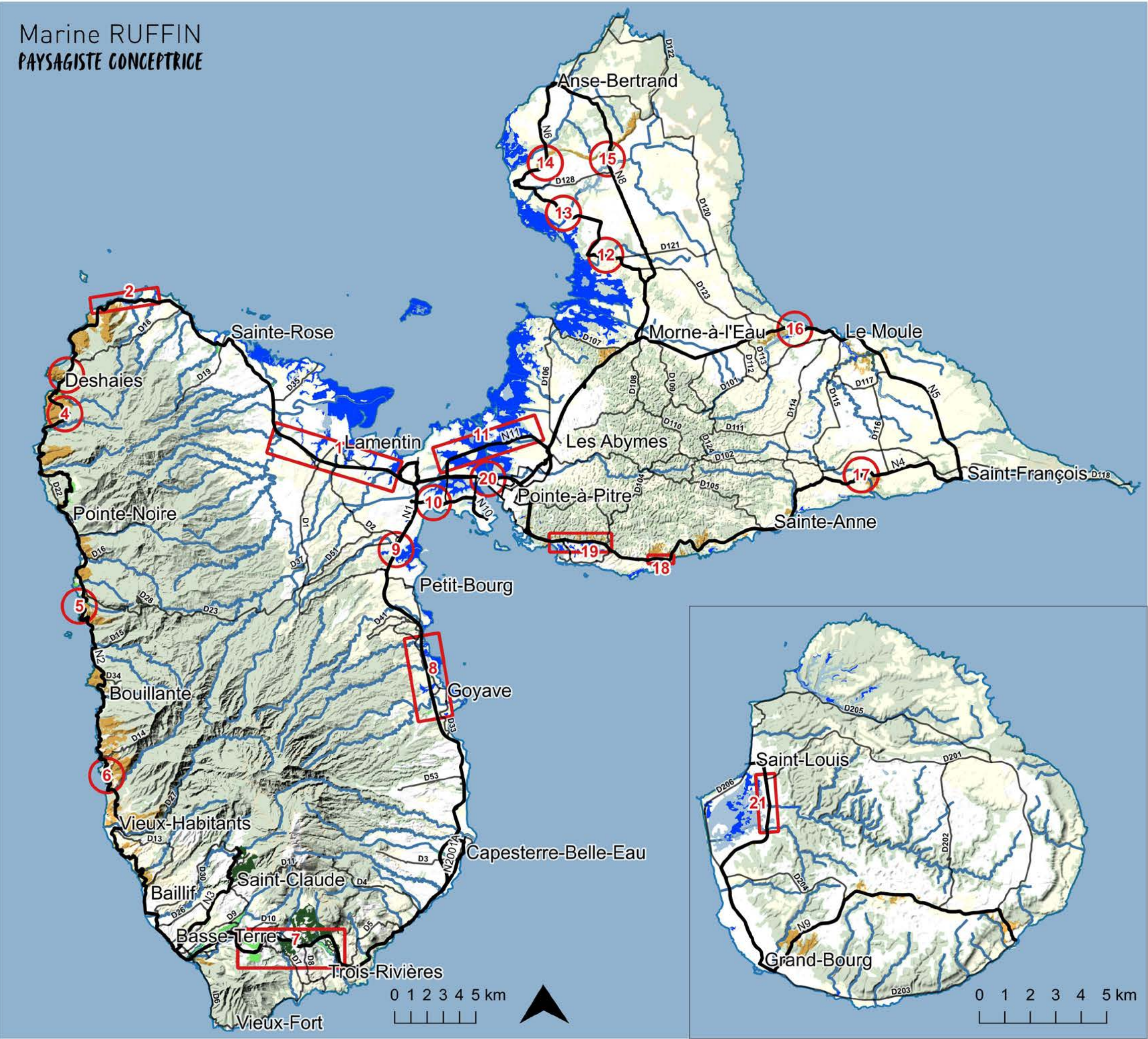


Terrains du Conservatoire du Littoral
Source : Conservatoire du Littoral

Espaces naturels à forte
valeur écologique le
long du réseau routier
régional

Cette cartographie donne un aperçu des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes présentes en bordure du réseau routier régional.

Elle n'est en aucun cas exhaustive mais est réalisée par compilation de différentes sources (SRPNB, site openobs.mnhm.fr, observations directes dans le cadre du diagnostic).



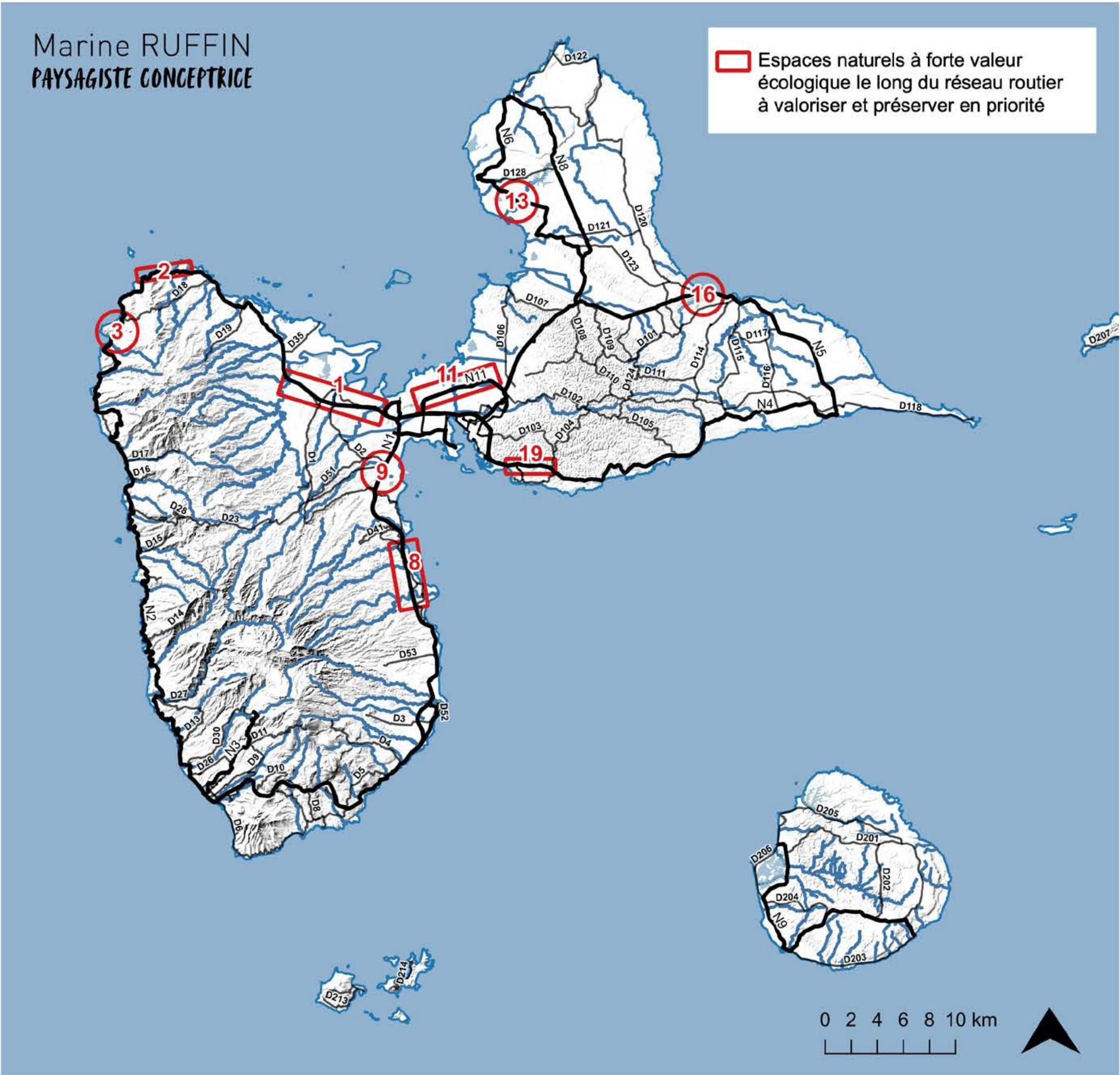
Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDTOPO, ADMIN EXPRESS, Karugéo, "dires d'experts"

- Milieux forestiers de qualité en interface avec le réseau routier régional**
- Forêt semi-décidue (forêt xérophile)
 - Forêt sempervirente saisonnière (forêt mésophile)
 - Forêt ombrophile submontagnarde
 - Zone humide (dont mangrove et forêt marécageuse)
- Espaces naturels à forte valeur écologique**

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

Espaces naturels à forte valeur écologique présents
le long du réseau routier régional (voir carte page précédente)

num	site	communes	priorité
1	Ensemble de rivières et ravines en lien avec les milieux humides Grand cul-de-sac Marin (corridor aquatique, corridor chiroptères, ...)	Sainte-Rose / Lamentin / Baie-Mahault	oui
2	Morne Capado / Plage de Clugny / Étang du Vieux-Port / Pointe Allègre	Sainte-Rose	oui
3	Grande Anse / Gros Morne / Rivière Ziotte	Deshaies	oui
4	Pointe Batterie / Pointe Paul Thomas	Deshaies	
5	Anse Colas / Plage de Malendure	Bouillante	
6	Anse à la Barque	Bouillante / Vieux-Habitants	
7	Passage dans la forêt mésophile et dans la forêt ombrophile	Gourbeyre / Trois-Rivières	
8	Ensemble de rivières et ravines en lien avec les milieux humides côtiers (corridor aquatique, corridor chiroptères, ...)	Goyave	oui
9	Ravine Mahault et proximité de forêt marécageuse et mangrove (corridor aquatique, corridor chiroptères, ...)	Petit-Bourg	oui
10	Forêt Marécageuse de Jarry	Baie-Mahault	
11	Forêt marécageuse et mangrove de la Rivière Salée	Baie-Mahault / Abymes	oui
12	Réserve biologique Déville	Petit-Canal	
13	Ravine Gaschet : corridor entre le lac Gaschet et la mangrove côtière (corridor chiroptères, présence d'EVEE)	Port-Louis / Petit-Canal	oui
14	Pouzzole / Pré-Cassis	Port-Louis	
15	Barre de Cadoue / Montagne Vercinot / Lac Gaschet	Port-Louis	
16	La Jaille / Grand Champ	Baie-Mahault / Abymes	
16	Ravine du Nord-Ouest / Plage de la Baie du Nord-Ouest	Le Moule	oui
17	Rivière de l'Anse à la Barque	Sainte-Anne / Saint-François	
18	Saint-Félix / Plage de la Saline	Le Gosier	
19	Espace d'interface entre de vastes zones humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravine) et les reliefs de la limite sud des Grands Fonds (couvert forestier semi-décidue)	Le Gosier	oui
20	Rivière Salée	Pointe-à-Pitre / Baie-Mahault	
21	Zone humide de Mangles / de Saint-Charles / Mangles de Poisson	Saint-Louis	



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

2.1 / Sensibiliser et informer aux richesses écologiques

Le réseau routier régional permet l'accès aux espaces naturels de l'archipel, voire les traverse parfois. La route est donc la première vitrine du patrimoine naturel de l'archipel. Compte tenu de sa proximité avec les espaces naturels, et notamment ceux à forte valeur écologique, la route doit prendre en compte cette richesse en mettant en place une stratégie de sensibilisation et d'information. En tant que vecteur de fréquentation par le public, la route doit en parallèle sensibiliser le public à la fragilité des espaces naturels (mise en place de signalétique sur la route, gestion du stationnement, action d'information et de sensibilisation,...).

Objectifs

- Sensibiliser et informer les usagers aux richesses écologiques et aux gestes de protection indispensables à adopter : panneaux d'information et de sensibilisation, avec une charte graphique unique (voire la création d'un logo), à l'entrée des sites, à proximité des zones de stationnement
- Mettre en valeur les espaces naturels de qualité, desservis par la route : pré-signalisation des espaces à forte valeur écologique pour indiquer les zones humides ou autres milieux sensibles traversés ; signalétique routière ciblée pour avertir du passage possible d'espèces sauvages (par exemple au niveau des points de conflits identifiés au SRPNB). Il convient d'adapter les vitesses de circulation afin de réduire les nuisances.
- La sensibilisation des gestionnaires de la route et des acteurs locaux aux richesses écologiques des espaces directement traversés ou longés par la route permet d'améliorer la protection des milieux, notamment pendant des travaux ou lors d'opérations d'entretiens réguliers (forêt de qualité, secteur renfermant des espèces végétales à enjeux comme certaines orchidées, secteur sensible aux éclairages...).

2.2 / Lutter contre les dégradations des milieux naturels à sensibilité avérée

Compte tenu de sa proximité avec les espaces naturels, et notamment ceux à forte valeur écologique, la route doit prendre en compte cette richesse en mettant en place une stratégie de préservation, afin de lutter contre les dégradations de milieux naturels dans les secteurs à sensibilité avérée.

La route est également un vecteur de pollution des eaux. Si les projets nouveaux gèrent correctement ce risque par des équipements adaptés (fossés, bassin de décantation et de rétention des pollutions accidentelles), les routes existantes peuvent avoir des lacunes. Des actions de « rattrapage » pourraient être envisagées au droit des secteurs les plus sensibles (mangrove, marais humides, cours d'eau,...).

Enfin, en ce qui concerne la pollution de l'air ou les nuisances sonores, les actions actuelles menées par les industriels de l'automobile, sous la contrainte des nouvelles réglementations, participent à l'amélioration du parc automobile et donc à la réduction de ces pollutions routières, sans action directe sur la route.

Des actions directes sont possibles mais concernent en général les populations humaines (protections acoustiques, écrans contre la dispersion des polluants de l'air,...).

Objectifs

- Pour assurer une protection efficace des milieux contre le risque de dégradation, il peut s'avérer nécessaire de :
 - Supprimer les accès et les possibilités de stationnement à proximité des espaces (action de désaménagement).
 - Organiser et contenir strictement le stationnement pour prévenir le tassement, l'érosion, le piétinement dans milieux littoraux, dimensionnement du stationnement par rapport à la capacité d'accueil du site
 - Sur d'autres sites, la vitesse automobile doit être réduite afin de limiter les risques de mortalité animale (collision écrasement)
 - L'éclairage doit être réduit voire supprimé (à proximité de plages, des corridors de déplacement,...)
 - Mise en forme de panneaux d'information expliquant les restrictions
- Préserver les milieux naturels les plus sensibles desservis par la route ou situés dans les dépendances routières
- Lutter contre les dégradations des milieux naturels liées à la fréquentation routière : protection des cours d'eau et des milieux humides face aux risques de pollution chronique (lessivage de la voie par les eaux pluviales) ou de pollution accidentelle (déversement de produits polluants)

2.3 / Mettre en place des actions de suivi de la biodiversité

Compte tenu de sa proximité avec les espaces naturels, et notamment ceux à forte valeur écologique, il est nécessaire de mettre en place des actions de suivi de la biodiversité afin de sensibiliser et informer les gestionnaires et de favoriser de meilleures pratiques.

L'amélioration de la connaissance des enjeux de biodiversité liés à la route est déterminante pour une mise en valeur et une protection plus efficaces. Pour cela, des actions de suivi peuvent s'avérer utiles : suivi sur la mortalité routière de la faune, fréquentation par des populations animales (reptiles, amphibiens, crustacés,...) des aménagements connexes tels que les bassins de rétention.

Objectifs

- Améliorer la connaissance des enjeux de biodiversité liés à la route pour une mise en valeur et une protection plus efficaces :
 - Suivi de la mortalité routière de la faune
 - Suivi de l'implantation de populations (reptiles, amphibiens, crustacés,...) dans les aménagements annexes tels que les bassins de rétention.
 - Sensibiliser les gestionnaires aux richesses écologiques directement concernées par les routes pour favoriser leur protection, pendant des travaux ou lors de l'entretien régulier (forêt de qualité, site de ponte de tortues, secteur renfermant des espèces végétales à enjeux comme certaines orchidées,...)
- Avoir une bonne connaissance des enjeux écologiques des abords routiers et informer les gestionnaires de la route des sensibilités afin d'y permettre une gestion adaptée
- Faire en sorte que la gestion (gestion quotidienne, entretien,...) de la route n'induisse pas d'effet négatif sur les milieux naturels de forte valeur écologique

=> voir OQP2 AXE 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

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

Réalisation inspirante : Valorisation et protection du Grand Site de France Cap d’Erquy Cap Fréhel (Bretagne) , Alain Freytet paysagiste-conseil du réseau Grand Site de France et le Conservatoire du Littoral, Grand prix national du Paysage



Depuis 2019, l’approche sensible du phare est recomposée dans un site qui a retrouvé sa naturalité. Un sentier discret, créé dans la lande à bruyères, permet une rencontre progressive avec le phare. © Alain Freytet

L’effacement et la discrétion du travail du paysagiste a permis de révéler en douceur un lieu autrefois dégradé et de redécouvrir un paysage grandiose, avec une modestie de moyens. Ce travail est le résultat d’une politique et d’une collaboration au long cours entre Alain Freytet, paysagiste conseil de l’État et le Conservatoire du littoral dans laquelle le Syndicat Mixte du Grand Site Cap d’Erquy – Cap Fréhel et la commune de Plévenon se sont pleinement impliqués. Ce projet ambitieux a participé à l’obtention du label Grand Site de France en 2019.



Cette perspective générale et sensible du Cap Fréhel, située au niveau du stationnement, permet de comprendre comment fonctionne le site. Les visiteurs arrivent par le sentier littoral ou par le stationnement niché dans un creux. La découverte du phare se fait à pied, avant de rejoindre la corne de brume située à l’extrémité de la pointe, dont le mur en pierre a été rehaussé pour accueillir en toute sécurité les visiteurs. Un des rochers les plus emblématiques du site, dans lequel niche une grande diversité d’oiseaux, peut ensuite être contemplé depuis l’ancien restaurant, transformé en belvédère ouvert. © Alain Freytet et Franck Watel.



L’état initial du site montre un lieu aplani et écrasé par le stationnement © Alain Freytet



Remodeler le Cap Fréhel / état chantier où le stationnement est gratté pour recréer un vallon © Alain Freytet

Références



Exemple de suppression des possibilités de stationnement



exemple de signalisation de risque

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



RN1 - échangeur de Versailles / Présence de massette australe (espèce exotique envahissante de niveau 2 d’interdiction) dans un bassin de rétention



RN1 - Trois-Rivières / Tulipier du Gabon (niveau 2 d’interdiction) présent sur l’aire d’arrêt de l’Hermitage



Arbres déchiquetés en lisière d’un massif boisé (risque de développement de maladie, nécroses, parasitoses de toutes sortes).

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

Enjeux

Pour rappel, la flore terrestre guadeloupéenne compte près de 3 600 espèces dont les deux tiers sont indigènes. Environ 200 de ces espèces sont endémiques des Petites Antilles, parmi lesquelles une quarantaine est strictement endémique de la Guadeloupe (présente uniquement sur l’archipel guadeloupéen). Enfin, le dernier tiers, plus de 1 150, sont des espèces exotiques, c’est-à-dire introduites. Si la majorité des plantes faisant partie de l’environnement quotidien des Guadeloupéens sont exotiques (cocotier, arbre à pain, arbre du voyageur, manguier, flamboyant,...), une partie d’entre elles est dite envahissante et a des impacts considérables sur la biodiversité locale.

La route, en tant que première vitrine du patrimoine végétal de l’archipel guadeloupéen, doit prendre en compte la biodiversité dans la gestion de son patrimoine végétal. La gestion du végétal doit se faire selon une approche intégrée, c’est-à-dire en prenant en compte les milieux écologiques dans lesquels la route s’inscrit. Il est par ailleurs important de valoriser la biodiversité exceptionnelle de la Guadeloupe par l’utilisation d’espèces locales.

3.1 / Développer le label « Végétal Local »

Le végétal est un trait identitaire fort des paysages guadeloupéens, y compris auprès des habitants. L’enjeu est de protéger et valoriser la biodiversité guadeloupéenne. Valoriser l’usage des végétaux d’origine locale présente de nombreux bénéfices : conserver le patrimoine génétique et ainsi participer à la préservation de la biodiversité, participer à la fonctionnalité écologique des milieux, permettre l’accueil et l’interaction avec la faune sauvage, ...

Objectifs

- Utiliser des végétaux locaux dans les aménagements routiers permettrait de valoriser la biodiversité guadeloupéenne et de mettre en avant une image plus authentique de la Guadeloupe. Dans le cadre de projets publics ou privés, les espèces végétales indigènes peuvent être sélectionnées grâce avec un écologue et/ ou botaniste, selon deux stratégies différentes :

1. Dans les secteurs naturels ou agricoles, hors agglomération, il est préférable de végétaliser exclusivement avec des espèces indigènes adaptées aux conditions du milieu concerné (milieu sec ou humide, bord de mer ou altitude selon l’île concernée). L’aspect naturel des plantations concourt à l’insertion paysagère des dépendances vertes dans les différents milieux traversés.
2. En milieu urbain ou péri-urbain, l’usage exclusif des espèces indigènes peut s’avérer réducteur (espèces parfois caduques et pas forcément aussi fleuries que les exotiques). Le recours à des espèces exotiques, en complément des espèces indigènes, peut être possible. Il ne s’agit pas de bannir les espèces exotiques, inscrites dans la culture populaire locale, mais de les associer intelligemment aux espèces indigènes afin de favoriser la résilience des écosystèmes (améliorer la résistance aux maladies, conserver le potentiel adaptatif vis-à-vis des changements climatiques globaux, ...). Par contre, il doit être totalement exclu d’utiliser des espèces végétales exotiques envahissantes.

- Promouvoir le patrimoine végétal guadeloupéen en faisant connaître les végétaux locaux : sensibiliser les élus et la population à l’aspect ornemental de la flore indigène ; inviter les riverains à participer aux opérations d’aménagement dans le cadre de chantier participatif ;

Pistes d’actions

- Le développement du label « Végétal Local » faciliterait la mise en œuvre d’une identité végétale « naturelle ». Issue d’un appel à projets du Ministère en charge de l’Écologie, intitulé « *Conservation et utilisation durable d’espèces végétales indigènes pour développer des filières locales* », cette marque a été créée en 2015, à l’initiative de trois réseaux (les Conservatoires botaniques nationaux, l’Afac-Agroforesteries et Plante et Cité). Ce label constitue un outil de traçabilité, garantissant l’origine locale et sauvage des végétaux cultivés dans des pépinières faisant partie d’un réseau de partenaires. Il atteste que les végétaux sont issus de collectes en milieu naturel, qu’ils n’ont pas subi de sélection par l’homme ou de croisement, et qu’ils sont naturellement présents dans la région d’origine considérée. L’usage des végétaux locaux est d’autant plus important en milieu insulaire, où les menaces liées aux plantes exotiques envahissantes sont plus conséquentes. Cela permettrait également l’essor de la filière pépinière sur l’archipel.

=> voir Fiche Action 4.4 / Planter et développer le label Végétal Local

- Présenter une candidature à l’appel à projet du Ministère de l’Écologie, intitulé « Conservation et utilisation durable d’espèces végétales indigènes pour développer des filières locales »

- Assurer la formation technique des équipes de gestion

- Mettre en place une filière locale pour la production d’espèces indigènes à utiliser dans les aménagements (collecte de graines, mise en production, suivi)

3.2 / Lutter contre le développement des espèces exotiques envahissantes

La route est le vecteur du développement des espèces exotiques envahissantes, l’infrastructure terrestre permettant le transport de dissémination. La lutte contre les espèces envahissantes est un objectif majeur pour préserver la richesse de la biodiversité guadeloupéenne. Pour cela, plusieurs actions sont envisageables dans la gestion de la route.

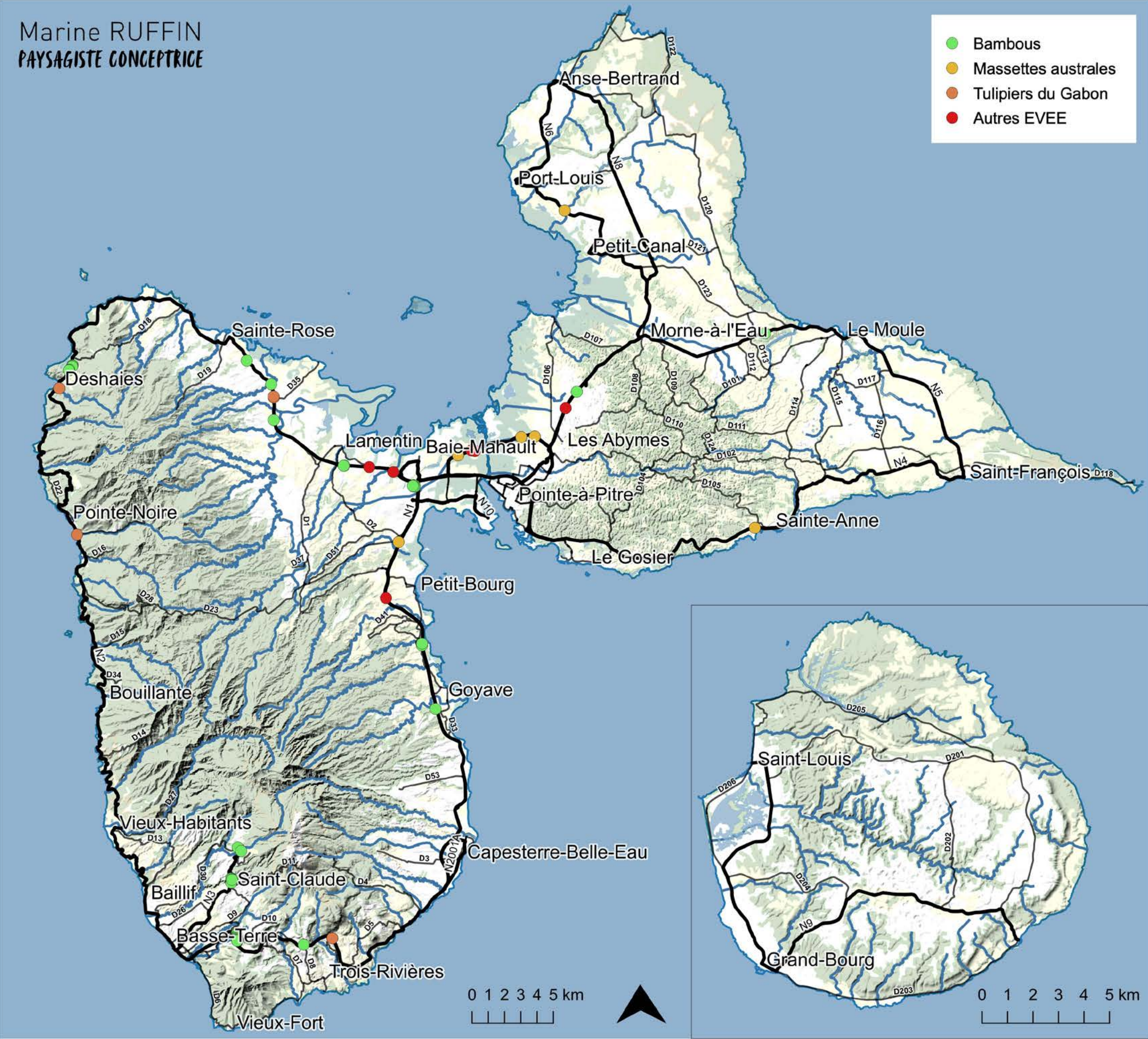
Pistes d’actions

- Approfondir la connaissance des zones à EVEC en bordure du réseau routier régional par exemple en réalisant un inventaire des EVEC le long des RN. Tenir à jour cet inventaire qui pourrait constituer un système de surveillance.

- Former le personnel gestionnaire de la route à reconnaître les principales EVEC pour alimenter et tenir à jour l’inventaire (ci-dessus) et surtout éviter leur dispersion lors des interventions sur le couvert végétal.

- Supprimer dès que possible les sujets présents dans le domaine public routier (dépendances vertes, bassins d’orage, ...). La suppression (arrachage/ coupe/fauche/transport) de ces espèces doit être réalisée dans le strict respect des recommandations adaptées à chaque espèce pour éviter leur propagation.

- Adapter les méthodes de gestion des accotements pour éviter de favoriser la dispersion des espèces exotiques envahissantes.



Zones de présence d'EVEE le long du réseau routier régional

Cette cartographie donne un aperçu des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes présentes en bordure du réseau routier régional.

Elle n'est en aucun cas exhaustive mais est réalisée par compilation de différentes sources (SRPNB, site openobs.mnhm.fr, observations directes dans le cadre du diagnostic).

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDTOP, ADMIN EXPRESS, Karugéo, "dires d'experts"

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

- En zone agricole, végétaliser les bords de route, afin de lutter contre le développement de plantes exotiques envahissantes qui s’installent dans les friches agricoles.
- Mener l’ensemble de ces actions en cohérence (et concertation) avec le Plan d’actions 2020-2030 du SRPNB (Action 14. Animer et mettre en œuvre la stratégie régionale de lutte contre les EEE marines et terrestres).

arbrisseaux âgés ou dépérissant ou trop volumineux afin de régénérer un boisement) ou la taille.

=> voir OQP2 AXE 2 / Gérer et valoriser le patrimoine végétal routier

3.3 / Établir un plan de gestion spécifique aux milieux naturels

Pour pérenniser l’avenir du végétal en bord de route, il est important de définir le cadre technique des contraintes de gestion et d’entretien : aujourd’hui, la planification de 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. Par ailleurs, la gestion des interfaces avec les milieux naturels, lisières forestières ou accotements au bord des milieux humides, ne peut pas s’effectuer indifféremment sans prise en compte des enjeux de préservation et de protection de la biodiversité, comme sur le reste des dépendances vertes du domaine routier.

Pistes d’actions

- Il est important d’adapter l’entretien de la végétation aux abords des espaces naturels à fort enjeu. Des précautions particulières doivent être envisagées lors des opérations d’entretien, dont celle de fauchage, élagage, débroussaillage. Il est nécessaire de préciser les enjeux et d’en déduire des préconisations adaptées aux besoins et enjeux locaux : étude « habitats-faune-flore », étude paysagère, inventaire des zones humides, zones géographiques ou climatiques particulières...
- Dialoguer avec les gestionnaires des espaces protégés : Conservatoire du Littoral, Département, Parc National, Office National des Forêts, ...
- Sur les déblais situés en bordure de massif boisé, favoriser et maintenir une lisière qui fera la transition entre la partie enherbée entretenue au bord de la chaussée et la végétation naturelle. Cette lisière est constituée d’un mélange de buissons et d’arbustes d’où sont éliminés les arbres. Lorsqu’elle devient trop envahissante, le recépage permet de réduire la lisière. Plutôt que de débroussailler et de déchiqueter, il est préférable d’établir un cycle incluant le recépage (coupe dans leur partie basse des arbres et des

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

Réalisation inspirante : La Trame Verte Routière (TVR), Région Guadeloupe

L’objectif initial est d’utiliser l’accompagnement végétal du réseau routier primaire pour relier les reliefs forestiers de la Basse-Terre et le massif boisé des Grands Fonds.

Le projet de trame verte routière consiste à planter des végétaux indigènes le long des axes routiers afin de restaurer les continuités écologiques dégradées au sein de la région centre de la Guadeloupe. L’objectif est de limiter les ruptures écologiques issues des activités anthropiques (agriculture, urbanisme, zones d’activités, grands équipements, etc.) afin de favoriser des espaces naturels continus, garants de la survie des espèces.

La première phase du projet de trame verte routière a porté sur 6 tronçons de l’agglomération Centre où les continuités écologiques sont les plus dégradées :

- La section 1 - RN2 : Beausoleil / Destrellan (Baie-Mahault)
- La section 2 - RN11 : la Jaille / Fond-Sarail (Baie-Mahault)
- La section 3 - RN11 : Aéroport / Providence (Abymes)
- La section 4 – RN1 : Echangeur de Versailles (Petit-Bourg)
- La section 5 – RN1 : Destrellan /Arnouville (Petit-Bourg)

Une seconde phase d’études et de travaux est prévue courant 2024, notamment pour prolonger la trame verte routière vers le Nord du territoire des Abymes afin d’atteindre Berlette puis Bosrédon, à Morne-à-l’Eau, où la RN5 rencontre les boisements des Grands Fonds. Il restera donc 2 tronçons principaux à aménager dans une seconde phase du projet :

- La section entre Perrin (Abymes) et Bosrédon (Morne-à-l’Eau) où la RN5 vient traverser le massif des Grands Fonds ;
- La section entre Bréfort et la Boucan (RN2), au Lamentin, permettant de se connecter directement au corridor écologique majeur de la Grande Rivière à Goyave qui remonte loin à l’intérieur du massif forestier de la Basse-Terre.

L’un des enjeux du projet est de renforcer l’identité paysagère locale. En effet, la route est un formidable support de perceptions visuelles en direction des paysages de l’archipel, apte à en faire découvrir la diversité et l’originalité. Mais faut-il encore que le paysage de la route soit révélateur de son paysage-hôte, notamment à travers l’accompagnement végétal. Il s’agit ainsi de mettre en scène la biodiversité originelle du site. De cette manière, le projet s’affirme comme un moyen de lutter activement contre la standardisation des paysages en aidant chaque secteur du territoire régional à se démarquer des autres secteurs au sein de l’archipel mais aussi des autres territoires caribéens (voire des autres pays tropicaux à travers le globe) qui partagent une grande majorité de leur flore ornementale (Flamboyant, Multipliant, Bougainvillier, etc.). Ainsi, l’usage d’une palette végétale indigène en bord de route permet de souligner l’identité spécifique de la Guadeloupe et de chacun des territoires qui composent l’archipel.

Au niveau écologique, il conviendra d’éviter l’homogénéisation des plantations, en recherchant le maximum de diversité dans la palette végétale du projet. Cette diversité devra se faire à différentes échelles, par la création de plusieurs strates de végétation (herbacées et arbustes, arbrisseaux, arbres de haut jet) et par la variété des espèces au sein de chaque strate.

source : Région Guadeloupe



RN1-RN2 / Baie-Mahault, échangeur de Destreland : photographie datant de 2023 après la mise en oeuvre du projet TVR (c) Région Guadeloupe



RN1 / Baie-Mahault, la Jaille : photographie datant de juillet 2021 avant la mise en oeuvre du projet TVR (c) Sylvain Duffart, OPP

Glossaire

A

Accessibilité : Condition d’appréciation d’un lieu par l’expérience sensible. Peut aussi signifier « ouverture au public».

Alignement d’arbres : Implantation d’arbres selon une ligne droite ou courbe accompagnant classiquement les perspectives des jardins réguliers, les voies urbaines ou rurales dont ils soulignent les tracés.

Alignement urbain : Implantation de constructions prenant comme référence les façades des constructions riveraines (alignement sur l’existant), le bord de la voie (alignement sur rue). L’alignement est un principe de composition urbaine qui conditionne fortement le paysage des espaces publics, des voies.

Ambiance : Impression donnée par le milieu dans lequel une personne évolue. Les paysages peuvent évoquer des ambiances très marquées de l’ordre de la ruralité, de l’exotisme, de l’accueil, de l’austérité ou de la gaieté...

Amélioration du paysage : Évolution du paysage vers un meilleur état.

Aménagement des paysages : Actions présentant un caractère prospectif particulièrement affirmé visant la mise en valeur, la restauration ou la création de paysages.

Aménité paysagère : Agrément d’un lieu ou d’un site, expression souvent associée à des aménagements d’accessibilité et d’équipement.

Analyse d’un paysage : Examen d’un paysage dont l’objectif est d’expliquer les raisons qui sont à l’origine de sa présence et de ses évolutions passée et prévisible. L’analyse est à la fois objective selon les méthodes géographiques, mais aussi subjectives en tenant compte des représentations sociales et culturelles.

Appartenance : Le sentiment d’appartenance à un territoire repose sur l’appropriation des valeurs culturelles de ce territoire ou de l’intérêt affectif éprouvé pour lui.

Artialisation : Processus artistique qui transforme et magnifie la nature au moyen de représentations artistiques, littéraires, picturales, photographiques.

B

Banalisation : Processus par lequel un paysage perd tout caractère distinctif en raison de l’effacement de ses caractères singuliers. Ce paysage perd ainsi de son attractivité.

Bassin versant : Portion de territoire délimitée par des lignes de crêtes, dont les eaux alimentent un exutoire commun (cours d’eau, mer, océans, etc.)

Belvédère : Lieu à partir duquel il est permis d’embrasser d’un coup d’œil une scène de paysage. Le terme s’apparente à un point de vue ou panorama en incluant une dimension pittoresque.

Biodiversité : Variété des organismes vivants et des écosystèmes dans lesquels ils se développent.

Bloc diagramme : Représentation graphique d’un espace en trois dimensions permettant de synthétiser les informations du relief et de l’occupation des sols, exprimant les structures paysagères.

C

Caractère paysager : Ensemble d’éléments parfaitement identifiables qui contribuent à différencier deux paysages, sans aucun jugement de valeur. Désigne les qualités ou les défauts des paysages autant liés à leur morphologie, qu’aux symboles qu’ils véhiculent.

Charpente naturelle : Ensemble formé par les éléments du relief, les cours d’eau et la couverture végétale, à la base d’un paysage.

Cheminement : Complexe formé par un chemin, tracé et éléments matériels tels que les repères, les bancs, les plantations qui les jalonnent donnant la possibilité d’une expérience diversifiée de promenade.

Cohérence paysagère : Harmonie produite par un mode d’occupation et d’exploitation des sols permettant de reconnaître dans un paysage des modèles culturels anciens ou nouveaux.

Conservation du paysage : Utilisation et gestion du paysage compatible avec le maintien de ses valeurs environnementales, culturelles, visuelles et perceptives au bénéfice de la société et des générations futures.

Continuité naturelle : Réseau des espaces qui assurent l’intégrité écobioologique d’un territoire.

Continuité paysagère : Enchaînement de motifs dont l’intégrité assure la stabilité du paysage. Les ruptures de continuité par fragmentation ou effacement des motifs qui le composent entraînent la dégradation des paysages, voire leur disparition.

Conurbation : Ensemble formé d’une ville et de ses banlieues ou de villes et villages voisins réunis.

Corridor écologique : Désigne un ou des milieux reliant entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou un groupe d’espèce.

Coteau : Versant d’une petite colline ou d’une vallée de faible ampleur mais bien marquée. Souvent utilisé pour décrire les versants assez raides portant des vignes ou des vergers.

Côte sous le Vent : Côte ouest de l’île de la Basse-Terre qui s’étend de la pointe Allègre au nord à la pointe de Vieux fort au sud. Côte protégé des vents dominants venant de l’est, les Alizés.

Création de paysage : Intervention sur une portion de territoire ayant pour but d’en améliorer l’état paysager et d’en créer un nouveau, inventé, si l’original a disparu ou a été banalisé.

Critère paysager : Opinion par le biais de laquelle sont émises des conclusions ou des décisions concernant la protection, la gestion et l’aménagement des paysages.

D

Délaissé : Espace abandonné, sans usage, en friche. Dans l’attente de nouvelles affectations, les délaissés urbains et routiers peuvent être l’objet de reconquêtes sociales et de projets de paysage.

Densification : Installation programmée ou spontanée de constructions supplémentaires dans un tissu urbain comportant des lacunes ou remplacement d’immeubles par des constructions élevées.

Densité : Rapport entre une quantité (nombre d’habitants, de logements...) et une surface (parcelle, quartier, commune, etc.).

Diagnostic paysager : Constat portant sur l’ensemble des caractères d’un paysage donné, incluant la dimension d’usage économique, social, culturel, destiné à poser les bases d’une réflexion en vue d’un projet d’aménagement. Le diagnostic fait appel aux approches géographiques, sociologiques et historiques de la réalité d’un paysage considéré.

Diversité paysagère : Critère d’appréciation de la qualité d’un paysage résultant du nombre, des registres et des intérêts des motifs mis en scène. Elle est source in situ de plaisir et d’appropriation des lieux.

Dynamique territoriale ou paysagère : Processus de transformation en cours liée tant aux évolutions des espèces et des milieux vivants qui les composent qu’à l’activité humaine qui s’y déploie ou à l’évolution des regards et des usages.

E

Échappée visuelle : Vue longue et resserrée limitée par un groupe d’arbres ou tout autre écran visuel. Synonyme : fenêtre, couloir, perspective.

Enjeux de paysage : Pertes ou bénéfices escomptés des dynamiques en jeu sur un paysage.

Éperon : Saillie d’un contrefort montagneux, d’un coteau.

Érosion : Ensemble des actions externes (des eaux, des glaciers, des agents atmosphériques, etc.) qui provoquent la dégradation du relief.

Espace de respiration : Surface visuellement ouverte située entre des espaces plus fermés. Opposition entre des modes d’occupation du sol qui alternent : espace agricole au sein de l’urbanisation dense d’une ville, clairière au sein de la forêt, prairies entre les villages et la forêt...

Espaces naturels sensibles (ENS) : Outils de protection des espaces naturels par leur acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics dont disposent les Départements.

Espace public : Voies publiques et lieux ouverts au public ou affectés à un service public (place, jardin, promenade, etc.)

Expérience paysagère : Expérience mettant en jeu toutes les motivations esthétiques, physiologiques, symboliques de l’approche sensible de l’espace et de la nature.

Évolution du paysage : Processus progressif de transformation d’un paysage d’un état en un autre.

F

Fabrique : Terme emprunté à la peinture de paysage, employé pour le jardin à partir du XVIIIe siècle, il désignait les constructions ajoutées à la nature pour l’embellissement des jardins.
Forme urbaine : Organisation associant la forme de l’espace public, les modes d’implantation et la densité des volumes bâtis, la répartition des fonctions. Le village, le lotissement, la ville constituée, sont des formes urbaines.

Fragmentation : La fragmentation d’un paysage se traduit à toutes échelles par la dégradation, l’interruption, la segmentation, la fermeture, l’occultation ou la disparition des motifs d’intérêt des paysages et de leurs enchaînements en continuités tant physiques que visuelles (continuités écologiques, continuités agricoles ouvertes, continuités de l’espace public du réseau viaire, etc.) sous l’effet des dynamiques non maîtrisées de la végétation, de l’urbanisation et de l’équipement, notamment les infrastructures.

Frange urbaine : Bord d’un espace donné où les caractères sont modifiés par l’apparition d’un autre type d’espace. Dans les franges urbaines, le tissu urbain se présente avec plus ou moins de lisibilité aux espaces ruraux.

G

Géomorphologie : Partie de la géographie physique qui a pour objet la description et l’explication du relief terrestre actuel.

Gestion des paysages : Actions visant à guider et harmoniser les transformations induites par les évolutions sociales, économiques et environnementales (art. 1, Convention européenne du paysage)

H

Horizon : Ligne de rencontre des éléments terrestres et du ciel, point le plus éloigné où peut se porter la vue. L’horizon est aussi important que le cadrage dans la composition paysagère. Sa hauteur contribue à la définition du sens et porte l’intentionnalité de la représentation. L’horizon est en relation avec le point de vue.

Identité ou typicité paysagère : Un paysage s’identifie par les caractéristiques des éléments naturels, culturels, historiques, sociaux et symboliques existants dans l’esprit de l’observateur en fonction de sa culture. L’histoire montre que les valeurs paysagères et l’appréhension d’un certain type d’environnement naturel relèvent de l’appréciation qu’en ont faite d’abord les esthètes, les écrivains, les artistes. Cette identité permet de la distinguer des autres ou de l’apparenter à un type particulier. Contraire de banalisation.

I

Image des paysages : Ce qui est donné à voir, représentation réelle ou virtuelle des paysages.

K

Kassaverie : Habitation où l’on prépare la Cassave ou Kassave, galette de farine de manioc que l’on cuit sur un grand disque de métal appelé platine.

L

Liaison douce : Voie réservée aux circulations des piétons et des cyclistes.

Ligne de force du paysage : Formes ou composantes particulières qui attirent et conduisent le regard et méritent d’être mises en évidence, notamment lorsqu’elles sont brouillées ou occultées.

Lisibilité : Un paysage lisible est un paysage intelligible, chargé de significations accessibles à l’observateur.

Lisière : Partie extrême délimitant une forêt, un champ, un terrain. Les lisières des forêts ou des champs sont des zones de transition sensibles où se plaisent notamment des espèces végétales particulières. Plus largement, la lisière est un terme de réflexion important en matière d’aménagement paysager.

M

Merlon : Terrassement ou levée de terre formant ouvrage de protection (barrière physique, visuelle ou sonore.)

Mode actif / mode doux : Mode de déplacement sans apport d’énergie autre qu’humaine : marché, vélo, etc.

Morne : Relief de forme arrondi, petite colline.

Motif : Élément de paysage vivant ou minéral, suscitant une émotion. Le motif de paysage inclut les deux sens de motif d’intérêt et de raison d’agir. Plus spécifique au paysage que les termes élément ou composant de paysage. Exemples : l’église, le ruisseau, la haie bocagère, la prairie...

O

Objectif de Qualité Paysagère (OQP) : « Formulation, par les autorités publiques, des aspirations de la population en ce qui concerne les caractéristiques paysagères de son cadre de vie » (art. 1, Convention européenne du paysage)
Occultation : Empêchement de la perception de tout ou partie d’un paysage par les écrans végétaux ou bâtis.

P

Paysage : « Partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l’action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (art. 1, Convention européenne du paysage)

Perception : Vision qu’ont les individus d’eux-mêmes, des autres, de la société, sous l’influence de facteurs sociologiques, psychologiques, géographiques. Voir aussi la définition de « représentations ».

Péyi : «Produits Péyi», produits locaux du secteur agricole ou de la pêche vendu sur les marchés en plein air et sur le bord des routes.

Plaine : Étendue plate le plus souvent alluviale, la plaine se distingue des

plateaux par sa faible altitude qui se conjugue avec l’absence d’enfoncement du réseau hydrographique.

Plan local d’urbanisme (PLU) : Document d’urbanisme, établi à l’échelle communale ou intercommunale, mettant en œuvre un projet global d’urbanisme et d’aménagement et fixant les règles générales d’utilisation du sol. Ce projet de territoire partagé, compatible avec les documents de planification de rang supérieur (SCoT, PLU, etc.) et les politiques nationales, doit être respectueux des principes du développement durable. Depuis la loi SRU, les PLU ont remplacé les Plan d’occupation des sols (POS).

Point de vue : Lieu aisément accessible, permettant d’embrasser un large paysage et de saisir les logiques d’organisation d’un territoire et de ses paysages.

Politique du paysage : « Formulation par les autorités publiques compétentes des principes généraux, des stratégies et des orientations permettant l’adoption de mesures particulières en vue de la protection, la gestion et l’aménagement du paysage » (art. 1, Convention européenne du paysage)

Préservation du paysage : Mécanismes destinés à préserver les valeurs environnementales, culturelles, visuelles et perceptives d’un paysage de toute détérioration ou disparition.

Protection du paysage : « Actions de conservation et de maintien des aspects significatifs ou caractéristiques d’un paysage, justifiées par sa valeur patrimoniale, environnementale et économique émanant de sa configuration naturelle et de l’intervention humaine » (art. 1, Convention européenne du paysage)

R

Ravine : Petit cours d’eau qui descend des montagnes dans un vallon encaissé.

Restauration paysagère : Ensemble d’opérations permettant de faire en sorte que la perception visuelle d’un espace soit similaire ou évolutivement analogue à celle qu’il engendrait avant d’être altéré par une activité humaine.

Rétablissement du paysage : Mécanismes destinés à stopper la dégradation ou la disparition d’un élément ou d’un ensemble d’éléments de paysage et à leur restituer leur état d’origine tout en assurant leur survie dans le futur.

S

Séquence paysagère : Succession d’images qui matérialise un espace qui s’impose aux perceptions internes ou externes dont les éléments de composition créent soit une unité d’ensemble, soit marquent, par contraste, des limites visuelles.

Site : Partie remarquable de territoire, de pays, distinguée d’autres parties par son identité morphologique, reconnue pour des raisons artistiques, esthétiques, historiques, scientifiques ou plus généralement culturelles. Un « site classé » est protégé au titre de la loi de 1930.

Structure paysagère : Mode d’enchaînement des motifs constitutifs d’un paysage en fonction de sa charpente naturelle et de l’organisation de ses composantes bâties, cultivées et naturelles.

Structure urbaine : Organisation de l’ensemble d’une agglomération et notamment des articulations entre ses différentes parties.

Synclinal : Se dit d’un pli dont la convexité est tournée vers le bas (déformation en creux des couches sédimentaires). Les formes actuelles du relief sont rarement conformes aux plissements qui permettent cependant de les comprendre.

T

Thalweg ou talweg : Ligne théorique joignant les points bas d’une vallée. Dans une vallée drainée, le talweg est le lit du cours d’eau.

Tissu urbain : Image de plus ou moins grande concentration d’une population sur l’espace urbanisé (tissu serré de centre ville et des vieilles villes et le tissu lâche des zones résidentielles ou des espaces de service).

Trame verte et bleue : promue à travers le Grenelle de l’environnement, la trame verte et bleue « doit constituer une infrastructure écologique du territoire autour de laquelle doit s’inventer un aménagement durable et des réhabilitations de territoires précédemment fragmentés » et contribuer à « l’amélioration du cadre de vie aussi bien dans les paysages urbains que ruraux ».

Trame turquoise : La trame turquoise représente l’interface entre la trame verte et la trame bleue. Ces milieux abritent ainsi des espèces évoluant à la fois dans le milieu aquatique et dans le milieu terrestre.

Transformation du paysage : Changements intervenus dans les caractéristiques naturelles ou culturelles du paysage et tendant à modifier ses valeurs ou son aspect.

Transition paysagère : Portion de territoire mettant en relation deux types de paysages par une modification progressive des caractéristiques de l’un et de l’autre.

U

Unités de paysage : Unités et sous-unités paysagères représentent des parties de pays présentant suffisamment de caractères homogènes d’ambiance.

V

Valeur esthétique du paysage : Capacité d’un paysage à transmettre un certain sentiment de beauté, en fonction de la signification et de l’appréciation culturelle dont il s’est chargé au cours de l’histoire ainsi que de sa valeur intrinsèque en termes de couleurs, de diversité, de forme, de proportions, d’échelle, de texture et d’unité des éléments qui composent ledit paysage.

Valeur historique du paysage : Traces (tangibles ou intangibles) d’activités humaines importantes présentes dans le paysage.

Valeur identitaire du paysage : Élément du paysage ou des paysages dans son / leur ensemble porteurs d’une grande charge symbolique ou identitaire du point de vue de la population locale établissant des rapports d’appartenance ou d’expression d’identification.

Valeur productive du paysage : Capacité d’un paysage à engendrer des bénéfices économiques, convertissant ainsi ses éléments en ressources.

Valeur sociale du paysage : Relatif à l’usage fait du paysage par un individu ou un collectif procurant un intérêt pour la collectivité.

Valeur spirituelle du paysage : Élément du paysage ou des paysages dans son / leur ensemble lié aux pratiques et croyances religieuses et spirituelles.

Viaire : Relatif au réseau des voies de circulation (rues, routes, chemins, places, ruelles, pistes cyclables, etc.) d’accès public, éventuellement restreint selon le type d’usager. Le réseau viaire est étroitement lié à l’espace public à l’exception de certaines composantes.

Z

Zonage : Technique de planification urbaine qui délimite des zones d’affectation aux sols (logements, activités, loisirs...)

Sigles

ASFA : Association pour la sauvegarde et la réhabilitation de la Faune des Antilles

CAUE : Conseil en architecture, urbanisme et environnement

CD : Conseil départemental de la Guadeloupe

CG : Conseil général de la Guadeloupe

DAC : Direction des affaires culturelles

DEAL : Direction de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement

EEE : Espèces exotiques envahissantes

ENS : Espace naturel sensible

ONF : Office national des forêts

PLU : Plan local d’urbanisme

PLUi : Plan local d’urbanisme intercommunal

PN : Parc national

POS : Plan d’occupation des sols

PPRI : Plan de prévention du risque d’inondation

SAR : Schéma d’Aménagement Régional

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SRCE : Schémas Régionaux de Cohérence Écologique

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

SRPNB : Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité

TVR : Trame verte routière

Bibliographie

- Actes Sud et l'École Nationale Supérieure du Paysage : « Cheminements » Les Carnets du Paysage n°11 (2004)
- Altereo : « Plan de Paysage de Cap Excellence » (septembre 2021)
- Caraïbes Paysages : « Atlas des Paysages de l'Archipel Guadeloupe » (2011)
- Caraïbes Paysages + C2R Atelier d'urbanisme : « Plan de Paysage des Grands Fonds » (septembre 2017)
- Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Est : « Dictionnaire de l'Entretien Routier, Volume 1-2-3 » Observatoire National de la Route
- CEREMA : « Dictionnaire de l'Entretien Routier, Volume 5 : Ouvrages d'art »
- CEREMA : « Colonisation par la végétation des passages sous les infrastructures, Étude de 10 ouvrages présentant des sections de 16 à 120 m² » (octobre 2018)
- CEREMA : « EMC2 de Guadeloupe » Mémoire technique (mai 2022)
- CEREMA : « Paysage et lisibilité de la route, Éléments de réflexion pour une démarche associant la sécurité routière et le paysage (juin 2006)
- CERTU : « Le Système de parcs à Chicago, l'Exemple de Lake Front Park » (août 2011)
- Conseil Général de Guadeloupe, Région Guadeloupe et Routes de Guadeloupe : « Règlements de voirie applicables aux routes nationales et départementales de la Guadeloupe » (7 mai 2013)
- EGIS Villes et Transports (A. Chanut et A. Evrard) : « Analyse du transport routier de marchandises en Guadeloupe, Diagnostic et recommandations » (28 septembre 2021)
- INSEE (Didier Blaizeau) : « Les déplacements en Guadeloupe : prédominance de l'automobile et émissions de CO2 accrues » Dossier n°6 (août 2015)

- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France : « Des routes bien dans leur site » Note Rapide sur les Transports n°7 (juillet 2001)
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France : « Le Paysage d'Île-de-France révélé par ses belvédères » Note Rapide n°744 (mars 2017)
- H2C (Claude HOTON) : « Étude relative à la valorisation touristique des paysages et des routes nationales » Département Ingénierie Culturelle (2009)
- Marie Laure Garnier, Chaire Terres et Paysage : « Le Sol et le Relief comme Patrimoines » Entretien avec Alain Freytet, École Nationale Supérieure de Paysage (2019)
- Marie Laure Garnier, Chaire Terres et Paysage : « Composer un paysage » Entretien avec Claude Chazelle » École Nationale Supérieure de Paysage (2020)
- Région Guadeloupe : « Bilan du schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe (SAR), Synthèse » (novembre 2011 à octobre 2020)
- Région Guadeloupe : « Schéma Régional des Infrastructures et des Transports des îles de Guadeloupe (SRIT) » (septembre 2015)
- Région Guadeloupe : « Schéma régional du patrimoine naturel et de la biodiversité » (juillet 2019)
- Région Guadeloupe : « Trame verte et bleue de Guadeloupe » (juillet 2019)
- Région Guadeloupe : « Rapport de développement durable 2022 »
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Comprendre les principaux paramètres de conception géométrique des routes » (janvier 2006)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Merlons, écrans et paysage routier, Rapport d'Études » (Mars 2003)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Insertion d'une infrastructure routier, Concilier terrassements et enjeux paysagers » (juin 2008)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Infrastructures de transport, biodiversité et territoire, l'apport de l'écologie du paysage » (décembre 2011)

- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Valorisation des territoires à l'occasion d'un projet routier, L'exemple du 1% Paysage et Développement » (novembre 2008)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Fauchez mieux, le Fauchage raisonné » Note d'information (septembre 2009)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Entretien des Dépendances Vertes » Guide pratique (février 2004)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Politique 1% Paysage et Développement, Les itinéraires de découverte » Guide méthodologique (décembre 2003)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Plans de gestion des plantations d'alignement en DDE » Résultats d'enquête (septembre 2003)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Route et Paysage, Guide méthodologique à l'usage des chefs de projet et des paysagistes » (décembre 1995)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « La Végétalisation, la Végétation Outil d'Aménagement » Guide Technique (mars 1994)
- Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « L'entretien courant des chaussées » Guide pratique (édition 1996)
- SMT : « Dossier de candidature des territoires de la Guadeloupe, Quatrième appel à projets « Transports en Commun et de Mobilité durables hors Ile-de-France » (avril 2021)

Région Guadeloupe
Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

Phase 2 / Orientations stratégiques

La présente étude du plan de paysage a initialement été réalisé 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



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



Fonds européen
de développement régional