

Région Guadeloupe

Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

PHASE 3

PLAN D' ACTIONS



Carnet des fiches actions du plan de paysage

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

Action 1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères

Action 1.2 / Aménager qualitativement les points d'arrêts

Action 1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

Action 1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible depuis le réseau routier

Action 1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération

OQP 2 - VEILLER À LA QUALITÉ DES PAYSAGES ROUTIERS

Action 2.1 / Résorber les délaissés routiers

Action 2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art

Action 2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers

Action 2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes

Action 2.5 / Élaborer un plan de gestion du patrimoine arboré

Action 2.6 / Monter des équipes pluridisciplinaires pour fabriquer le projet routier

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

Action 3.1 / Affirmer les entrées de ville

Action 3.2 / Aménager les espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional

Action 3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges

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

Action 4.1 / Supprimer les seuils et radier 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

NOTE : Une carte recensant les sections prioritaires est annexée à la fin du présent document.

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.

OQP1

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP1 => FA1.2 / Aménager qualitativement les aires d'arrêt
- OQP1 => FA1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste en la création d'une base de donnée cartographique, avec localisation et description précises des points de vue pouvant être qualifiés de fenêtres paysagères d'intérêt régional par une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : vision lointaine, panoramique et/ou dominante, notoriété, aménagement, qualité paysagère ou enjeu régional des espaces perçus.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Préserver et mettre en scène les vues remarquables sur les paysages identitaires, ré-ouvrir des vues panoramiques.
- Identifier les paysages « vitrines » du réseau routier régional : les paysages d'intérêt régional perçus depuis le réseau routier
- Créer un outil commun de connaissance des paysages, outil d'aide à la décision pour les acteurs de l'aménagement du territoire
- Sensibiliser les acteurs locaux aux moyens de mettre en valeur leurs belvédères et d'en protéger les vues
- Permettre aux habitants de s'approprier les paysages de leur quotidien

Action 1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères



N1 / Belvédère de la Regrettée

Critères de classification des fenêtres paysagères

Deux grands types de fenêtre sont définies selon la possibilité ou non de s'arrêter :

1. Les fenêtres paysagères statiques, où l'on peut s'arrêter (avec arrêt piéton possible, y compris voirie à trottoir). Certaines bénéficient d'une notoriété et d'une valorisation. Ils sont accessibles au public et aménagés pour cela. D'autres sont peu connues, non répertoriées, mais en général facilement accessibles au public par l'intermédiaire du réseau routier. Ces points méritent d'être mis en valeur, soit par une signalisation particulière sur l'itinéraire, soit par un aménagement plus ambitieux pouvant comprendre une aire d'arrêt.

2. Les fenêtres paysagères dynamiques, sont les vues qu'on ne découvre qu'en se déplaçant en voiture (pas d'arrêt possible, vue fugitive). Elles ne sont pas aménagées et sont la simple conséquence du passage de la route dans une configuration favorable. Les perspectives frontales de routes descendant un escarpement de faille ou un plan incliné sont parmi les plus spectaculaires. Certains autres points de vue sont perçus latéralement depuis les routes.

Bien qu'ils soient en général fortuits et non prévus par le projet (même s'ils ont parfois été pris en compte dans des études paysagères préalables), ces points de vue contribuent pour beaucoup à l'agrément des parcours, à la perception des seuils et des pays traversés. Ils méritent de ne pas être bouchés par des constructions, des plantations ou des murs anti-bruit opaques.

À l'échelle locale, de nombreux critères permettent de différencier les fenêtres paysagères et de traduire leur configuration :

- Angle du cône de vue offert par la fenêtre (en degrés)
- Présence ou non d'un aménagement d'accueil du public (jardin, esplanade, balustrade, table d'orientation, banc...)
- Fenêtre offrant une vue axiale par rapport à son accès principal ou par rapport à l'axe routier (Oui/Non)
- Fenêtre offrant une vue latérale par rapport à son accès principal (Oui/Non)
- Vue potentielle mais obstruée par de la végétation ou des constructions légères
- Niveau d'accessibilité au public
- Notoriété (connue ou non)
- Principaux éléments vus depuis la fenêtre

OQP1

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères

Des outils de connaissance et d'action pour la valorisation des fenêtres paysagères

La sauvegarde, la protection et la valorisation des fenêtres paysagères, voire leur création, reposent en grande partie sur la diffusion de la connaissance. Les différentes actions menées pour communiquer aux acteurs locaux et au grand public permettent leur mise en valeur, notamment, les moins connues. Les documents d'urbanisme ont également un rôle très important à jouer pour réglementer toute intervention qui pourrait affecter la qualité des fenêtres paysagères et de leurs champs de vision. Ce travail doit permettre de sensibiliser les acteurs locaux aux moyens de mettre en valeur leurs fenêtres paysagères et d'en protéger les vues, à travers également les projets opérationnels ou la gestion des espaces

Préservation et mise en valeur dans les documents d'urbanisme

C'est aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, que revient la responsabilité de protéger et valoriser les fenêtres paysagères. À l'échelle intercommunale, le schéma de cohérence territoriale (Scot) peut identifier les grandes composantes paysagères à son échelle et, dans les communes ne disposant pas de document local d'urbanisme, il peut définir des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère. Le plan local d'urbanisme (PLU) localise les secteurs sensibles, les crêtes structurantes, les silhouettes, les points, axes et cônes de vue à enjeux [Doucet, Giorgis, 2013]. Il peut protéger les cônes de vue par des zones inconstructibles ou des servitudes de hauteur (non altius tollendi). L'élaboration d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) permet, sur des secteurs clés de projets, d'inscrire avec précision les conséquences morphologiques de



RN8 / Montagne Vercinot : fenêtre paysagère en mouvement offrant une vue sur la plaine rurale de Sainte-Marguerite



RN2 / Morne Capado : fenêtre paysagère statique offrant une vue panoramique sur la mer, baie et île

l'approche paysagère. Enfin, dans les communes munies d'une aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (Avap), celle-ci doit être intégrée dans le projet du PLU.

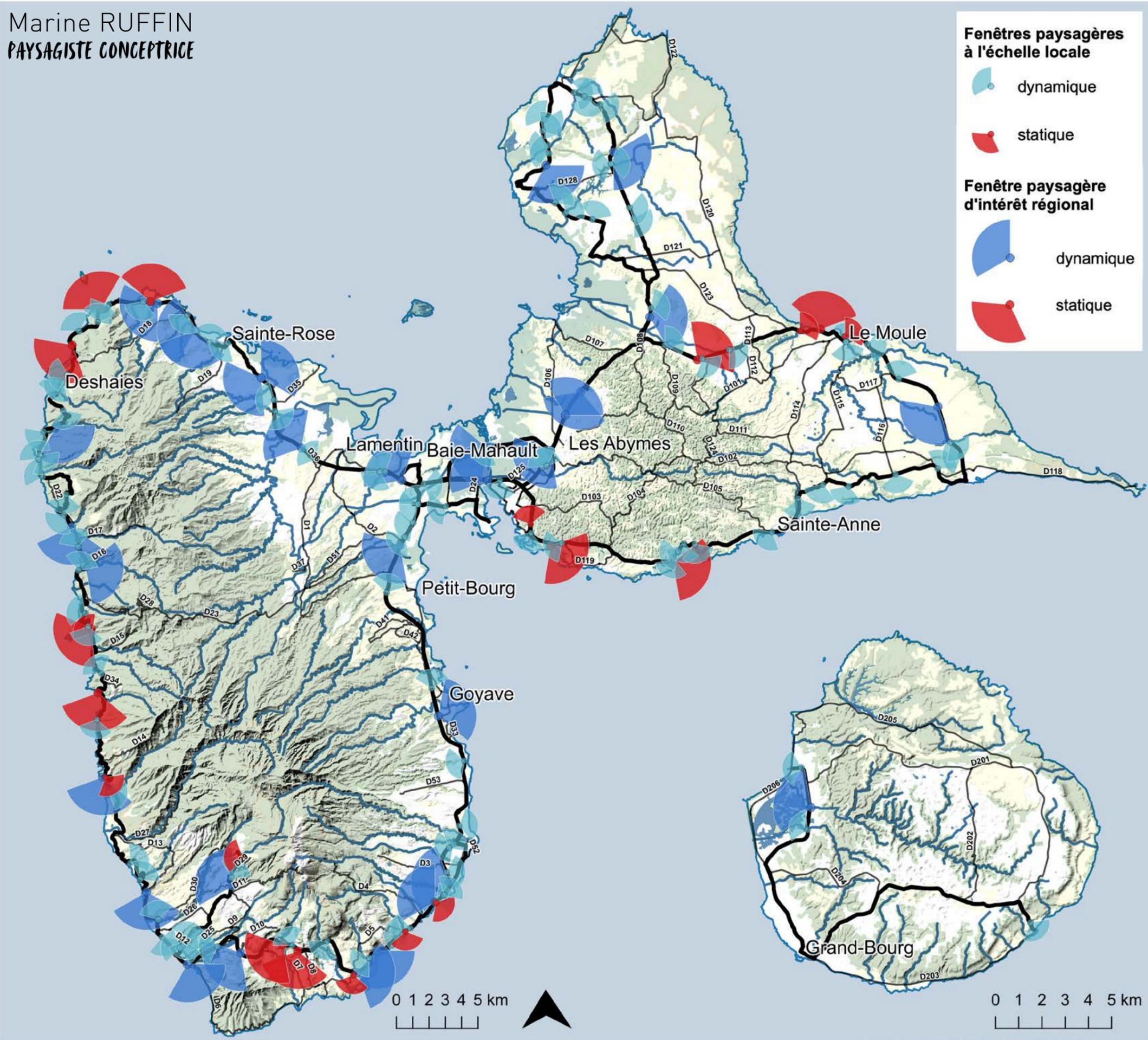
Préservation et mise en valeur dans les projets d'aménagement

Il est possible également de protéger et de mettre en valeur les fenêtres paysagères dans les projets opérationnels. Certains d'entre eux visent directement l'amélioration du cadre et l'aménagement urbain et paysager du lieu : ils intègrent en général assez naturellement la mise en valeur des belvédères. D'autres projets peuvent interférer avec les vues et risquent d'y porter atteinte si l'on n'y prend pas garde. Dans ce cas, pour les projets importants, l'étude d'impact, prévue dans le cadre de l'évaluation

environnementale par le code de l'environnement, permet d'apprécier, parmi les incidences du projet sur le milieu naturel et le paysage, celles sur les vues, et de les éviter (en maintenant des ouvertures visuelles) ou de les compenser (en n'en recréant). La vigilance reste cependant de mise, car les études d'impact peuvent négliger cet aspect, et des petits projets sans étude d'impact peuvent aussi boucher des vues [Tricaud, Yehia, 2017].

Enfin, les plans de gestion des espaces aménagés en bord de route doivent systématiquement assurer le maintien des cônes de vues par un entretien adapté des espaces.

Bibliographie
 IAUDIF « Le paysage d'île-de-France révélé par ses belvédères » Note rapide de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme - Île-de-France n°744 - Mars 2017



Fenêtres paysagères

La notion de « fenêtre paysagère » définit une vue remarquable sur le paysage, un horizon dégagé permettant la perception du paysage traversé par la route.

La carte ci-contre relève les fenêtres paysagères statiques et dynamiques présentes sur l'ensemble du réseau routier régional, dont certaines identifiées d'intérêt régional (notoriété plus grande, vue lointaine sur le grand paysage, paysages perçus identitaires). Cette première carte des fenêtres paysagères a été réalisée par l'exploitation de cartes touristiques, de sites repérés sur internet et de plusieurs explorations de terrain. Cette base doit être complétée et enrichie de la connaissance qu'ont les acteurs locaux du terrain guadeloupéen à travers des études locales sur une plus longue période. Celle-ci vient compléter l'outil de connaissance des paysages régionaux, amorcé avec la cartographie des unités paysagères, réalisée en 2011 dans le cadre de l'Atlas des Paysages.

Cette carte constitue une base de travail qui pourra être étudiée par les élus, acteurs et gestionnaires, dans le cadre de projets spécifiques de valorisation des points de vue remarquables sur les paysages offerts par le routier régional.

Limite d'utilisation

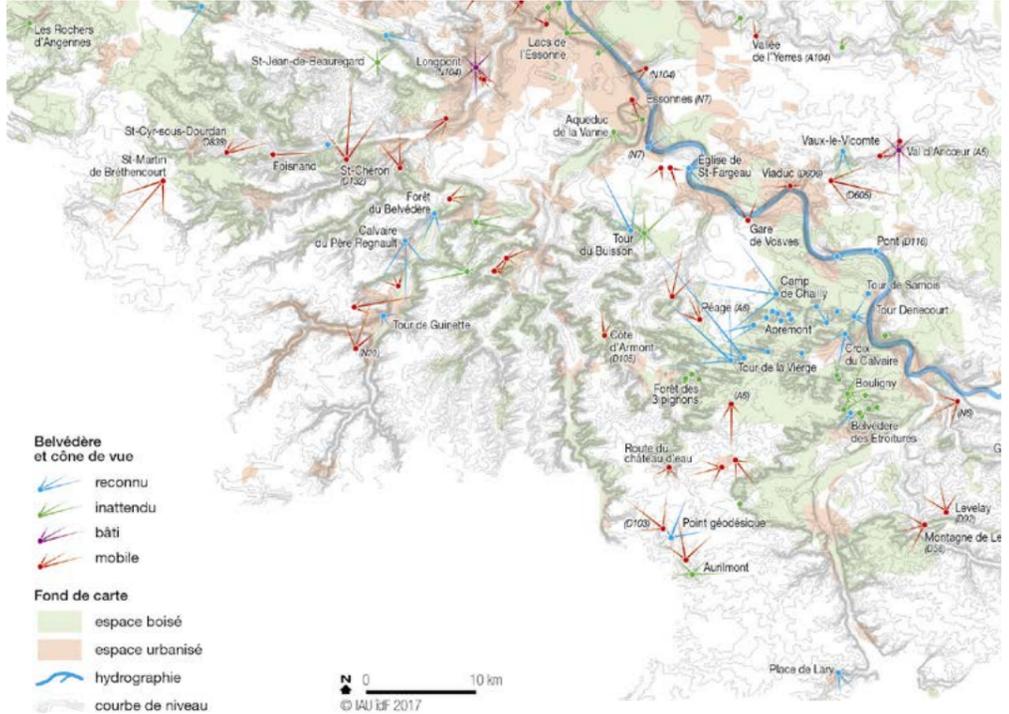
La notion de fenêtre paysagère n'est pas définie rigoureusement et ne se limite pas à des points. Dans certains cas, c'est toute une section de route qui forme une fenêtre paysagère. Dans ce cas, les points les plus significatifs ont été retenus pour cartographier ces fenêtres.

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTPOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Karugéo

OQP1
Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères



Deuxième action mise en œuvre à la suite du Plan de Paysage de la Traversée du Massif des Vosges mis en route en 2019 / Mise en valeur d'une fenêtre paysagère par cadrage et proposition de mobilier invitant les visiteurs à s'asseoir et regarder le paysage (structures en poutres de chêne issu des forêts locales). - MOE : Gabriel Milochau, paysagiste concepteur et Les Nouveaux Voisins, architecte plasticien - (c) Gabriel Milochau



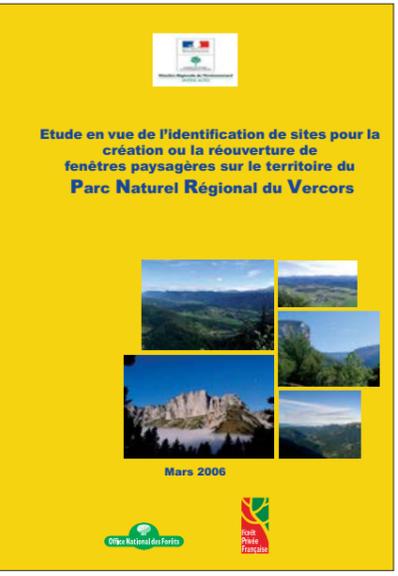
Recensement des belvédères de la Région Île-de-France / L'Institut Paris Region a réalisé le recensement des belvédères par l'exploitation de cartes topographiques et touristiques, de sites repérés sur internet, et de la connaissance qu'a l'IAU du terrain francilien à travers ses études locales sur une longue période, pour arriver à environ 400 points. Ce recensement prend la forme d'une base de données géoréférencée, téléchargeable sur le site de l'Institut Paris Région et de la Région sous licence ouverte. (c) IAU IDF 2017

Étude en vue de l'identification de sites pour la création ou la réouverture de fenêtres paysagères sur le territoire du Parc Naturel Régional du Vercors / Le paysage du Vercors, multiple et changeant, tend à ne plus être visible depuis les axes routiers. La déprise agricole est un phénomène qui frappe de plein fouet ce territoire : l'agriculture recule, la forêt avance et colonise les terres laissées sans entretien. L'espace se referme, risquant de devenir uniforme, voire hostile. La perception du paysage environnant est parfois difficile. Conscient de cette évolution et de la nécessité de faciliter la découverte des paysages, la Direction Régionale de l'Environnement de Rhône-Alpes, a confié à l'Office National des Forêts et au Centre Régional de la Propriété Forestière Rhône-Alpes, une étude portant sur l'identification et la description de fenêtres paysagères, points de vue à partir desquels peuvent être découverts les paysages du Vercors. L'objet de cette étude vise à :

- Identifier des points de vue permettant de découvrir différentes régions naturelles du Vercors et certains de ses sites remarquables.
- Définir, chiffrer et programmer les travaux nécessaires à la réouverture de ces sites.

Avec cette étude, le Parc Naturel Régional du Vercors dispose des éléments nécessaires pour mettre en œuvre une politique volontaire, sur des sites de grand intérêt et localisés à des endroits "stratégiques", de mise en valeur de belvédères et de découverte de son paysage.

Source : ONF & Forêt Privée Française



L'Estouble

A la découverte de l'agriculture de montagne

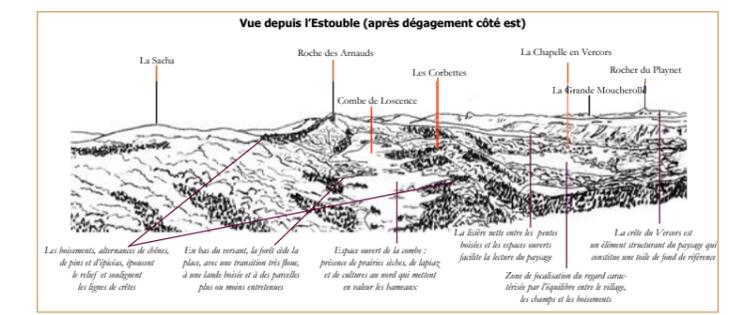
Localisation :
 Commune : La Chapelle en Vercors

Deux points de vue ont été sélectionnés à proximité du col de Carri : l'Estouble au-dessus du col en forêt communale à quelques dizaines de mètres de la piste forestière (belvédère indiqué) et un autre point, au Pot de l'Ours, sur la RD 199, en contrebas du col qui relie la Chapelle à Lente.

Accès : L'Estouble est à 30 mn à pied du col. L'autre point est situé sur la route départementale sous le col de Carri, à proximité d'un petit parking de 3-4 places.

Fréquentation :
 L'Estouble : assez forte, randonneurs principalement, itinéraire GTV. Sur la RD 199 : forte, locaux, touristes

Intérêt du site : Lecture du grand paysage et du paysage rural. Découverte des pratiques agricoles et de la structure du village de la Chapelle. Connaissance des différents gradients de végétation.



Extrait de l'étude / Fiche d'identification d'une fenêtre paysagère à réouvrir

Description du paysage

Organisation du paysage
 Les lignes dessinées par la géomorphologie, représentées par la montagne de l'Air, des Corbettes et la crête du Vercors, orientées nord-sud, constituent les lignes de force et de lecture du paysage.

Éléments repères - points d'appel
 Depuis l'Estouble, la lisibilité du paysage est bonne. En effet, l'identification des différentes composantes est claire grâce à son occupation agricole et à la délimitation nette des vallées par les crêtes.

Composantes paysagères
 Le premier plan est formé par les épicéas et les hêtres accrochés à la falaise. On perçoit en dessous du belvédère le peuplement sombre de sapins et d'épicéas. Il masque le col de Carri.

Un deuxième plan est constitué par la combe de Losence prolongée par deux crêtes boisées d'où pointe, au nord est, la Roche des Arnauds. Ce plateau exposé au soleil offre un aspect presque méditerranéen avec ses affleurements calcaires et ses pelouses sèches.

Le site depuis l'extérieur
 Le belvédère de l'Estouble est visible depuis les montagnes environnantes et notamment depuis la Roche des Arnauds et les Corbettes. Il constitue un point repère pour les habitants de la Chapelle en Vercors. Le site, malgré des travaux de dégagement de la terrasse réalisés il y a quelques années, est en partie noyé dans la végétation et des falaises disparaissent peu à peu à la vue.

Proposition

l'Estouble

Objectifs de mise en valeur
 - élargir le panorama en direction des Hauts Plateaux
 - valoriser le belvédère depuis la vallée et dégager la petite falaise à l'est

Propositions de travaux
 Coupe de quelques arbres résineux en contrebas du belvédère et au pied de la falaise, sur une longueur de 40 à 50 m et une dizaine de mètres de largeur. Le but est d'élargir le champ de vision vers le sud-est et de dégager la falaise qui deviendra ainsi visible depuis le village et les routes.

Impact paysager
 Ces travaux permettront de dégager le belvédère et la falaise depuis la vallée de la Chapelle. Ce belvédère constitue en effet un repère depuis la vallée et un but de promenade apprécié des habitants.

le Pot de l'Ours

Propositions de travaux
 Le but est de profiter de la position de la route en balcon sur la vallée en créant une ouverture visuelle et de varier le parcours de l'automobiliste.

Le long de la route départementale, sur environ cent mètres, on procédera à la coupe des arbres feuillus. Au premier plan, on conservera les arbres les plus beaux en les élaguant pour former et cadrer les vues. On coupera sur une largeur de 10 m tous les autres brins mal formés et gênant la vue.

Au deuxième plan, on coupera seulement les arbres aux houppiers gênants.

La sortie des troncs sera réalisée. Les bois destinés au chauffage seront entreposés en bordure de route, à disposition du propriétaire. Les houppiers et résidus seront parfaitement démontés en tronçons de l'ordre de 1 m et mis à plat. Afin de limiter les rejets des souches des arbres et brins de feuillus, celles-ci seront badigeonnées avec un produit adapté non polluant.

Impact paysager
 La route sera dégagée sur un petit tronçon, soulignant ainsi son tracé. L'impact sera faible.

les deux sites

Montant des travaux

2 450 € HT soit 2 930 € TTC

8 jours de bûcheronnage (dont 3 pour le dégagement de la falaise, y compris élagage, traitement souche + produit) = 1 600 € HT
 1 jour de déboussage et débardage = 400 € HT
 Frais de suivi, maîtrise d'œuvre = 450 € HT

Nature de la propriété
 Les deux secteurs sont situés sur des parcelles appartenant à la commune de la Chapelle en Vercors.

le Pot de l'Ours

Les boisements au bord de la RD 199 créent par endroit des rideaux denses. On ne profite ainsi pas de la position en belvédère de la route. Il faut presque arriver au col de Carri pour apercevoir la Chapelle en Vercors.

Le panorama depuis le Pot de l'Ours, en dessous du col de Carri, présente un ampleur moindre que celui de l'Estouble. Orienté vers l'est, il est formé de la vallée de Saint Martin - la Chapelle en Vercors limitée par les crêtes boisées de Puy de Bois, la Sambue et, en arrière-plan par la crête du Vercors.

OQP1

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.2 / Aménager qualitativement les aires d'arrêt

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste en l'élaboration d'une charte de qualité pour l'aménagement des aires d'arrêt qui jalonnent le réseau routier régional. Une hiérarchisation des aires d'arrêt identifiées a permis ensuite d'identifier des aires d'arrêt prioritaires afin de programmer des actions mesurées.

Identifier les aires d'arrêt à valoriser

Dans un premier temps, il est nécessaire d'identifier les aires d'arrêt à valoriser par de futurs projets d'aménagement, en fonction des aménagements existants et du potentiel du lieu à offrir des espaces de détente et de contemplation. Un premier inventaire des aires d'arrêt a été réalisé dans le cadre du présent plan de paysage (voir carte ci-après). Peu d'entre elles sont aménagées, la majorité sont des délaissés routiers ce qui n'est pas valorisant pour l'utilisateur.

En l'absence de réelle infrastructures d'accueil du public sur les routes, les stations-services assurent un rôle de service public permettant l'arrêt et le repos des usagers de la route. Ces lieux ne démontrent cependant pas de démarche paysagère.

Critères géographiques et environnementaux

- Proximité de sites d'intérêt sur le plan paysager, patrimonial, culturel, ...
- Qualité des vues sur le paysage, fenêtre paysagère d'intérêt régional
- Visibilité et accessibilité du site par rapport à la route, deux critères qui vont faciliter la réalisation d'aménagements paysagers valorisant le site
- Raccordement au réseau de cheminements doux, sentiers du littoral, réseau de transport en commun, ...

Critères opérationnels et techniques

- Maîtrise foncière
- Développement durable : possible évacuation des déchets, gestion intégrée des eaux pluviales, possibilité d'installation d'énergies renouvelables, ...

Action 1.2 / Aménager qualitativement les aires d'arrêt



N2 - Pointe Marsolle, une aire d'arrêt principale réunissant de nombreux critères (visibilité et accessibilité directes, infrastructure existante, fenêtre paysagère, ...)

Hiérarchisation et aires d'arrêt prioritaires

L'aménagement des aires d'arrêt doit se réfléchir à l'échelle régionale dans une vision d'ensemble afin de créer un jalonnement équilibré du réseau routier. Les aires d'arrêt doivent être clairement identifiées et hiérarchisées selon les trois types suivants :

- **Des points d'arrêt principales** : point d'arrêt bien identifié dans le territoire, lieu d'accueil, d'information, de service et d'animation, de multimodalité, présence de vendeurs de produits « péyi »

Intention : valorisation d'une fenêtre paysagère, création de belvédère, interprétation du patrimoine, lecture du paysage, mobilier de pauses et de contemplation, services essentiels (toilettes publiques, collecteur de déchets, petite restauration, ...), mise à disposition d'informations touristiques, ... Créer un événement majeur sur le réseau.

- **Des haltes ponctuelles**, présentant simplement une fonction d'arrêt et de pause, sans offrir une gamme de services

Intention : Sobriété et naturalité des aménagements (stationnement), mise en valeur de la fenêtre paysagère, mobilier de détente et de pique-nique, mise à disposition d'information

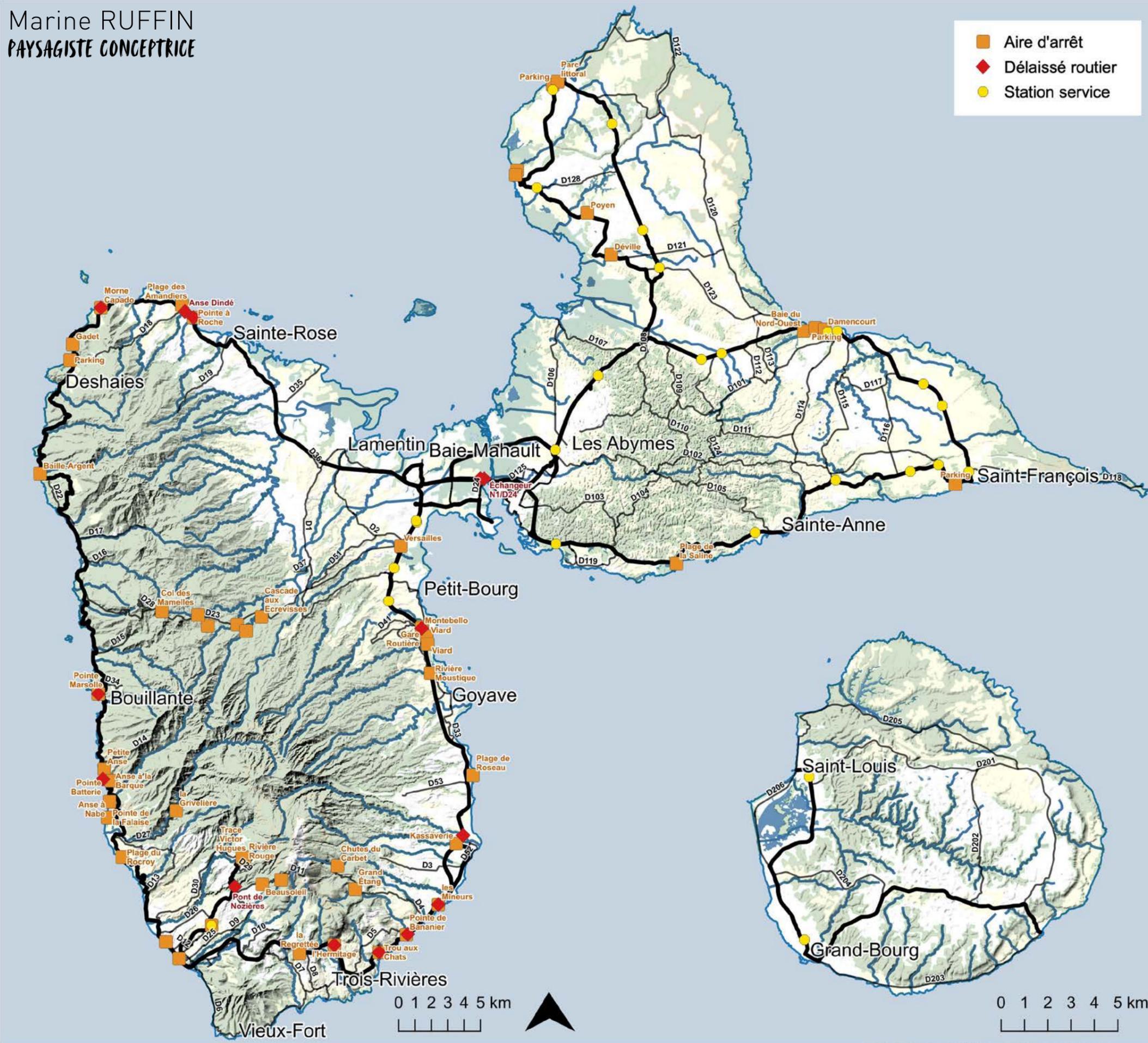
- **Des aires d'arrêt sans attrait paysager** mais qui représentent les seules possibilités de s'arrêter sur plusieurs kilomètres. Il peut s'agir des stations services, comme de simples surlageur ou accotements permettant l'arrêt.

Intention : intégration paysagère, renaturation, poche de stationnement en contexte urbain.

L'organisation du stationnement en des points d'arrêt bien identifiés sur le réseau doit s'accompagner en parallèle d'une lutte contre le stationnement sauvage. Les voitures en bord de voie sont en effet un obstacle visuel supplémentaire contribuant à la fermeture paysagère des itinéraires.



N6 - Au niveau de Richeval / Surlargeur conséquente de la voie comme halte ponctuelle investie par les vendeurs de produits « Péyi »



Aires d'arrêt

La carte ci-contre relève les points d'arrêts qui jalonnent l'ensemble du réseau routier régional : aire de stationnement, belvédère et point de vue, délaissé routier, station service, ...

Cette carte constitue une base de travail qui pourra être étudiée par les élus, acteurs et gestionnaires, dans le cadre de projets spécifiques de valorisation des points d'arrêt.

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTOP0, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Karugéo

Références

OQP1

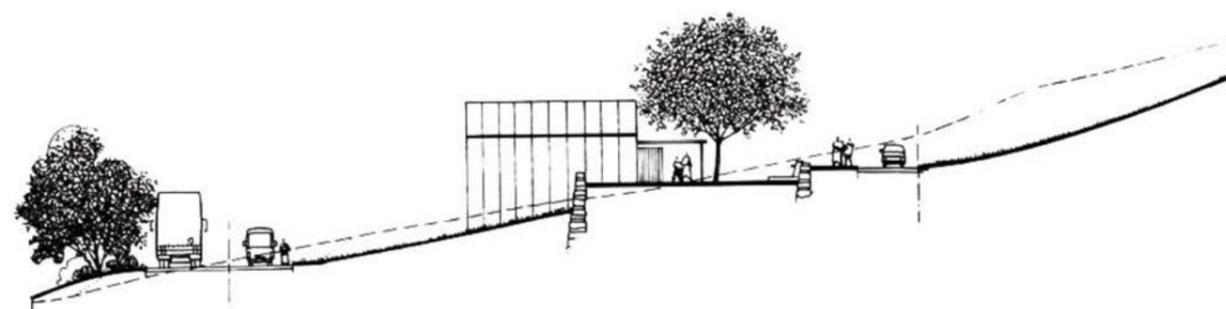
Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.2 / Aménager qualitativement les aires d'arrêts

Intentions d'aménagement

- Forger une identité guadeloupéenne afin d'aménager de manière cohérente et homogène les points d'arrêt du réseau routier régional (« marque de fabrique »).
- Proposer des aménagements adaptés à chaque lieu, utiliser des matériaux et végétaux locaux lorsque nécessaires. 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. Chaque aire doit constituer ainsi un jalon d'intérêt le long du parcours.
- Offrir une qualité d'accueil optimale : mise en scène de l'émotion, qualité des aménagements et des services, résorption des délaissés et points noirs paysagers.
- Inciter les visiteurs à découvrir le site en profondeur : développer les sentiers depuis les aires d'accueil (boucle de découverte, traces, sentier du littoral...), information et interprétation des sites (géographie, milieux naturels, histoire, lac...).
- S'inscrire dans la durée : concevoir avec l'objectif d'impacter au minimum le site. Privilégier les aménagements simples, sobres et minimaliste qui s'effacent devant la singularité/beauté des lieux et préservent les vues d'ensemble, anticiper la maintenance et un entretien économe, n'installer sur site que des informations (touristiques, signalétiques...) pérennes, garder à l'esprit la notion de réversibilité des aménagements.
- Renaturer toutes les aires d'arrêts informelles, simples accotements, pour restaurer la qualité des premiers plans et des perceptions depuis la route. Empêcher le stationnement sauvage (potelets bas, tapis dissuasifs de concassés, murets en pierre...)



Aménagement de l'aire de repos Portes du Tarn Nord, MOE Atelier Gama / Le projet d'aménagement des Portes du Tarn Nord consiste à créer une aire de service sur la nouvelle jonction Albi/Rodez mise en 2x2 voies. Profitant d'une ancienne plateforme réalisée lors de la construction de l'autoroute, l'aire vient mettre en valeur les paysages caractéristiques de la vallée du Viaur. Plusieurs sites sont aménagés en belvédères et invitent à s'aventurer sur des sentiers se raccordant au réseaux existant de chemins pédestres et agricoles. Le parvis du bâtiments et les zones de stationnements sont largement plantées afin d'apporter ombrage et agrément tout en intégrant une gestion des eaux de ruissellement - (c) Atelier Gama



Aménagement de l'aire de repos de Marjevols (Lozère), MO Direction Générale de l'Équipement, MOE Atelier de Paysage Claude Chazelle / L'aire d'arrêt prend place en lisière forestière, sur une prairie assez pentue marquée par une vieille grange étable encastree dans le relief, en bordure d'un petit chemin rural. Au sud, un grand arbre isolé domine : c'est un cormier. À l'est, l'aire est bordée par l'A75, mais la vue s'ouvre vers le pays des trucs. L'essentiel de la mise en paysage repose sur la terre, son modelé, ses terrasses et l'architecture qui cristallise l'esprit des lieux.
Source : Détours, Atelier de Paysage

© Pierre Le Den Illustrateur

OQP1

Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional
FA1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP1 => FA1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères
- OQP1 => FA1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible depuis le réseau routier
- OQP2 => FA2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

Le réseau routier régional est formidable support de découverte des paysages de l'archipel. Il traverse une diversité de paysages et donne accès aux sites emblématiques, comme aux plus secrets. Le réseau est également jalonné par des éléments architecturaux qui participent à la qualité des paysages et fondent l'identité des pays traversés. Cependant, l'ensemble des patrimoines (paysager, culturel, architectural,...) passe inaperçu, notamment car ils sont peu ou pas signalés aux usagers de la route. La présence de nombreux éléments de pollution visuelle - panneaux d'annonce à l'approche des sites touristiques les plus fréquentés, affichage publicitaire, enseignes commerciales - se rajoutent à la signalisation routière et créent un tableau disparate et hétéroclite sans identité visuelle.

L'action consiste en la définition d'une identité visuelle et la mise en place d'une signalétique homogène sur les routes en Guadeloupe.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Guider l'utilisateur de la route vers les lieux culturels, touristiques et paysagers du territoire ; favoriser l'arrêt des usagers, la découverte des paysages. Donner plus de visibilité aux sites touristiques et les rendre plus accessibles. Mettre en valeur le patrimoine local.
- Harmoniser la signalisation routière à l'ensemble du réseau routier régional pour améliorer la lisibilité des paysages, renforcer

Action 1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

l'attractivité du territoire et améliorer la sécurité en permettant de se déplacer dans les meilleures conditions.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La signalétique doit permettre d'indiquer, d'orienter et d'accompagner la valorisation des fenêtres paysagères, des éléments géographiques remarquables (cours d'eau, escarpements, faille géologique, ...), des milieux dans lesquels la route s'inscrit (forêts, zones humides, ...), du patrimoine culturel et des « pays », des sites patrimoniaux (paysagers, architecturaux).

Dans un premier temps, il est nécessaire d'établir une liste de **sites clés** à mettre en valeur et à signaler pour promouvoir le territoire.

Pour compléter la signalétique routière classique, 4 grands types de signalétiques peuvent être implantés :

1 / La signalisation routière d'attractivité : utilisation possible des panneaux marrons avec pictogrammes correspondants (monuments historiques, sites classés, réserves naturelles, ...)



Signalétique d'attractivité du site classé de la Pointe des Châteaux

2 / La signalisation d'information des points d'arrêt : travailler spécifiquement sur la signalétique d'information des points d'arrêts qui représentent des jalons spécifiques sur le réseau routier régional (stationnement, services, ...). Mise en réseau des sites : inviter à rejoindre le réseau secondaire, créer des points d'appel entre point d'arrêt et l'intérieur du territoire.



Signalétique des itinéraires de randonnée

3 / La signalétique d'activités : il s'agit d'une signalétique normée qui correspond par exemple au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR), au balisage fédéral comme Fédération Française de Cyclisme (FFC). Elle permet de mettre en évidence le lien entre le réseau routier régional et les sentiers de découverte et de randonnée pédestre, les itinéraires cyclables.



Signalétique d'information locale à l'entrée de la Boucan

4 / La signalétique d'information locale : travailler sur les éléments d'information patrimoniales, services et commerces au niveau véhicules et piétons.

OQP1
Axe 2 / Préserver la diversité des expériences paysagères offerte par le réseau routier régional
FA1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

Intentions pour une signalétique homogène

- Réduire, maîtriser et harmoniser la signalétique et le mobilier de la route. Utiliser des idéogrammes pour annoncer les sites plutôt que des panneaux d'affichage imposants qui ne s'intègrent pas toujours dans le paysage.
- Veiller à l'intégration paysagère des supports physiques de signalétique. Réflexion quant au positionnement par rapport au site.
- Harmoniser le mobilier routier tout en mettant en valeur la singularité des territoires communaux : choix des matériaux supports selon les ressources locales, nuancier de couleurs, ... L'élaboration d'une gamme de signalétique est un travail de design qui être peut réalisé à l'échelle de la communauté de communes, d'un grand ensemble paysager ou d'un itinéraire routier par exemple.
- Réaliser une charte de la signalétique d'information et touristique : définition d'une identité visuelle
- Prendre en considération la règle pour la signalétique (Code de l'environnement et code de la route).

Références



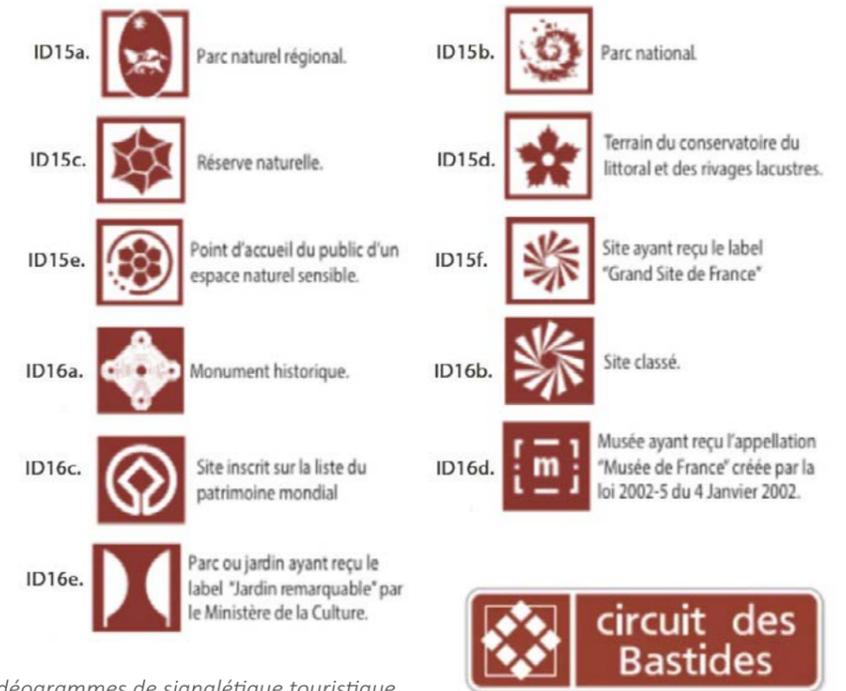
Élaboration de la signalétique d'information locale - ENVERGURE / Communauté de communes de l'Ubaye (c) Altéa Groupe



Élaboration de la gamme signalétique identitaire du réseau d'itinérance VTT - Métropole NCA - 2019/2020 - Design : Jeanne Guyon (c) Groupe Altéa



Signalisation routière d'une aire de repos sur le réseau autoroutier espagnol et d'une aire d'arrêt sur le réseau routier national français (c) internet



Idéogrammes de signalétique touristique (c) internet



Panneaux signalétique d'animation culturelle et touristique installés sur l'A40, Autoroute Blanche qui permet de relier le patrimoine culturel et touristique de la Haute-Savoie - ATMB et Département de la Haute-Savoie

OQP1

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible
depuis le réseau routier régional

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP1 => FA1.3 / Mettre en place une signalétique homogène
- OQP2 => FA2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes

Action 1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible depuis le réseau routier



N6 / Le paysage du plateau cannier est ponctué par l'ancien moulin à vent Bétin (Habitation Bétin, maison du gèreur) - Crédit : Atlas des Paysages de Guadeloupe

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

Bien qu'il soit moins reconnu et moins directement attaché à la route que les ouvrages d'art et les alignements d'arbres, le patrimoine bâti le long des routes n'est pas négligeable et constitue une trace importante de l'histoire. De nombreux éléments remarquables de patrimoine architectural sont à proximité des routes nationales : édifices religieux, bâtiments vernaculaires liés à l'histoire coloniale (Habitation, Maison), des édifices liés à la défense militaire du territoire (fort, batterie, prison), à la signalisation maritime (phare, feu) et enfin des édifices liés aux activités agricoles (anciens moulins à vent, lieux de production tels que distillerie, sucrerie, usine, ...). Par ailleurs, les accès et les aires de stationnement des sites patrimoniaux altèrent souvent leur perception par manque ou absence de traitement paysager.

Ces éléments bâtis 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. C'est le cas par exemple en Nord Grand Terre, où une multitude de moulins se trouve à proximité des routes nationales. Ces derniers sont altérés par des réaménagements récents et des enseignes publicitaires pour les uns, et laissés à l'état d'abandon pour les autres.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- L'objectif de l'action est de mettre en valeur et révéler le patrimoine architectural présent le long du réseau routier tels des éléments remarquables qui ponctuent les paysages perçus la route.

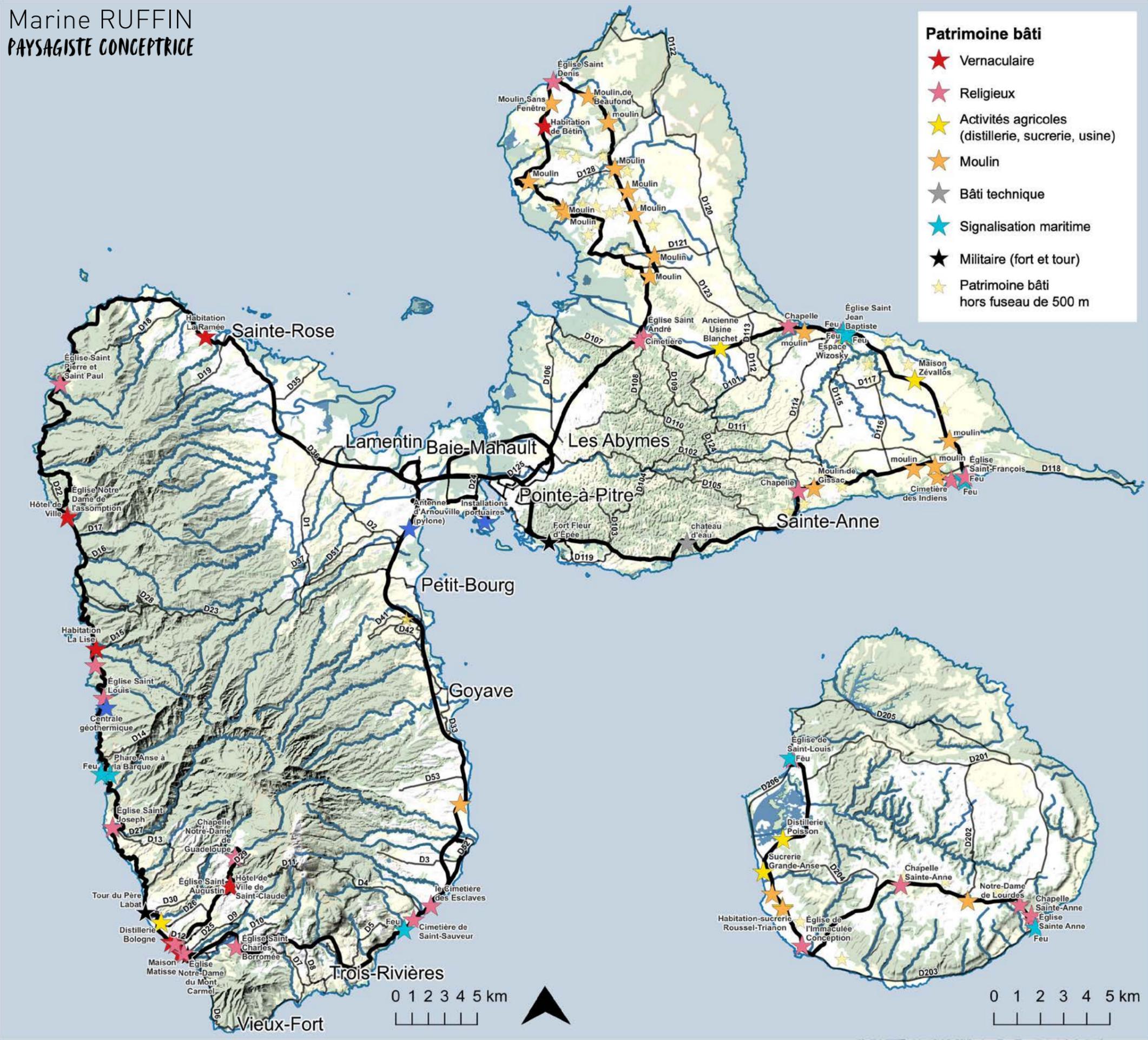
MISE EN ŒUVRE

Une prise de conscience de la valeur du patrimoine architectural est indispensable. Elle doit être suivie d'actions de réhabilitation. Pour les éléments les plus importants et facilement accessibles par la route, des solutions innovantes peuvent être trouvées, en les réhabilitant sous forme d'aires d'arrêt proposant de nouveaux services : mobilier et équipements pour les usagers de la route, stationnement, mini-marché, lecture du paysage, interprétation du patrimoine.... Ces réhabilitations doivent s'inscrire dans un projet global à l'échelle de l'itinéraire routier. Des itinéraires dédiés à la découverte du patrimoine peuvent être définis afin de mettre en réseau ces sites.

En premier lieu, il est nécessaire d'inventorier les éléments remarquables du patrimoine qu'il convient de mettre en valeur sur les parcours. Les critères d'accessibilité et de visibilité depuis la route sont primordiales.



N6 / Habitation Bétin et son ancien moulin à vent vus depuis la route / Le site dispose de nombreux atouts pour sa valorisation : accessibilité et visibilité depuis la route, ouverture visuelle sur le paysage de la plaine cannière, ensemble bâti patrimonial, ... Pourquoi ne pas transformer ce site en aire d'arrêt en s'appuyant sur la rénovation des bâtis patrimoniaux ? - Source : Guadeloupe Tourisme.com



Patrimoine bâti

La carte ci-contre relève le patrimoine bâti présent dans un fuseau routier de 500 mètres de large, c'est-à-dire 250 mètres de part et d'autre des routes nationales. Cette carte constitue une base de travail qui pourra être étudiée par les élus, acteurs et gestionnaires, dans le cadre de projets spécifiques de valorisation des éléments bâtis à valeur patrimoniale visibles depuis le réseau routier régional. Des études complémentaires de terrain seront nécessaires pour évaluer précisément le degrés de visibilité et d'accessibilité depuis la route de ces éléments.

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Karugéo, Atlas des Paysages de Guadeloupe

OQP1

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible
depuis le réseau routier régional



Maison coloniale Zévallos (c) Atlas des Paysages de Guadeloupe



Cartel d'identification du patrimoine bâti historique - ici sur la Tour du Père Labat (c) Guadeloupe Tourisme.fr



N5 - D123 / chapelle Notre-Dame de la Garde

Cas d'étude : N2 / Anse à la Barque (Bouillante / Vieux-Habitants)



N2 - Le phare de l'Anse à la Barque, vu depuis l'aire de stationnement, est entouré de végétation et bordé par du stationnement.



N2 - Phare de la Pointe de l'Anse et canons de l'ancienne batterie ; non directement visible depuis la route, à une distance de 250 mètres environ
source : guadeloupe tourisme

Le site classé de l'Anse à la Barque dispose de plusieurs éléments architecturaux remarquables qui restent cependant invisibles aux yeux de l'utilisateur de la route.



N2 - Vue depuis le belvédère de la Pointe Batterie : le phare est caché dans la végétation (décembre 2022)
Crédit : Marine Ruffin



N2 - Vue depuis le belvédère de la Pointe Batterie : le phare blanc au fond de la baie, tout comme un second bâtiment sur la gauche, contraste avec le sable noir de la plage frangée de cocotiers. La perception de ces éléments remarquables contribue à animer le paysage de l'anse.
source : internet (année 2000)

OQP1

Axe 1 / Mettre en scène la découverte des paysages
FA1.4 / Mettre en valeur le patrimoine bâti visible depuis le réseau routier régional

Intentions d'aménagement

- Indiquer à l'automobiliste la présence d'un élément architectural par une signalétique adaptée. Voir Fiche Action 3 / Mettre en place une signalétique adaptée
- Requalification paysagère des accès et des aires de stationnement. Éloigner les aires de stationnement quand c'est possible, mise en scène du bâti par une approche par sentier piéton, mise à distance des voitures ou intégration paysagère des aires de stationnement en arborant généreusement.
- Préserver un périmètre dégagé autour des points d'appel visuel par l'entretien de la végétation, l'instauration de zone non constructible, le contrôle de la hauteur des bâtiments, le maintien des pratiques agricoles, ...
- Souligner la perception des éléments depuis la route (cadrage dans l'axe de la route, entretien de la végétation, suppression des obstacles visuels)
- Mise à disposition d'information sur site, à disposition des visiteurs locaux comme des touristes. Lieux pédagogiques auprès des jeunes générations.

Références



Aménagement du site du Cul du Moulin et de la liaison Loire à vélo - MOE Agence ECCE TERRA paysagistes urbanistes, MO Commune de Champtoceaux (c) Pascal GUIRAUD, Photographe ; « Son réaménagement a consisté à réorganiser tous les usages en améliorant son aspect et son attractivité. Un espace de pique-nique arboré, des sentiers piétons, et des cheminements en bord de fleuve ont été aménagés. Les accès directs et stationnement des camping-cars ont été limités afin de dégager la vue vers le fleuve. Un belvédère prolongeant la petite place du café local surplombe l'embarcadère et la cale pavée, tous deux restaurés. Ses murs maçonnés en pierre locale permettent ainsi de limiter l'impact visuel des stationnements, installés sur prairie et non sur enrobé. En bord de Loire, des sentiers piétons ont été réhabilités et les bosquets d'arbres nettoyés pour offrir des vues sur les berges »
 Source : L'Observatoire du CAUE



Transformation d'une voie ferrée désaffectée en voie verte (Italie), (c) Studio Nowa / L'aménagement d'une « infrastructure légère » s'étale dans un parc linéaire, composé de rangées de cyprès et de plantations compactes et variées d'arbustes. Les variations colorées de la chaussée permettent de dialoguer avec le paysage traversé et de mettre en valeur les patrimoines.



Réhabilitation de la minoterie le long de l'A85 dans le département de Loir-et-Cher / Ce bâtiment, situé à proximité et en co-visibilité de l'autoroute A85, est une minoterie encore en activité. La volonté des propriétaires de valoriser le patrimoine architectural du bâtiment et l'existence du 1% Paysage et Développement a permis d'intégrer l'insertion paysagère dans ce projet.
 Source : Cofiroute

OQP1

Axe 3 / Améliorer la lisibilité des paysages en maintenant la transparence visuelle du premier plan
FA1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP1 => FA1.3 / Mettre en place une signalétique homogène

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

C'est par le réseau routier régional que l'on découvre le territoire guadeloupéen. La route joue donc le rôle de porte d'entrée du territoire et doit permettre d'établir un premier lien visuel avec les paysages de l'archipel.

Les alentours de la route sont parfois surchargés d'un affichage publicitaire agressif et démultiplié aux abords des villes et des zones commerciales : couleurs très vives, formats disparates engendrant une véritable pollution visuelle. Cet impact est d'autant plus important qu'il intervient dans un territoire touristique apprécié pour ses paysages de grande qualité.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer le cadre de vie en diminuant l'impact paysager et à lutter contre les nuisances visuelles
- Contrôler et faire respecter la réglementation en vigueur

Action 1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération



RN1/RN4 - Échangeur de Boissard/Chauvel - Giratoire de la RD103



Publicité dans paysage rural patrimonial, qui nuit à l'identité du territoire

DESCRIPTION DE L'ACTION

La valorisation paysagère des itinéraires routiers doit ponctuellement s'accompagner de « désinstallation » des supports d'affichage publicitaire. Le diagnostic révèle qu'il est aujourd'hui nécessaire d'effectuer un « nettoyage » le long des RN de manière à préserver la qualité des paysages et à rétablir un confort visuel pour les usagers.

Pistes d'actions

- Faire un état des lieux de l'affichage publicitaire sur les RN, définir les emplacements où l'affichage peut être implanté et les zones qui doivent rester strictement indemnes d'affichage – identifier les zones prioritaires à traiter
section Pointe-à-Pitre / traversée de Capex comme site pilote
- Renforcer le règlement de voirie
- Définition et mise en œuvre des plans locaux de publicité par commune ou par communauté d'agglomération
- Mettre en œuvre une organisation en partenariat avec l'ensemble des

partenaires concernés pour mutualiser les moyens humains et renforcer la surveillance des routes

- Faire appliquer la réglementation publicité en vigueur hors agglomération en échangeant avec les annonceurs, les publicitaires et les propriétaires privés
- Organiser la publicité en agglomération et proposer une signalétique municipale gratuite pour les commerçants avec une identité visuelle maîtrisée, prôner une simplification stylistique => voir FA3 / Mettre en place une signalétique homogène

OQP1

**Axe 3 / Améliorer la lisibilité des paysages en maintenant la transparence visuelle du premier plan
FA1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération**

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION

Le Règlement National de la Publicité définit la notion de publicité et encadre strictement l'affichage publicitaire :

Publicité : « Constitue une publicité, à l'exclusion des enseignes et des pré-enseignes, toute inscription, forme ou image, destinée à informer le public ou à attirer son attention, les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images étant assimilées à des publicités »

Enseigne : « Constitue une enseigne toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce »

Pré enseigne : « Constitue une pré-enseigne toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée »

La publicité, les pré-enseignes et les enseignes sont régies par les dispositions de la *loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979* et de ses décrets d'application. La *loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010* portant l'Engagement National pour l'Environnement dite « Grenelle 2 » (loi ENE) a modifié en profondeur le régime de la publicité, des enseignes et pré-enseignes. Les objectifs majeurs de cette réforme visent à améliorer le cadre de vie en diminuant l'impact paysager et à lutter contre les nuisances visuelles. Concernant les pré-enseignes dérogatoires, seuls désormais trois types d'établissements sont désormais autorisés à se signaler hors agglomération (fabrication ou vente de produits du terroir par des entreprises locales ; activités culturelles ; monuments historiques classés ou inscrits ouverts à la visite).

Ce régime général de la loi est applicable dans toutes les communes de Guadeloupe puisqu'elles ne sont pas dotées d'un règlement communal ou règlement local de publicité (RLP). Un projet de RLP intercommunal pour la communauté d'agglomération Cap Excellence est par ailleurs actuellement à l'étude (où ça en est?).

Principes

RN2/ Sainte-Marie direction DESHAIES ; panneaux publicitaires qui brouillent aussi la lecture de la signalétique routière

Le *règlement de voirie des Routes de Guadeloupe*, valable sur le périmètre du domaine public routier, précise qu' « hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré-enseignes visibles des routes nationales sont interdites de part et d'autre de celles-ci sur une largeur de 20 mètres mesurée à partir des bords extérieurs de la chaussée ».

Cette interdiction ne s'applique pas en dehors des agglomérations aux enseignes publicitaires et pré-enseignes sous les conditions cumulatives suivantes :

- Elles ne peuvent être visibles que des routes nationales, départementales et communales (et non des routes express)
- Elles ne gênent pas la perception de la signalisation routière
- Elles ne présentent aucun danger pour la sécurité de la circulation,
- Elles sont implantées en dehors du domaine public. La distance de 20 mètres peut alors être réduite.

APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION

Le RNB gagnerait à être systématiquement appliqué afin de préserver les paysages perçus depuis le réseau routier régional. En effet, il est important de souligner que de nombreux affichages publicitaires présents sur le territoire guadeloupéen sont réalisés de manière illégale, sans respect des lois ou sans demande préalable d'implantation auprès des autorités compétentes. Il est normalement obligatoire de déposer un permis en mairie

pour l'implantation de tout panneau sur le domaine public ou une demande auprès de *Routes de Guadeloupe*.

Les agents d'entretien de *Routes de Guadeloupe* signalent auprès du préfet les panneaux dont l'implantation est hors agglomération et non conforme à la réglementation en vigueur ; ceux-ci sont par la suite enlevés par les contrôleurs de la police de l'urbanisme (DEAL), et leurs propriétaires sont verbalisés.

Aujourd'hui, sur l'ensemble du territoire guadeloupéen, les moyens de l'État en termes de police de l'urbanisme et de la publicité sont largement insuffisants. Un travail de concertation et de dialogue avec les annonceurs, les élus et les acteurs concernés doit être mené par la Région, en partenariat avec *Routes de Guadeloupe* afin de proposer une stratégie qui permette d'enrayer ce phénomène et de préserver les paysages.

A compter du 1er janvier 2024, la loi climat et résilience transfère la compétence de police de la publicité aux collectivités :

« Les compétences en matière de police de la publicité sont exercées par le maire au nom de la commune. Si la commune appartient à un EPCI à fiscalité propre compétent en matière de PLU ou de RLP, le maire transfère à son président ses prérogatives en matière de police de la publicité ».
"Disparition du pouvoir de substitution du préfet en cas de carence du maire"
"Le maire devient l'autorité de police compétente".

Le transfert de la compétence représente une opportunité pour les collectivités de contrôler la réglementation, d'harmoniser les pratiques au sein du territoire et de mutualiser les moyens humains et financiers consacrés à l'exercice de police de la publicité.

VERS DES RÈGLEMENTS LOCAUX DE PUBLICITÉ ?

La mise en place de règlements locaux de publicité serait une mesure efficace pour encadrer les implantations anarchiques.

Une réflexion est également à engager sur la signalétique routière en termes de positionnement sur les entrées et sorties de bourgs et sur la qualité, le design des panneaux de signalisation. En effet, certaines entrées de villes souffrent d'une implantation de panneaux d'indication et de signalisation « en grappe », rendant l'information illisible et complexifiant la lecture de la route pour les usagers.

OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.1 / Résorber les délaissés routiers

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

● OQP1 => FA1.1 / Valoriser les fenêtres paysagères

● OQP1 => FA1.2 / Aménager qualitativement les aires d'arrêts

CAS D'ÉTUDE

- N1 / Anse de Bananier, Capesterre-Belle-Eau
- N2 / Morne Capado, Deshaies

CONSTAT ET ENJEUX

Les délaissés routiers sont des parcelles du domaine public routier qui ne sont plus utilisées pour la circulation, du fait de déviations routières ou de rectifications de virage. Dans l'état actuel, les délaissés peuvent poser des problèmes de sécurité : développement conséquent de la végétation, zones potentielles de confusion de conduite, « points noirs paysagers », lieux de dépôt des déchets. Les délaissés routiers provoquent une dépréciation des paysages routiers, en constituant un 1er plan qui empêche d'établir des rapports de contemplation avec les paysages lointains.

L'aménagement de ces lieux est une question qui mérite réflexion tant ces parcelles, souvent bien situées et facilement accessibles par la route présentent un intérêt pour la valorisation des paysages guadeloupéens et pour l'amélioration des conditions de déplacement des usagers du réseau routier.

Action 2.1 / Résorber les délaissés routiers



N2 / délaissé routier de la pointe Marsolle issu d'une rectification de virage. Terrain de sport, aire de stationnement, départ de trace vers Morne Lézard, fenêtre paysagère sur Bouillante en partie masquée par les bâtiments de deux restaurants. Un délaissé routier qui présente un potentiel pour devenir une aire d'arrêt principale.

OBJECTIFS

- Résorber les délaissés routiers afin d'enrayer la dépréciation du domaine routier (impression d'abandon)
- Exploiter le foncier disponible du domaine routier pour des améliorations fonctionnelles et/ou paysagères, au cas par cas

MISE EN ŒUVRE

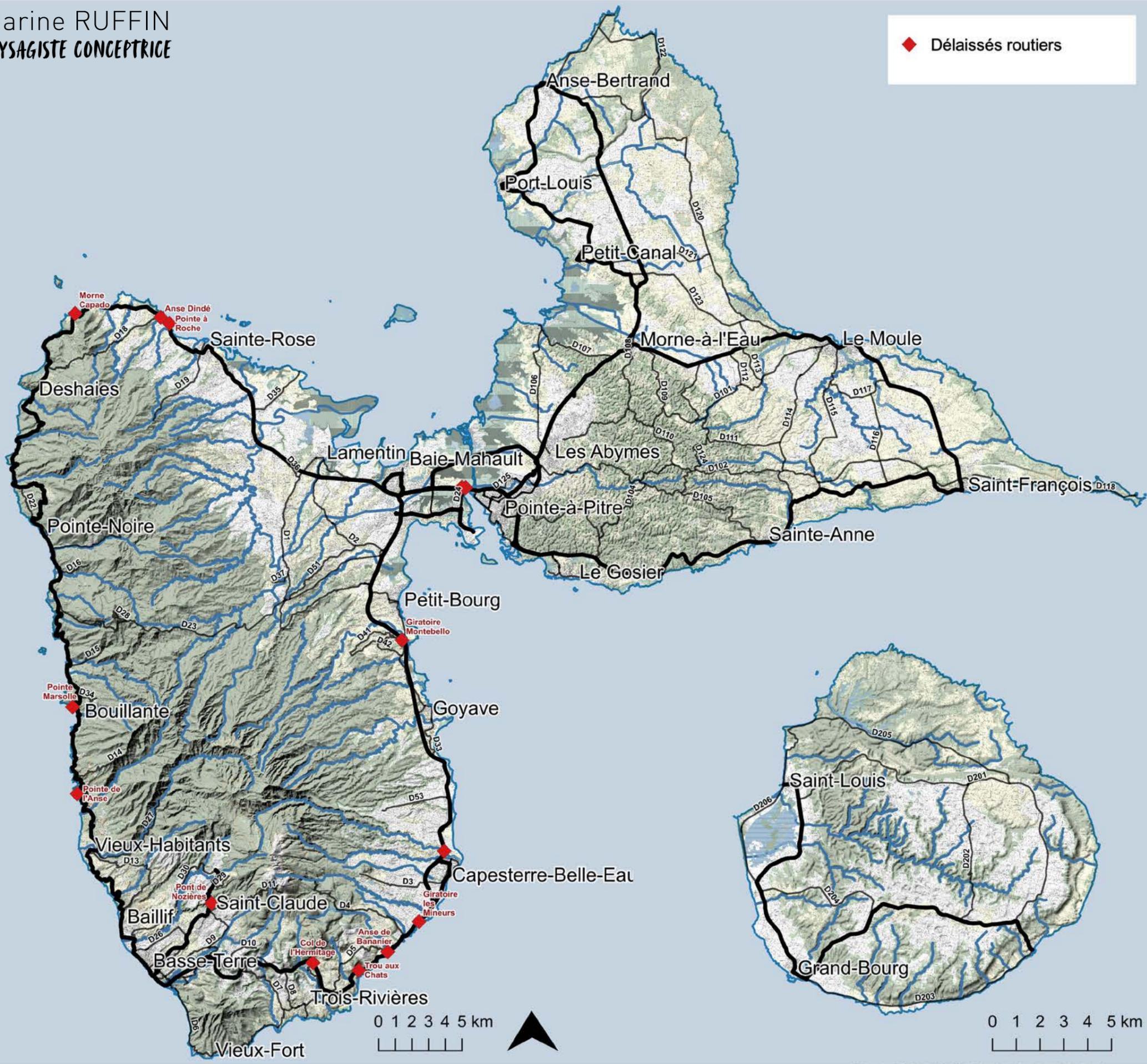
Dans un premier temps, il est nécessaire de faire l'inventaire des délaissés routiers. Un premier recensement a été réalisé dans le cadre du présent plan de paysage (voir carte ci-après). Pour chaque site, il est nécessaire d'identifier le propriétaire foncier, la surface foncière disponible, les conditions de visibilité et d'accessibilité du site.

Dans un second temps, il est nécessaire d'identifier l'usage que l'on pourrait en faire (aire de pique-nique, départ de sentiers, accès aux plages, points de vues...).



N2 / Trou aux Chats. Délaissés routiers de part et d'autre de la route. Source : Google Maps

◆ Délaissés routiers



Délaissés routiers

La carte ci-contre relève les délaissés routiers du domaine public routier national. Il s'agit d'aires d'arrêts non aménagées, de surlageurs de voirie et de pont désaffecté.

Cette carte constitue une base de travail qui pourra être étudiée par les élus, acteurs et gestionnaires, dans le cadre de projets spécifiques de renaturation ou d'aménagement des délaissés routiers.

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Karugéo

I

OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.1 / Résorber les délaissés routiers

L'Anse de Bananier est un site stratégique pour plusieurs raisons :

- L'Anse de Bananier est un seuil paysager marqué, c'est-à-dire un point de basculement entre deux unités paysagères distinctes, celles du plan incliné de Capesterre et des Terrasses du Sud. La sensibilité paysagère offerte par la route change radicalement. L'Anse marque la transition, au contact de la mer.
- le virage de l'Anse de Bananier est une rupture de monotonie sur l'itinéraire fluide et ondulée de la N1 ; le virage serré oblige l'utilisateur à ralentir

Intentions d'aménagement

- Utiliser l'emprise de l'ancienne voirie aujourd'hui désaffectée afin d'aménager une aire de stationnement sécurisée
- Requalifier la traversée du bourg (matérialisation des entrées, cheminement piéton, traversées piétonnes, arbres d'alignement pour ombrage). Permettre l'accès au site dans les deux sens de circulation (construire un terre-plein central permettant l'insertion ponctuel d'un Tourne-à-Gauche)
- Faciliter les accès piétons vers la plage et lier les espaces entre eux par des cheminements piétons
- Renforcer et gérer la végétation en place pour valoriser le site, s'appuyer sur le couvert végétal existant pour favoriser les vues sur les îles et améliorer la qualité paysagère du littoral.
- Requalifier l'espace public et la place du marché en un espace multifonctionnel au service de tous (stationnement, pause, point de vue, restauration, commerce, ...). Installer du mobilier (bancs, carbets, tables de pique-nique)
- Installer une signalétique

Cas d'étude : N1 / Anse de Bananier, Capesterre-Belle-Eau



Plan masse du projet (SIGNES Paysages)



OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.1 / Résorber les délaissés routiers

Référence

Aménagement du col de Tahara'a, Ville de Arue, Tahiti, 2013, MOE Alexis Nguyen-The architect. Le site est implanté au niveau d'un giratoire routier, offrant un panorama à 180° sur le littoral et le récif d'Arue et sur la côte tahitienne. L'aménagement est minimaliste, simple et fonctionnel, d'inspiration locale, afin de servir d'écrin et de valoriser la beauté du point de vue. De nombreux équipements (amphithéâtre, cheminements sur deck, table d'orientation) mettent en valeur les composantes paysagères.



OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.1 / Résorber les délaissés routiers

Deux délaissés routiers issus de rectification de virage ont été identifiés sur le site de Morne Capado. La fenêtre paysagère sur la mer et le potentiel d'une aire d'arrêt principal font de ce site un jalon prioritaire.

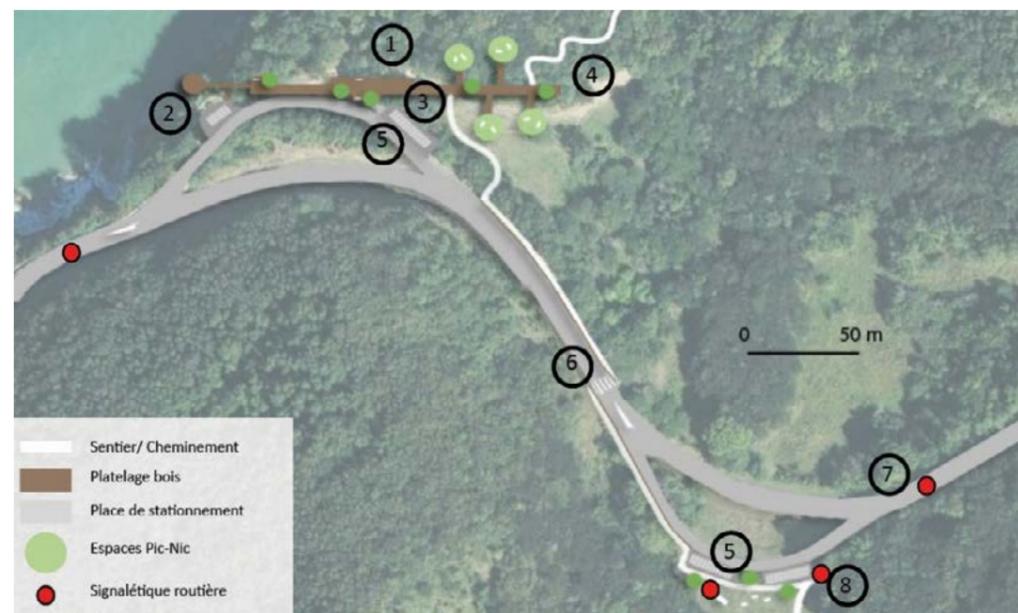
Intentions d'aménagement

- Valoriser le panorama paysager, la vue sur les îles, le littoral et les mornes. Entretenir la végétation et veiller à l'ouverture visuelle.
- Imaginer un projet d'ensemble permettant de relier les deux délaissés routiers par un cheminement piéton sécurisé. Un projet d'ensemble en interaction avec les espaces connexes.
- S'appuyer sur les espaces ouverts (non boisés) pour mettre en valeur le paysage : point d'observation, belvédère. Préserver ces espaces ouverts du développement de la végétation.
- Organiser le stationnement pour accueillir les véhicules tout en limitant l'imperméabilisation du site
- Prendre en compte les départs de sentiers existants donnant accès au littoral et à la forêt. Aménager des accès sécurisés des piétons aux sites naturels. Mise en place de signalétique d'activités.
- Installer une signalétique homogène et sobre, directionnelle, pédagogique et informative. Sensibiliser et informer les usagers aux paysages guadeloupéens : table d'orientation, support de lecture des paysages, enjeux de biodiversité,
- Proposer du mobilier de repos et de détente : carbets, bancs, table de pique-nique

Cas d'étude : N2 / Morne Capado, Deshaies



État existant



1. La terrasse en platelage bois et le mobilier
2. Le belvédère donnant sur la mer
3. Plantation d'arbres pour garder l'ambiance naturelle
4. Mise en valeur du sentier reliant les terrasses à la plage attenante
5. Création des parkings
6. Aménager une traversée piétonne sécurisée
7. Installer une signalétique le long de la route pour indiquer la présence des aménagements
8. Installer une signalétique d'information sur les milieux, le paysage, la présence de sentiers de randonnées.



OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.1 / Résorber les délaissés routiers

Référence

Aménagement du belvédère de Faaroo, Ville de Taputapuatea, Polynésie française, 2021. Le site est implanté sur un plateau qui offre un point de vue exceptionnel sur la vallée de Faaroo. La conception du projet a été menée en collaboration avec les élèves des classes patrimoine du collège de la commune. Une plateforme couverte d'une pergola surplombe la caldera, un espace de pique-nique. Des tables d'orientation présentent les points d'intérêt de l'île avec notamment un descriptif de la géologie, faune, flore, histoire et culture.



Présidence de la Polynésie française



Présidence de la Polynésie française



Présidence de la Polynésie française



Présidence de la Polynésie française



Tahiti Nui Télévision



Tahiti Nui Télévision

OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers
FA2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP2 => FA7 / Résorber les délaissés routiers

extrait tome 1 - signes

« L'histoire des routes ne serait pas complète sans celle des ouvrages de franchissements des nombreuses rivières et ravines qui sillonnent l'ensemble de l'archipel. Jusqu'au 18ème siècle, tous ces ouvrages étaient conçus en poutres de bois, peu solides et difficiles à entretenir. Afin d'améliorer la circulation des personnes et des biens par mauvais temps (fortes pluies), il est décidé sous la royauté de construire de nouveaux ponts en même temps que l'on sécurise le réseau routier par les travaux des ingénieurs. La révolution sur les ouvrages de franchissement s'effectue à la fin du 19ème siècle lorsque les ateliers Eiffel construisent des ponts préfabriqués à « monter sur place ». Les ouvrages étaient acheminés depuis la France par bateaux en pièces détachées puis assemblés au sol. Ces assemblages et la mise en place des ponts sur leurs appuis faisaient appel à une technique mise au point par Gustave Eiffel. En 1935, la rivière Petite Plaine à Pointe Noire est franchie par un pont construit dans les ateliers Eiffel. L'ouvrage monté sur place permet la liaison routière de Basse-Terre à la commune de Pointe Noire jusque là isolée. Nombreux sont les ponts Eiffel qui ont été mis en place sur l'archipel. Beaucoup ont disparu ou sont recouverts d'une végétation qui les rend invisibles. Sainte-Anne, Sainte-Marguerite, Matouba et bien d'autres communes ont sur leur territoire un ouvrage « estampillé » Eiffel. Le plus connu de la Guadeloupe reste sans conteste le pont de la Gabarre dont le chantier est confié à Louis Doulat (ingénieur Guadeloupéen 1896-2003). »

CONSTATS ET ENJEUX

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. Beaucoup des ouvrages routiers anciens ont perdu leur usage et n'ont aujourd'hui plus de rôle local.

Action 2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art



N11 / le Pont de l'Alliance traversant la Rivière Salée, ouvrage d'art récent dont le profil galbé offre des vues sur le paysage (la mangrove en second plan, les Mamelles en arrière plan)
(c) Atlas des Paysages



N2 / le « Pont Rouge » sur la rivière de Deshaies, passerelle piétonne construite au début du 20ème siècle - (c) guadeloupe-tourisme.com

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Mettre en valeur les ouvrages de franchissement les plus remarquables du patrimoine routier
- Retrouver un usage local pour les ouvrages de franchissement aujourd'hui désaffectés
- Veiller à l'homogénéité et la qualité paysagère de l'ensemble des ouvrages d'art, remarquables comme ordinaires

DESCRIPTION DE L'ACTION

Valoriser les ouvrages de franchissement à valeur historique

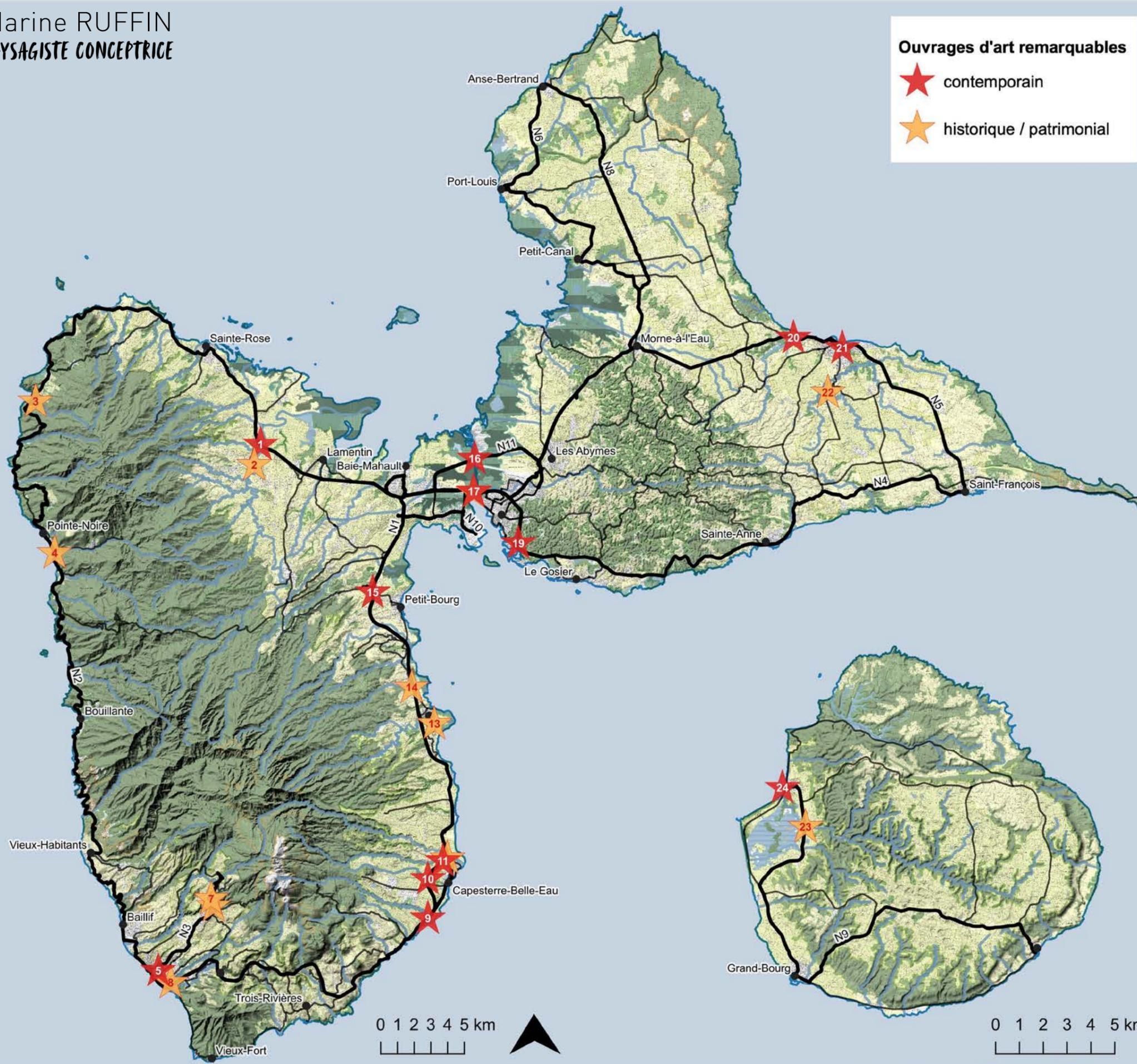
L'attitude qu'entraîne le plus couramment l'intérêt pour le patrimoine est celle de vouloir le préserver dans son état d'origine. Or, un élément de patrimoine qui n'a plus de fonction est une coquille vide, perdant une grande partie de sa signification. Le patrimoine peut aussi être mis en valeur par une transformation contemporaine qui respecte son histoire en la complétant. Les ponts Eiffel qui ne sont pas empruntés par la circulation automobile ou plus reliés au réseau routier soulève un enjeu de valorisation du patrimoine: de nouveaux usages sont à explorer pour mettre en valeur ces éléments,

notamment pour les liaisons piétonne et cyclable.

Matérialiser les portes d'entrée

Les ouvrages de franchissement marquent très souvent l'entrée dans une ville ou dans un paysage, les rivières et ravines étant les frontières naturelles du territoire des communes et des unités paysagères. Valoriser les ouvrages de franchissement dans l'idée de renforcer l'effet porte d'entrée, de requalifier les portes d'entrées et de mieux matérialiser les seuils paysagers. Par exemple, les entrées dans la ville du Moule sont matérialisées par le franchissement du pont Bleu à l'ouest et de la passerelle des deux rives à l'est. Un projet global de valorisation de ces deux ouvrages permettraient de mieux identifier ces points d'entrées comme des événements majeurs sur l'itinéraire routier (signalétique, entretien de la végétation, mise à distance du stationnement et des éléments disparates tels que conteneurs à déchets, panneaux publicitaires, aménagement de cheminement piéton, ...).

Outre la valorisation des ouvrages d'art les plus remarquables dans le paysage routier, les ouvrages d'art ordinaires méritent également une attention pour permettre garantir une bonne lisibilité des ravines ou des rivières traversées. Il s'agit notamment de 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. Il convient de privilégier un langage simple, sobre, minimaliste qui « s'efface au regard ».



Ouvrages d'art remarquables

- ★ contemporain
- ★ historique / patrimonial

Les ouvrages d'art remarquables

La carte ci-contre relève les ouvrages d'art remarquables du patrimoine routier national. Il s'agit d'ouvrages de franchissement des rivières et ravines : ouvrages contemporains d'une longueur supérieure à 50 mètres et ouvrages ayant une valeur patrimoniale, historique et architecturale (patrimoine Eiffel notamment).

Cette carte constitue une base de travail qui pourra être étudiée par les élus, acteurs et gestionnaires, dans le cadre de projets spécifiques de valorisation des ouvrages d'art du réseau routier régional.

id	nom
1	Pont de la Boucan
2	Pont Moko
3	Pont Rouge sur la rivière de Deshaies
4	Pont Eiffel sur la Rivière Petite Plaine
5	Viaduc de Basse-Terre
6	Pont de Nozières
7	Pont Eiffel sur Rivière aux Écrevisses
8	Pont du Galion
9	Viaduc du Grand Carbet
10	Viaduc des Ravines
11	Viaduc du Pérou
12	Viaduc de Sainte Catherine
13	Pont de la Petite Rivière à Goyave
14	Pont Gouin sur Rivière la Rose
15	Pont de la Lézarde
16	Pont de l'Alliance
17	Pont de la Gabarre
18	Pont de la Gabarre
19	Viaduc de Maricane - Pont Blanchard
20	Pont Bleu sur la Ravine du Nord-Ouest
21	Passerelle des Deux Rives
22	Pont d'Eau Blanche
23	Pont Rouge sur Saint-Louis
24	Jetée de Saint-Louis

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Karugéo

OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art



N2 / franchissement de la ravine Rollier, garde-corps bois et ripisylve



N3 / le garde-corps, à hauteur du regard de l'automobiliste, influence la perception du cours d'eau



N2 / le franchissement de la rivière Petite Plaine marque l'entrée Sud dans la ville de Pointe-Noire. À droite, le pont Eiffel, visible depuis la route, est réhabilité et articulé avec une circulation piétonne. La route emprunte aujourd'hui un nouvel ouvrage de franchissement dont les garde-corps verts ne s'effacent pas devant la singularité des lieux (vue sur la rivière et sur la mer).



N2 / franchissement de la Rivière de Beaugendre, le garde-corps « transparent » de l'ouvrage laisse apercevoir le lit de la rivière et le relief de la vallée en arrière-plan



N9 / le Pont Rouge, franchissement de la rivière Saint-Louis



N5 / le Pont Bleu, franchissement de la ravine du Nord-Ouest, entrée dans le Moule

OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art



Sentier des crêtes, belvédère sur le lac de Serre-Ponçon - MOE Topografik Paysagistes, MO Commune de Réallon - Exemple d'un garde-corps en acier corten qui « s'efface au regard » au profit du paysage (c) Régie des Remontées Mécaniques



Viaduc ferroviaire de Garabit, Loubaresse - Ouvrage de franchissement réalisé par l'entreprise Gustave Eiffel, classé monument historique en 2017 - Prouesse d'ingénierie, peinture rouge, mise en lumière, scénographie du franchissement de la vallée... le viaduc est un élément patrimonial marquant dans le paysage, dont les pays et les acteurs touristiques tirent parti (mise en valeur dans les guides touristiques, exposition « Le Géant de la Truyère », valorisation de belvédères pour observer le viaduc) - (c) <https://www.pays-saint-flour.fr/incontournables/viaduc-de-garabit/>

Références



Nouvelle connexion routière N69, Brabant, Pays-Bas - MOE H+N+S Landscape Architects - Prix LILA 2022 Infrastructure - Trois passerelles piétonnes traversent la route « d'un seul geste » : les itinéraires récréatifs (cyclables et piétons) sont amenés sur un plateau surélevé et à partir de ce niveau, un escalier doux et large mène le piéton sur la N69. Une balustrade à lamelles de bois embrasse le parcours et les talus en pente sont plantés d'espèces indigènes. Depuis la route, l'ouvrage d'art présente la même silhouette élancée et incurvée que tous les autres ponts. Un nom est donné à chaque ouvrage d'art dans un démarche de valorisation.



Route de l'Atlantique, Norvège - La route de l'Atlantique (Atlanterhavsveien) longe les rivages du nord-ouest de la Norvège. Cette route unique en son genre est construite sur plusieurs petites îles et récifs reliés par huit ponts et emprunte plusieurs chaussées et viaducs. Le contact étroit que nouent les visiteurs avec l'océan, conjugué à la conception unique des ouvrages d'art, suscitent l'intérêt de nombreux voyageurs. Reconnue comme site du patrimoine culturel, cette route longue de 8 km est l'une des routes nationales touristiques de Norvège. Elle se classe également parmi les sites respectueux de la nature les plus prisés du pays. (c) landezine.com

OQP 2

Axe 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.2 / Mettre en valeur les ouvrages d'art

Ouvrages de soutènement

Le réseau routier, calé en partie en situation de montagne, nécessite de nombreux ouvrages de soutènement. Le traitement des ouvrages de soutènement est important pour l'identité du patrimoine routier. La réalisation de soutènements en pierre par exemple, plutôt que par des enrochement ou casier béton, est à privilégier. Poursuivre le savoir-faire et l'entretien des maçonneries en pierre est important pour l'identité du patrimoine routier.

L'objectif est de veiller à la qualité paysagère des soutènements.



N3 / Saint-Claude : en bord de route, un ouvrage de soutènement en pierre sèche à partir de pierres locales participe à la qualité paysagère de la traversée urbaine



N5 / Entrée nord dans Saint-François : la route traverse l'extrémité de la Barre de Bragelone (soutènement en casier béton à droite)



N2 / Anse à la Barque : un parapet en maçonnerie de pierres, plutôt qu'une glissière de sécurité en métal, apporte une qualité paysagère à la route

OQP 2

AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers

CONSTATS EN ENJEUX

Les terrassements permettent de conférer à la route les caractéristiques géométriques et techniques la rendant compatible avec sa destination fonctionnelle, mais aussi vis-à-vis des contraintes physiques des sols traversés. 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.

Les routes aménagées plus récemment sur de nouveaux itinéraires privilégient la vitesse maximale de circulation et fonctionnent principalement sur le système de déblai-remblai et tendent vers un effacement du relief patrimoine. Les routes passent dans des tranchées, les linéaires de talus en déblai trop long forment des œillères et finissent par « oublier » le paysage.

Le système d'aménagement des routes en déblai-remblai crée des talus routiers à l'impact visuel très fort. 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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

Les impératifs techniques de traitement des talus répondent avant tout à des problématiques d'aménagement, d'entretien, de stabilité et de sécurité face aux aléas sismiques. Cependant, ces derniers ne sont pas incompatibles avec la qualité paysagère. Afin de minimiser l'impact paysager des talus routiers, il est nécessaire de concilier impératifs techniques et qualité paysagère. Mixer les techniques de traitement et de modelage des talus est un moyen pour un résultat harmonieux évitant la banalisation du paysage routier.

Action 2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers



N2 / Plaine cannière du Nord Basse-Terre ; talus en déblais raidis et partiellement végétalisés



N4 / Traversée à grande vitesse d'un secteur des Grands Fonds ; talus rocheux raidis et banquettes végétalisées ; intervention artistique à droite qui semble avoir voulu habiller ces « murs noirs »



Échangeur N1/Route de la Traversée : traitement minéral et coloré d'un talus dont la pente ne représente pas une contrainte à la végétalisation



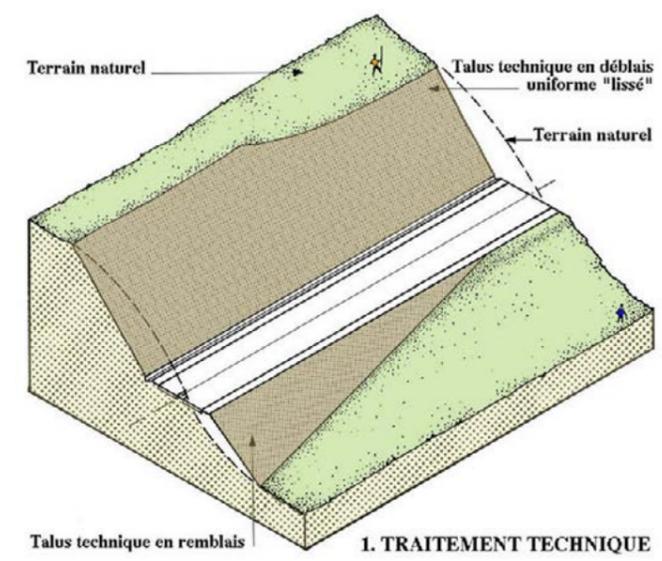
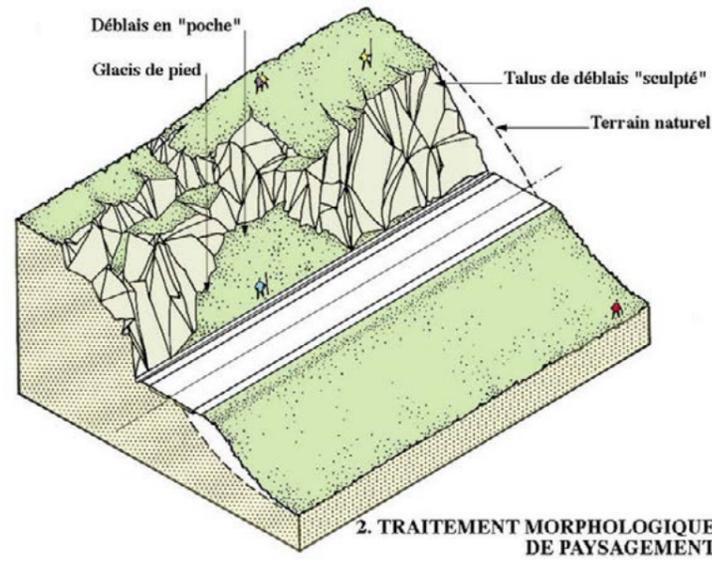
N6 / Traversée du plateau ondulé encadrée ponctuellement par des talus rocheux en déblai, surmontés de cordons de végétation arborée, qui enferment l'utilisateur sur la route

- Promouvoir une meilleure insertion de l'infrastructure routière dans le paysage traversé
- Créer les conditions optimales à l'implantation et au développement de la végétation.

Les talus routiers du réseau régional sont caractéristiques des grands ensembles paysagers, dont l'identification réalisée dans l'Atlas des Paysages repose en partie sur la nature du socle géologique. Sur Grande Terre par exemple, l'aménagement des routes repose en partie sur la négation partielle du relief préexistant, par arasement des mornes et comblement des fonds humides (cf page 15 Atlas des paysages Grande Terre). Des affleurements rocheux caractéristiques, parfois presque verticaux tels des murs, font partie du paysage routier de Grande Terre et évoquent le socle calcaire de l'île.

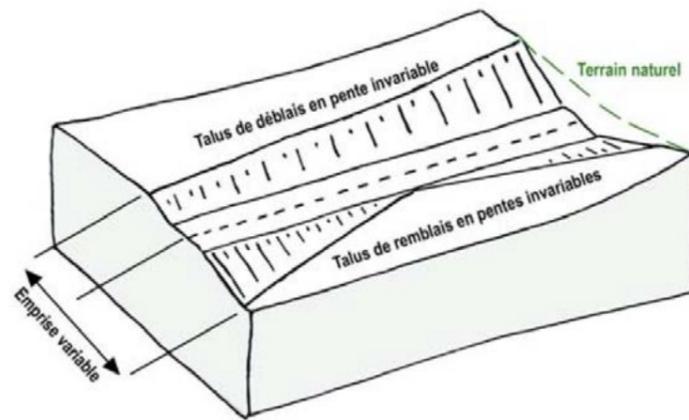
- Valoriser les talus rocheux (cadrage, mise à jour de la géologie, ...)

OQP 2
AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers
FA2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers

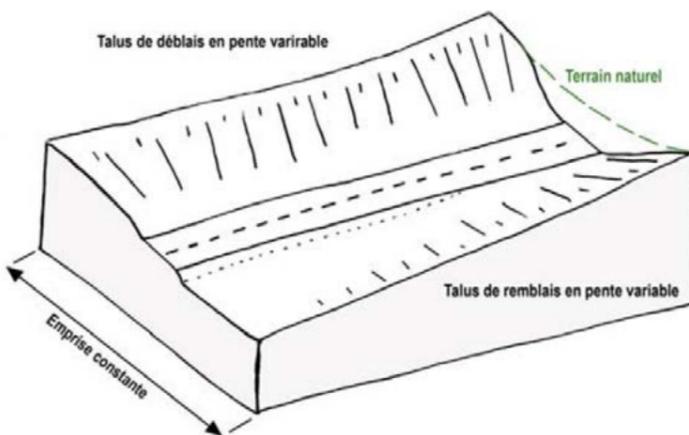


Blocs diagrammes de deux façons de traiter un talus aux abords d'une route - (c) Claude Chazelle

Pentes variables



Traitement technique : emprise routière variable et talus invariables



Traitement respectueux de la géographie traversée

Le modelage des talus routiers : vers des traitements morphologiques

Le modelage, qui a pour effet de créer une transition entre les surfaces terrassées et les zones non atteintes, gomme l'artificialité des talus et atténue les effets de contraste. Ces actions ont pour conséquence une meilleure implantation des végétaux ce qui facilite l'intégration paysagère des talus routiers. [La végétalisation, guide technique, Sétra, mars 1994]

1 / Travailler des modèles morphologiques qui consistent à effacer les aspects purement techniques des talus routiers. Donner une valeur paysagère au talus routier, en faire un objet qui dépasse symboliquement sa simple fonction.

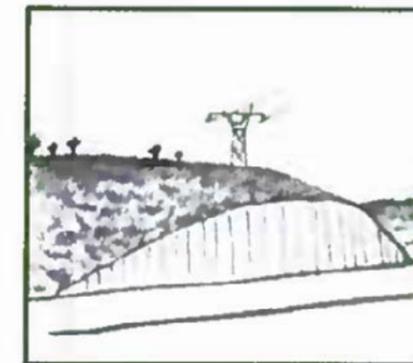
Le terme « traitement géomorphologique » est utilisé par opposition aux techniques de terrassement classiques définies selon les règles techniques et fonctionnelles et qui déterminent des formes régulières. Il recouvre les techniques de terrassement qui permettent de créer des mouvements de sol en rapport avec la morphologie des lieux traversés.

Les grands principes de modelage des talus routiers sont les suivants :

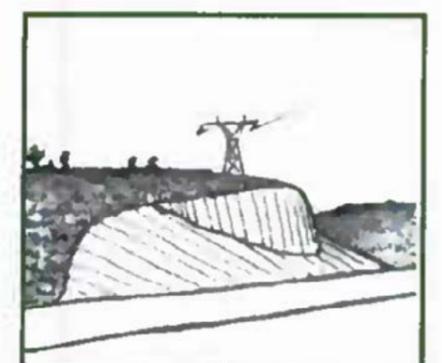
- Talus à profil sigmoïdal
- Talus à emprise constante et à pente progressive. La crête du talus est implantée à une distance constante de infrastructure, ce qui a pour effet de faire varier les pentes progressivement (voir schéma ci-contre).
- Retournement des talus : lorsque la stabilité des terrains le permet, réaliser un talus incliné aux extrémités et à la base, surmonté d'une partie subverticale qui apparaîtra, après végétalisation des parties inclinées, comme un affleurement rocheux, une falaise juchée au milieu d'un versant
- Traitement en facettes afin d'atténuer par un jeu d'ombres l'effet du prédécoupage
- Reconstitution des talwegs en faisant varier la pente des talus au niveau des talwegs recoupés par les terrassements

- Suppression des merlons et des talus de faible hauteur, raccordements au terrain naturel, y compris en remblai
 [Insertion d'une infrastructure routière, Concilier terrassements et enjeux paysagers, Sétra, juillet 2008]

2 / Privilégier une diversité de traitement afin de montrer les qualités inhérentes aux régions géologiques que les routes traversent. Insister sur le fait que la route a traversé une morphologie de plan incliné, de vallée encaissée, de petites vallées enchevêtrées, etc. Une morphologie de talus technique avec un trait de scie peut être intéressante, à condition de ne pas être systématisée, comme cela est le cas pour la plupart des routes nouvelles. Un traitement "naturaliste" contraste avec un traitement technique dont l'artificialité peut être presque amplifiée. Plutôt que de sculpter une paroi, il peut être intéressant de miner avec un peu plus de marge, de procéder à l'abattage puis de laisser le "chaos" tel quel.
 [Composer un paysage - Entretien avec Claude Chazelle par Marie-Laure Garnier - Chaire terres et paysage, Le paysagiste et le remblai - Les entretiens n°2 - École nationale supérieure du Paysage, juillet 2022]



TALUS CLASSIQUE



TALUS "RETOURNÉ"

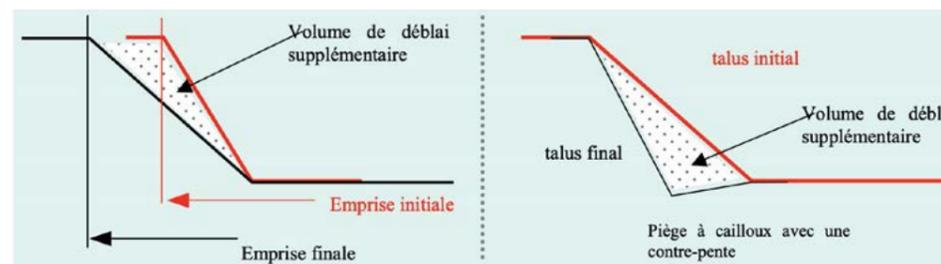
Principe du retournement de talus - Source : Sétra

Source : Routes nationales 7 et 82, Coordination paysagère, IVe Phase. A. MAZAS, C. CHAZELLE. Schéma directeur paysager. DDE de l'Allier, de la Loire & et de la Nièvre, 1996, 113p

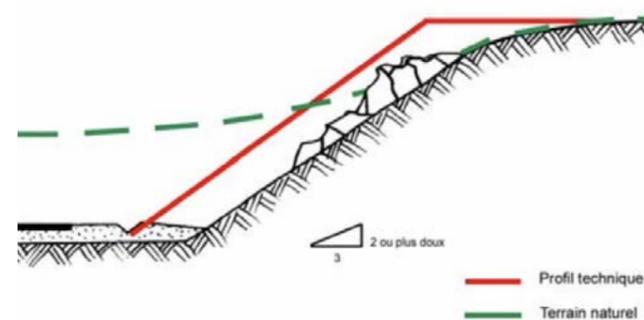
OQP 2

AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers



Exemple d'adaptation de pente de talus (c) Sétra



Tirer parti de la géologie du site



N2 Côte Sous le Vent / Talus rocheux

Adapter les pentes des talus routiers

En déblai, les contraintes géotechniques peuvent imposer un adoucissement des pentes de talus ou, à l'inverse, autoriser un raidissement de talus rocheux. La pente de talus peut être adoucie généralement sans inconvénient pour la stabilité. Dans ce cas, les conséquences pour le projet sont l'augmentation des volumes de déblais et l'augmentation des emprises au sol. Cet adoucissement de pente peut être recherché pour le projet paysager ou pour répondre à un besoin de valorisation de matériaux spécifiques (sols ou roches de bonne qualité géotechnique).

En remblai, les contraintes de stabilité peuvent nécessiter un adoucissement des pentes de talus ou un renforcement (raidissement des talus limitant l'emprise au sol des remblais)

Aménager une route en utilisant un minimum de foncier suppose d'avoir des talus très raides extrêmement dur à gérer. L'ouverture ne doit pas être trop large pour des raisons de coûts (limite des emprises, contraintes des ouvrages de franchissement).

1/ Adopter des emprises routières plus larges pour adoucir les pentes de talus. Quand c'est possible, ouvrir, élargir les tranchées pour ouvrir la vue sur les paysages. Casser l'effet paroi, coucher les talus assez longuement, travailler la profondeur, proposer de cadrer des fenêtres paysagères. Essayer d'émousser la tête des talus, ne pas avoir de crête de talus, remblayer beaucoup plus loin pour retrouver un relief qui ait une certaine vraisemblance.

2/ Permettre la réappropriation des espaces proches de la voie pour des usages agricoles ou d'autres usages. La méthode de couchage des talus permet la remise en culture des bords de route, les clôtures pouvant venir jusqu'en bord de route. Dans le cas de talus routier de faible hauteur, cela permet finalement de gagner du foncier propre à la route pour l'agriculture. Cette solution permet de minimiser les frais de gestion de la route, car les talus routiers à faucher et couper représentent des frais de gestion importants. Un conventionnement peut être passé avec un éleveur local afin qu'il mette à pâturer ses animaux et assure de cette façon l'entretien des talus.

L'intérêt pour le paysage est que la route borde les espaces agricoles. Les talus de déblais ou de remblais appartiennent au paysage traversé, et non pas à la route, la route s'ouvre sur les paysages.

[Le sol et le relief comme patrimoines - Entretien avec Alain Freydet par Marie Laure Garnier - Chaire terres et paysage, Le paysagiste et le remblai - Les entretiens n°1 - École nationale supérieure du Paysage, juillet 2021]



A19 étirement et adoucissement des talus de remblai et de déblai en continuité avec le site

(c) Sétra



A 84 zone de matériaux excédentaires les pentes faibles et étirées s'inscrivent dans les lignes générales du site.

Références

OQP 2
AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers
FA2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers

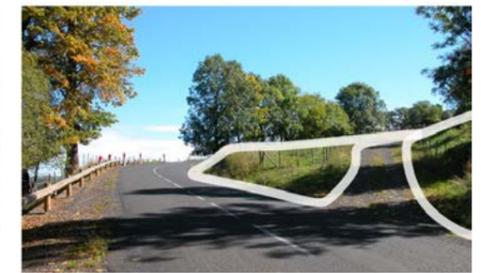


les « falaises » calcaires - (c) Folléa + Gautier

Aménagement de l'entrée de ville de Saintes, MOE, Folléa + Gautier
 Le socle calcaire de la ville est mis en valeur par un double travail de modelage : à la place de talus technique de 3 pour 2, des talus rocheux verticaux contrastent avec des glacis d'herbe à la pente très douce. L'entrée de ville est scénographiée. Source : conférence Expérience de Paysage Martinique Bertrand Folléa & Serge Gunot



Échangeur de Saintes : ouvrages et terrasses en Terratrel (mur constitué de panneaux de treillis d'acier à mailles soudées disposés verticalement et montés par rangs horizontaux) (c) Folléa + Gautier



Rénovation de la route D680 à côté de Dienne (Cantal), mise en œuvre de talutages pour une cohérence avec le paysage environnant (c) Claude Chazelle



Alice Freytet, paysagiste DPLG dessine sur le chantier le modelé du talus avant que n'intervienne la pelle mécanique pour conserver quelques éperons calcaires que viendra compléter un muret en pierre sèche, AF

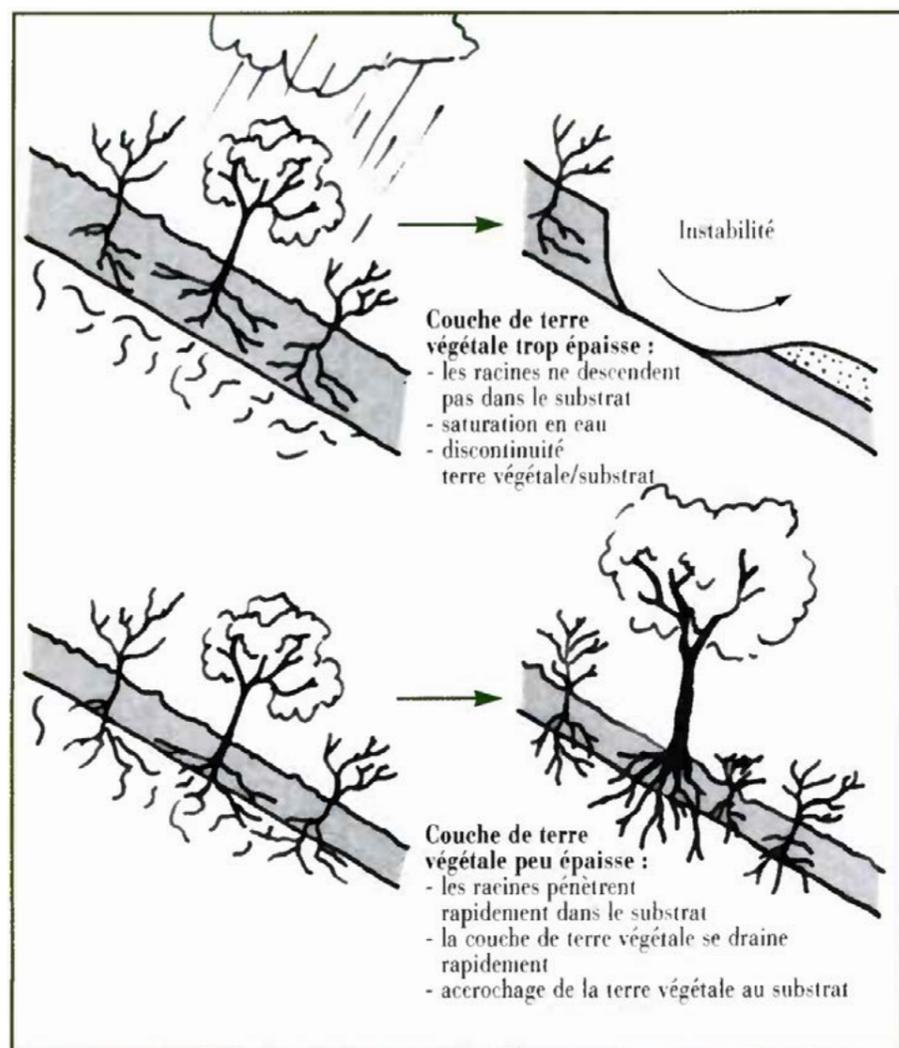


RD908 / Bédarieux, Hérault (c) Claude Chazelle

OQP 2

AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers



Influence de l'épaisseur de nappage de terre végétale sur la stabilité - Source : Sétra

La végétalisation des talus routiers

La végétalisation des talus pour assurer la stabilité technique et la qualité environnementale et paysagère est à mettre en œuvre systématiquement, avec des techniques de semis hydrauliques et des palettes végétales locales.

Les objectifs de la végétalisation des talus sont multiples :

- **La stabilisation superficielle des sols** : la végétalisation rapide des talus permet de stabiliser la surface des sols et d'éviter les effets de ravinement ; le couvert végétal est un des meilleurs moyens de réduire l'érosion superficielle dans la mesure où les végétaux et les techniques sont adaptés à cet objectif (système racinaire développé, effet de couverture des parties aériennes, cycle végétatif long, pérennité des espèces...).

L'érosion superficielle due à la pluie, au vent, ou à l'altération des roches, est la cause non seulement de la détérioration des surfaces par la formation de ravines mais aussi du mauvais fonctionnement, à cause du colmatage des ouvrages annexes destinés à collecter et à évacuer les eaux de ruissellement. Sous-estimer les problèmes d'érosion superficielle, c'est accepter les risques de dysfonctionnement d'un ouvrage et des coûts de maintenance et d'entretien très élevés.

- **La sécurité des usagers** : augmentation de la lisibilité du parcours, etc. les végétaux facilitent la lecture du tracé de la route.

- **La qualité paysagère** : la végétalisation permet d'intégrer les terrassements dans le paysage environnant, cicatrise les plaies dues aux terrassements, outil pour conserver le caractère spécifique des lieux (rappel des ambiances végétales régionales traversées sur les talus en bord de route), donner une image de marque à un itinéraire

- **L'optimisation et réduction des travaux d'entretien** : l'entretien représente une charge très importante pour le gestionnaire et également une part très forte et souvent sous-estimée du coût global de l'équipement. En jouant sur le choix des végétaux, sur la composition des mélanges d'espèces et sur leur arrangement spatial, la végétalisation peut permettre de réduire ou même de supprimer les interventions d'entretien. **D'une manière générale, un couvert strictement herbacée, l'emploi d'espèces exotiques ou horticoles, la disposition des arbres ou arbustes en individus isolés nécessitent plus de soins et d'entretien que l'installation d'espèces autochtones et les boisements continus.**

- **La qualité écologique** : rétablir des conditions écologiques satisfaisantes pour les milieux traversés (faune et flore)



N1 / Goyave : talus routier dénudé soumis à l'érosion superficielle et au glissement de terrain ; pente forte et ligne de pente longue complique l'implantation du couvert végétal

Contrainte de milieu / Selon le type de végétation envisagée il peut être nécessaire de faire des apports de terre végétale. Si l'on souhaite végétaliser les talus, il est non seulement nécessaire de constituer un sol, mais également une qualité de sol (substrat). [Sétra, Insertion d'une infrastructure routière, juin 2008]

Pendant longtemps l'utilisation de la terre végétale a été considérée comme l'étape indispensable d'une action de végétalisation. A l'heure actuelle, une meilleure connaissance de la gestion des espaces enherbés et des mécanismes de recolonisation attestent que, pour une conception plus écologique, l'utilisation de la terre végétale ne doit pas être systématique. Une nature de terrain, pauvre en matière organique, permet l'établissement d'une flore particulièrement intéressante au contraire d'un sol riche qui laissera s'installer une flore prairiale (majoritairement des graminées) moins intéressante d'un point de vue paysager.

Contrainte géométrique / La pente des talus est un facteur essentiel de la faisabilité technique de la végétalisation des terrassements. Suivant l'importance de la pente et la facilité d'accès aux surfaces à végétaliser, le coût de techniques de préparation de terrain mais aussi les modalités techniques d'installation de la végétation ainsi que les travaux d'entretien et éventuellement d'exploitation varieront fortement.

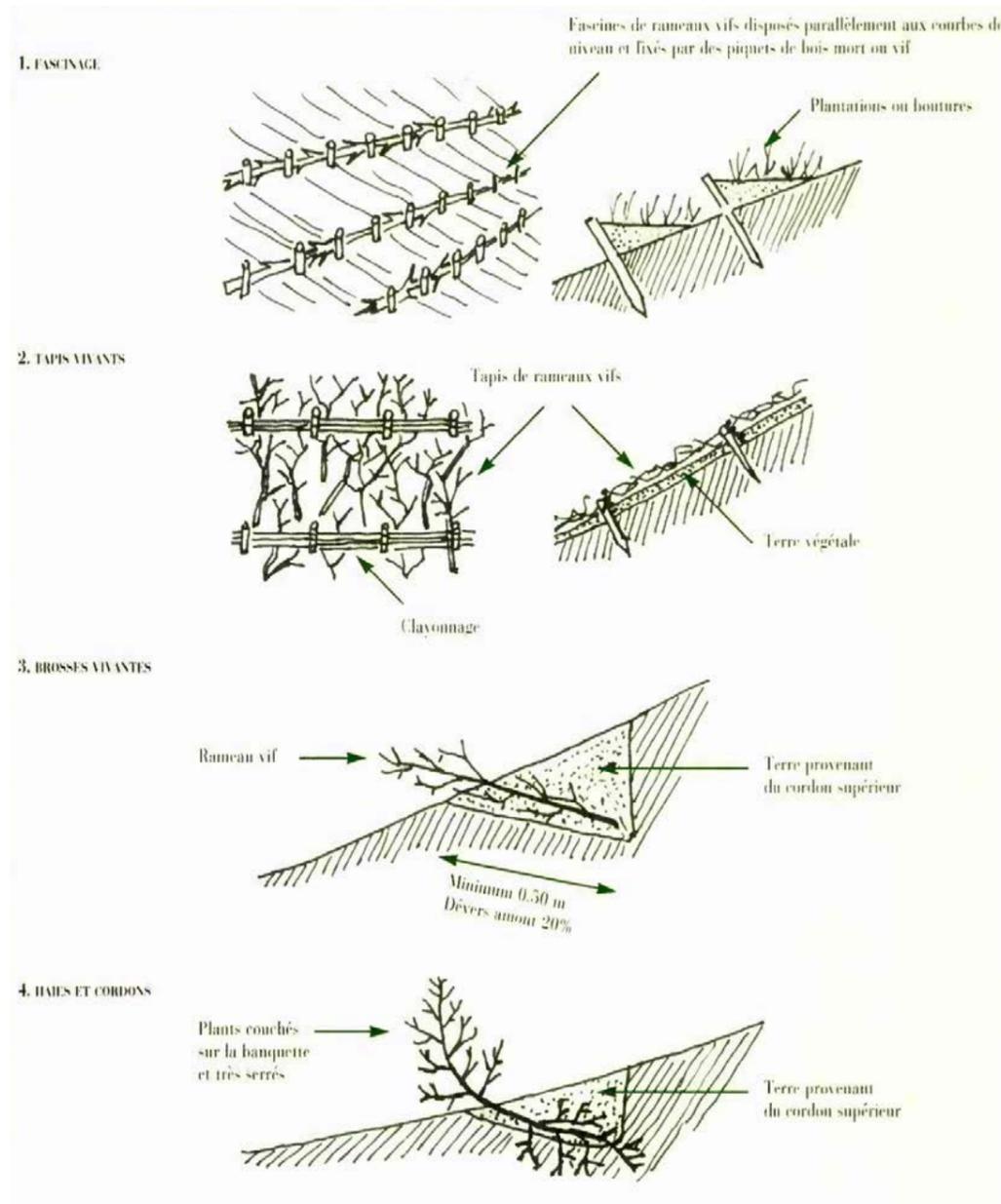
La réalisation de banquettes permet de végétaliser des pentes fortes et très fortes. Plusieurs techniques de stabilisation de pente faisant appel à du matériel végétal ont été regroupées sous le terme « fascinage ». Ces techniques ont été plus utilisées pour la lutte contre l'érosion dans les bassins torrentiels que pour la stabilisation des talus (où par tradition, le « génie civil » est plus systématiquement préféré au « génie biologique »).

[Source : La végétalisation, La végétation outil d'aménagement, guide technique, Sétra]

OQP 2

AXE 1 / Maîtriser l'impact paysager des aménagements routiers

FA2.3 / Minimiser l'impact paysager des talus routiers



Les techniques de fascinage (c) Sétra

Références



Plantations de 24 000 arbres, arbustes et buissons, en bordure de l'A36 à Mulhouse (c) Stéphanie Mallauran/France Télévisions



Le long du périphérique parisien, en avril 2018 à la Porte de Montreuil, l'association Boomforest met en œuvre des plantations de type Miyawaki. CC BY-NC-ND

OQP 2

Axe 2 / Gérer le patrimoine végétal routier

FA2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes routières

CONSTATS ET ENJEUX

Les dépendances vertes participent à la qualité des paysages routiers et à l'insertion de la route dans les paysages du territoire traversé. Implanté en bord de route, le végétal peut être au service de l'identité du territoire au travers d'un choix d'espèces locales et représentatives de la flore guadeloupéenne. Or aujourd'hui, l'entretien des dépendances vertes conduit 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...).

OBJECTIFS DE L'ACTION

La gestion des dépendances vertes du réseau routier régional est avant tout indispensable pour garantir la sécurité des usagers (visibilité des équipements et de la chaussée, lisibilité de la route) et le maintien de la viabilité du patrimoine routier (recueil et évacuation des eaux pluviales, implantation des équipements routiers, support de panneaux, accès riverain, ...).

Une gestion durable s'attache à concilier ces objectifs de sécurité, de maintien de la viabilité des infrastructures aux enjeux économiques et environnementaux. Compte tenu de l'importance des surfaces des dépendances vertes, 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, ...).

Action 2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes



Pelouse coupée rase au delà des zones de dégagement de visibilité, associée à des plantations ornementales. Un entretien intensif et une ambiance colorée de jardin d'agrément sont-ils adaptés aux espaces verts d'un échangeur routier ?



Mauvais entretien des zones de dégagement de visibilité : fauchage nécessaire des bandes de sécurité (1,50 mètre de large depuis le bord de chaussée) et d'un triangle de sécurité adapté à la configuration pour un « stop »

- Permettre à l'usager de percevoir des séquences paysagères diversifiées dans un objectif de sécurité et paysager
- Rendre compatible l'entretien des dépendances vertes avec le développement de la faune et de la flore
- Maintenir des espaces paysagers et écologiques en bon état de conservation
- Valoriser les paysages routiers et favoriser l'insertion de la route dans le territoire traversé
- Contrôler la prolifération des plantes invasives (EEE)

Cette action traite spécifiquement du fauchage et du débroussaillage.



Fauchage de sécurité pour dégager le bord de chaussée et assurer la visibilité dans la courbe



La présence « d'obstacles » en bord de chaussée incite le conducteur à s'éloigner du bord de chaussée

OQP 2

Axe 2 / Gérer le patrimoine végétal routier

FA2.4 / Engager la gestion durable des dépendances vertes routières

La gestion durable des dépendances vertes se traduit par des 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.

1. Connaissance du patrimoine routier

L'inventaire du patrimoine routier est nécessaire pour organiser les opérations d'entretien (outil cartographique idéalement)

- Repérer les secteurs de dégagement de sécurité et de maintien de la viabilité (bande de sécurité, courbes, carrefours, panneaux et équipements de la route)
- Repérer les espaces naturels à fort enjeu (voir OQP4)
- Identifier la nature des accotements et la décomposition des dépendances par section d'itinéraire traitée
- Repérer les zones soumises à une réglementation particulière ● Repérer les zones de présence des EEE

2. Définir une politique d'entretien

- Définir les enjeux à prendre en compte. La gestion différenciée a pour but d'**adapter les opérations d'entretien en fonction des espaces** : Fauchage et débroussaillage adaptés selon la catégorie des espaces (directement associés à la route ou espaces lointains qui l'accompagnent). Limiter l'entretien intensif à la frange dans le cadre d'une gestion extensive.
- Dispenser toutes les formations nécessaires, sensibiliser les acteurs de l'entretien routier
- Préparer et adapter la matériel : les entreprises doivent disposer des équipements adéquats (éviter l'épareuse 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

3. 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 fauchage) voir projet TVR trame verte routière
- Mise en place de revêtement minéral ou paillage aux pieds des glissières de sécurité et des panneaux

4. Le fauchage raisonné

- **Choisir les périodes et les fréquences de coupes adaptées**
 1. Fauchage de sécurité des zones de sécurité : autant de coupes que nécessaire. Soin particulier à apporter aux zones proches des voies de circulation, entretenues régulièrement
 2. Fauchage tardif des zones lointaines, fossés et talus, et des délaissés non aménagés
- **Choisir une hauteur de coupe adaptée** (facteur de très grande importance). La hauteur conseillée pour le réglage des outils est de 8 à 15 cm. Assujettir les fauchages au ramassage des plastiques et autres déchets de bord de route
- **La gestion des résidus issus du fauchage**
Préférer la collecte et l'exportation des résidus de fauche car le ramassage de l'herbe coupée induit une repousse moins rapide et favorise la biodiversité sur les accotements.

5. Abandonner l'usage des produits phytosanitaires

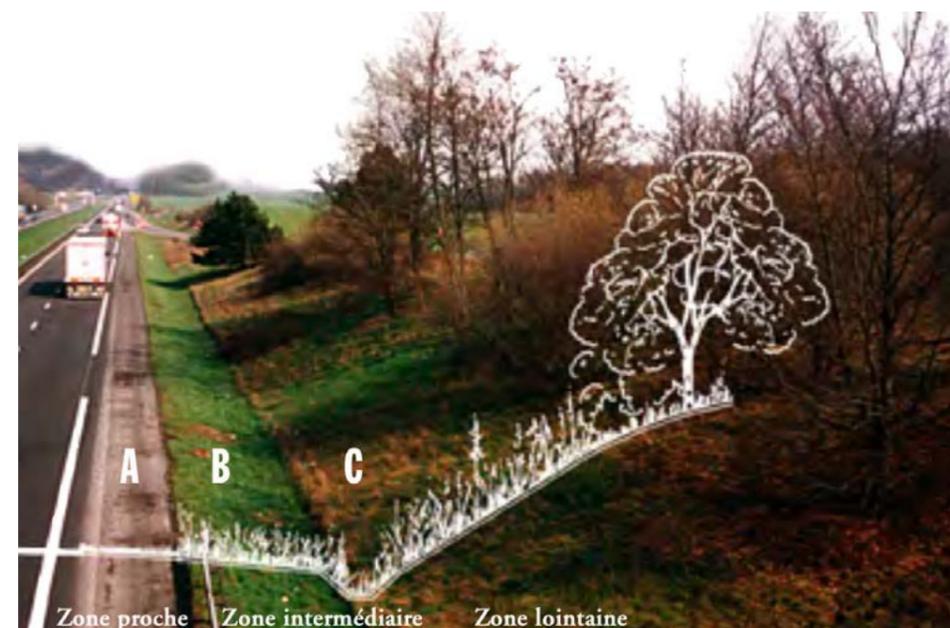
Dès la phase de conception de l'infrastructure, privilégier des solutions techniques facilitant l'entretien :

- Paillage limitant la pousse de l'herbe aux pieds des glissières de sécurité par exemple
- Éviter de végétaliser des espaces difficilement accessibles par des engins de grand rendement, ou imposant des interventions manuelles ou de fortes contraintes (séparateur central par exemple induit une gêne du trafic s'il n'est pas assez large pour intervenir à l'intérieur)

En phase entretien :

- Privilégier les techniques mécaniques
- Envisager le réaménagement des sections existantes trop coûteuses à entretenir

[«Fauchez mieux» le fauchage raisonné, Sétra, 2009]
[Guide technique «Entretien des Dépendances Vertes» Sétra 2004]



Zone A : située à proximité immédiate de la chaussée, correspond à une bande d'arrêt
Zone B : elle comprend le reste de l'accotement quand celui-ci a une largeur supérieure à celle de la zone A et le fossé quand il existe
Zone C : comprend le reste des dépendances jusqu'en limite d'emprise ; talus, délaissés, ...

Croquis extrait de «La gestion extensive des dépendances vertes» (c) Sétra



Pour limiter l'implantation des plantes envahissantes, le fauchage demande à être réalisé avant la maturité des graines, ce qui n'est pas le cas sur cette photo (c) Sétra

OQP 2

Axe 2 / Gérer le patrimoine végétal routier

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

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

Les paysages routiers du réseau régional se caractérisent par un patrimoine végétal arboré fortement dégradé, lacunaire, qui tend à disparaître. L'analyse historique du patrimoine arboré, via l'observation des cartes postales anciennes ou des photos aériennes de 1930 laisse voir de nombreux alignements d'arbres aujourd'hui disparus. Le plus souvent, ces derniers accompagnaient l'entrée des villes, et parfois même assuraient la liaison entre deux bourgs afin d'offrir des parcours ombragés aux piétons.

L'arbre a peu à peu disparu des paysages routiers et les alignements se font de plus en plus rares dans les nouveaux projets routiers. Les causes sont multiples :

- l'élargissement des routes a rendu les arbres trop proches des chaussées considérés comme des obstacles durs accidentogènes - le risque de chute avéré en fonction de l'espèce
- un entretien non adéquat : les arbres situés en bord de route subissent souvent des tailles drastiques et non appropriées, affaiblissant le végétal et le rendant plus vulnérable aux maladies et aux phénomènes climatiques extrêmes. Les arbres abattus ne sont que très rarement remplacés.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Entretien, planter et pérenniser le patrimoine arboré

L'action consiste en l'élaboration d'un plan de gestion du patrimoine arboré. L'objectif est de prévoir les moyens indispensables, de mettre en place des mesures de gestion préventives (tailles de formation, tailles annuelles, recépage, ...), de programmer le renouvellement des arbres vieillissants et de préconiser l'implantation de nouveau sujet.

Action 2.5 / Élaborer un plan de gestion du patrimoine arboré



Place Gerty Archimède, Morne-à-l'Eau



Alignement d'arbre mono-spécifique

DESCRIPTION DE L'ACTION

1 / Un plan de gestion du patrimoine arboré est constitué en premier lieu d'un diagnostic qui se compose des éléments suivants :

- Inventaire quantitatif : nombre de sujets par type de peuplement à partir de la typologie végétale : alignement, isolé, massifs arbustifs, massifs boisés,
- Inventaire qualitatif (état phytosanitaire approximatif et port) ; diagnostics phytosanitaires pour connaître l'état de santé du végétal
- Inventaire géographique (localisation des peuplements arborés) ;
- Diagnostic paysager
- Diagnostic sécurité (accidentologie) qui permettrait de valider des distances de plantation des arbres par rapport à la route, de sélectionner des espèces en capacité de résister aux aléas cycloniques
- Connaissance et hiérarchisation du réseau routier.

2 / Le plan de gestion se compose en deuxième lieu d'un schéma directeur actif, contenant les objectifs et un programme d'action à mettre en place pour les atteindre. Il se compose des différentes tâches, programmées dans le temps : abattage/plantation, entretien, surveillance de l'état du patrimoine. Le programme contient également la répartition des financements, entre les tâches réalisées en interne et les tâches sous-traitées

3 / Le plan de gestion se compose enfin de stratégies opérationnelles coordonnées avec tous les acteurs de la gestion des espaces publics (Routes de Guadeloupe, services communaux, entreprises privées).

OQP 2**Axe 2 / Gérer le patrimoine végétal routier****FA2.5 / Élaborer un plan de gestion du patrimoine arboré****OBJECTIFS DU PLAN DE GESTION****1. Entretenir les alignements d'arbres**

Le plan de gestion doit prévoir l'intervention d'entreprises qualifiées pour réaliser des travaux d'élagage doux et raisonnés, et garantir une parfaite prophylaxie sur les chantiers.

2. Planter le patrimoine végétal de demain

Contrainte réglementaire / La circulaire n° 84-81 du 2 novembre 1989 a défini la politique à suivre en matière de plantations d'alignement et a fixé les conditions techniques à respecter pour les plantations nouvelles sur routes nationales hors agglomération : Pour les plantations nouvelles ou le remplacement de celles existantes, la règle essentielle à appliquer dans tous les cas est de ne pas implanter d'arbres de haute tige **à moins de quatre mètres du bord actuel ou prévisible de la chaussée**. Pour les plantations existantes, celles situées entre 1,50 mètre et 2,50 mètres en lisière peuvent être maintenues à la condition de poser des glissières spéciales de sécurité destinées à empêcher le choc de véhicules quittant la chaussée. Les plantations situées à une distance inférieure à 1,50 mètre du bord de la chaussée doivent être progressivement supprimées, dans le cadre d'un plan de gestion global, avec replantation à 4 mètres au bord de la chaussée.

Contrainte de milieu exercée par le climat et les aléas naturels / Le plan de gestion doit s'accompagner d'une planification pour la mise en culture d'espèces locales et ou endémiques avec des pépinières locales. Cette action permettrait aux futurs projets d'aménagements de disposer d'essences d'arbres adaptées aux conditions climatiques, aux exigences des sols, etc. De plus, les arbres indigènes ont une capacité à résister aux cyclones, lorsqu'ils sont bien entretenus et donc en bonne santé.

Contrainte diverse / La présence des réseaux aériens interdit la plantation de certains végétaux qui deviendraient gênants à l'âge adulte. Les plantations d'arbres peuvent intervenir après chaque travaux d'enfouissement des réseaux.

Cas d'étude : N1 / Allée Dumanoir

L'allée Dumanoir est considérée comme un élément paysager remarquable du patrimoine végétal. Les arbres y sont replantés pour maintenir son caractère paysager et patrimonial.

« Afin que ce patrimoine naturel demeure toujours aussi majestueux, de nouveaux palmiers y sont plantés, après chaque passage de cyclones. Détruits par le cyclone de 1928, les palmiers ont été replantés en 1933. En 1998, 120 jeunes palmiers sont encore ajoutés, plantés par l'ONF. En 2008 le nouveau tracé de la RN1 est inauguré, préservant ainsi l'allée Dumanoir »

Source : internet Paysguadeloupe.com



Allée Dumanoir sur l'itinéraire de l'ancienne RN 1

OQP 2

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

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

VOIR [Sétra « Insertion d'une infrastructure routière, Concilier terrassements et enjeux paysagers - Note d'information », juin 2008]

CONSTATS ET ENJEUX

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. 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.

Une transformation progressive des méthodes de projet est essentielle afin de faire de la route un objet à la fois assumé et juste dans son rapport au territoire et au paysage. Cette transformation passe par le montage d'équipes pluridisciplinaires et l'intégration de paysagistes concepteurs dans les équipes projet des infrastructures routières. Ingénieurs routiers, paysagistes concepteurs, géotechniciens, chefs de projet, travaillant ensemble, expérimentant, contribuent à faire de la route le vecteur d'une expérience nouvelle des territoires traversés.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Dégager de nouvelles approches du rapport entre la route et la paysage
- Sensibiliser le maître d'ouvrage et les équipes projets à des méthodes de travail garantant le dialogue et des allers-retours entre les domaines de compétence
- Concilier les contraintes de chacun dans un projet partagé

Action 2.6 / Monter des équipes pluridisciplinaires pour fabriquer le projet routier

Les acteurs du projet routier

Le rôle du paysagiste concepteur / Le travail du paysagiste consiste à définir un parti d'aménagement paysager visant à insérer le projet d'infrastructure dans le territoire en valorisant les paysages traversés. Cette insertion passe par une prise en compte de la perception et du confort des usagers, de la qualité d'environnement des riverains et de la relation avec les différents acteurs du territoire.

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. Ceci nécessite une vision globale des problématiques et une attitude transversale.

Pour mener à bien sa mission, le paysagiste instaure un dialogue constructif avec les ingénieurs en charge du projet. Ainsi, à chaque étape, le paysagiste est amené à « réinterroger » les principes ou orientations d'aménagement définis aux études préalables (il porte un regard critique sur les profils en long, en plan et en travers des ingénieurs routiers). Dans cette perspective il est toujours à la recherche d'un dialogue avec les acteurs et autres professionnels impliqués pour faire émerger des solutions appropriées et acceptées de tous.

Le rôle du géotechnicien / Sa mission consiste à définir les contraintes géotechniques du site « s'exerçant » sur le projet d'infrastructure (contraintes de stabilité) et à caractériser les matériaux (sols, roches) en proposant leur valorisation dans l'ouvrage routier (remblais, couche de forme, voire structure de chaussées).

Dans un premier temps, le géotechnicien réalise un état des lieux de la nature du sol afin de préciser ses caractéristiques et les difficultés susceptibles d'être rencontrées. Ce travail permet de définir les principes techniques et la géométrie du projet (profil en long et en travers).

Dans un deuxième temps, le géotechnicien contribue à l'étude du projet de terrassements proprement dit. Les volumes de terrains générés en déblais et les volumes créés en remblais doivent, dans l'idéal, s'équilibrer. L'étude de terrassements doit proposer « des destinations privilégiées » au sein de l'ouvrage routier (en remblais, partie supérieure des terrassements, en couche de forme, en aménagements paysagers...). Ces déplacements de matériaux constituent le mouvement des terres. Toute opération modifiant l'équilibre des terres a une conséquence directe sur le coût des travaux de terrassement et sur le parti d'aménagement général.

Le géotechnicien doit ainsi répondre à un double défi, assurer la stabilité à long terme du projet routier et optimiser la valorisation des matériaux du site. Le mouvement des terres constitue l'aboutissement de l'étude géotechnique et un document de base pour l'élaboration du projet de terrassements.

2. Instaurer des processus itératifs

Une approche univoque, menée uniquement sous l'angle du paysage ou de la géotechnique conduirait à des erreurs de conception ou de mise en œuvre du projet d'aménagement. Afin d'aboutir à un projet d'aménagement techniquement et qualitativement inséré dans le paysage, la mise en place de démarches de communication et d'échange d'informations entre les équipes en charge des études géotechniques et de paysage apparaît comme primordiale. Il est nécessaire de marquer des points d'arrêt afin d'assurer un dialogue effectif tout au long du processus, de permettre négociations et travail en commun entre paysagistes et ingénieurs afin d'assurer ensemble une bonne mise en paysage le plus en amont possible des projets d'aménagements routiers (dès la phase AVP). Prendre en compte les enjeux paysagers suffisamment tôt au cours de la démarche de projet permet d'aboutir à un meilleur projet tant du point de vue technique, environnemental, esthétique qu'économique.

3. Les moments clés du travail en équipe

Le travail en équipe et la mise en place d'échanges entre les différentes disciplines, dès les phases d'étude amont, sont garants d'un projet partagé, où toutes les composantes contribuent à sa qualité globale.

- **Études d'avant-projet** : travail sur les profils en travers et le profil en long de manière concertée par géotechnicien, concepteur de l'infrastructure, et paysagiste. Nécessité d'échange d'informations entre l'ensemble de l'équipe de conception (carnet d'esquisses et compte rendu des contraintes).
- **Conception détaillée** : ajustements des principes d'aménagement envisagés (calage du projet d'infrastructure). Calendrier pour formaliser des réunions de travail ou des temps d'échange interdisciplinaires.
- **Élaboration du DCE et réalisation des travaux** : intégration des spécificités et des exigences techniques de chaque ouvrage. Présence du paysagiste à des points d'arrêts spécifiques permettant de garantir la qualité des différents ouvrages (réunions de chantier, plans d'exécution, mise en œuvre de la terre végétale, talus, etc.).

OQP 3

Axe 1 / Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains
FA3.1 / Affirmer les entrées de ville

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP1 => FA1.5 / Réglementer l'affichage publicitaire et éviter sa prolifération

CONSTAT - ENJEUX

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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville
- Matérialiser un seuil de transition pour entrer dans les paysages urbains habités, créer une rupture lisible sur le linéaire routier
- Réduire la vitesse de circulation des automobilistes afin de garantir la sécurité de tous les usagers de la route

Action 3.1 / Affirmer les entrées de ville



N9 - entrée dans le Bourg / Des aménagements sont nécessaires pour marquer la transition et annoncer l'arrivée dans la ville



N2 - entrée sud dans la Boucan / Le rond-point comme porte d'entrée

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste en la réalisation d'études de qualification des entrées de ville, dont le programme se doit d'être global :

- Aménagement des voies et abords, variation du gabarit routier, 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
- Signalisation optimisée
- Insertion des modes doux (accotements stabilisés adaptés au cyclo, trottoir borduré, ...), sécurisation des passages transversaux (passage piéton, plateau piétonnier, ...)
- Choix de mobilier adapté à l'image des lieux...
- Mise en valeur des intersections stratégiques (arbre isolé ou en bosquet, revêtement de voirie différent, ...)



N2 - entrée nord dans Sainte-Rose / le giratoire d'entrée de ville, dont la lecture est brouillée par une signalétique peu homogène et l'affichage publicitaire

OQP 3

Axe 1 / Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains
FA3.1 / Affirmer les entrées de ville

Les outils d'aménagement

1 / Les réductions de voie

Pour limiter la vitesse des véhicules en entrée de ville, différents dispositifs peuvent être mis en place :

- **Les écluses**, consistant en un rétrécissement d'une chaussée bidirectionnelle en une seule voie de circulation, ne permettant le passage que d'un seul véhicule à la fois ; cela crée un conflit de passage, source de ralentissement.
- **Les chicanes** ; elles consistent en un décalage de l'axe de la chaussée avec une modification significative de la trajectoire et un déport latéral de minimum 2 mètres. En rompant l'alignement de la chaussée, cet aménagement induit automatiquement une réduction de la vitesse des usagers.

Ces dispositifs peuvent permettre de souligner le passage de la voirie « route » à la voirie « rue ». Ils sont systématiquement situés après le panneau d'entrée d'agglomération et peuvent éventuellement être précédés d'une zone d'approche, zone hors agglomération où la limitation de vitesse est préalablement réduite, en vue d'accompagner l'entrée en agglomération. Ces aménagements routiers sont à privilégier aux surélévations de chaussée (dos d'ânes), afin de les rendre plus lisibles. Ils rompent de manière franche les perspectives et le linéaire routier par leur emprise conséquente.

Les écluses et chicanes peuvent dans un premier temps être mises en place à titre expérimental avant d'être pérennisées.

2 / Le végétal

L'effet « porte d'entrée » des aménagements peut être accentué par l'implantation de végétation : îlot central végétalisé (de préférence avec des plantes tapissantes), chicane végétalisée, alignement d'arbres en bord de route, arbre repère pour signaler une intersection...

Le végétal peut agir comme « ralentisseur » en ville : un accotement végétalisé donne l'impression à l'automobiliste que la route est plus étroite et l'invite

à ralentir. 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 défilés 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.

3 / La signalisation

Par endroits, l'entrée de ville se fait sans même que l'automobiliste ne la remarque, en raison de la mauvaise signalisation en place (à Petit Canal par exemple).

L'implantation des panneaux d'entrée d'agglomération doit être judicieusement réfléchi selon l'aménagement routier et le contexte paysager (entrée ou sortie de virage, giratoire, zone d'activité, ...). Il convient de positionner le panneau légèrement en amont pour permettre à l'automobiliste d'anticiper et de réduire sa vitesse. L'entretien de la végétation est nécessaire pour garantir la visibilité de la signalisation routière.

Renforcer la signalisation horizontale, telle que les passages piétons, est un moyen visuel de signaler l'entrée de ville, tout en permettant aux piétons des passages transversaux sécurisés (peinture au sol, enrobé coloré, pavage, ...)

4/ Les ralentisseurs

Aujourd'hui, seuls des dos d'âne sont aménagés aux abords des équipements publics et des intersections majeures. Ceux-ci sont parfois mal signalés et peu lisibles. Il est nécessaire de renforcer la lisibilité des dos d'âne par des traitements de chaussée adaptés.

D'autres dispositifs peuvent être mis en place, tels que des plateaux piétonniers, des bandes d'appel à la vigilance, des revêtements rugueux (sauf à proximité d'habitations, en raison du bruit), ...

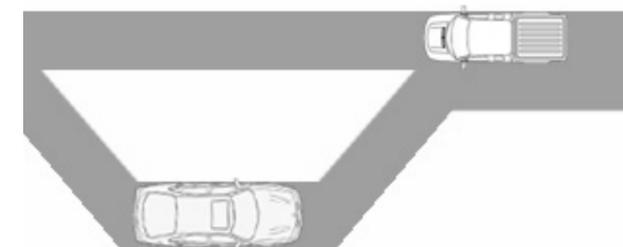


Schéma en plan d'une chicane

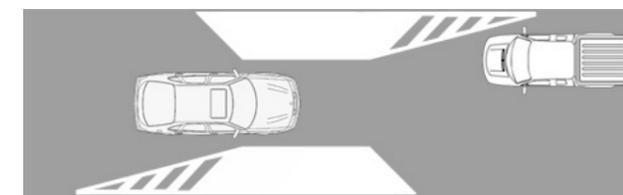
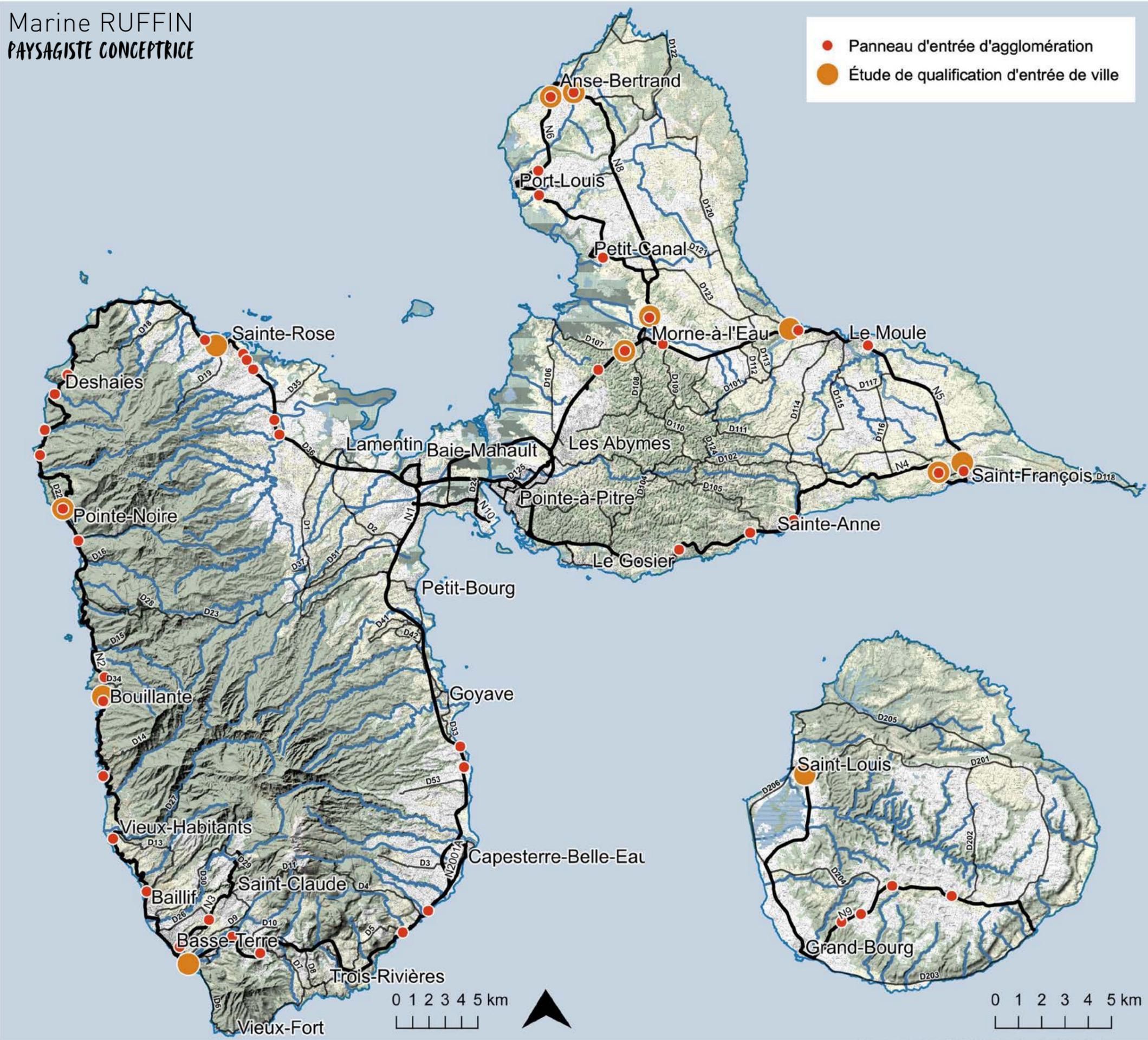


Schéma en plan d'une écluse



écluse réalisable à court terme à l'aide de dispositifs réversibles de signalisation routière





Entrées de ville

La carte ci-contre relève l'ensemble des entrées de ville qui jalonnent le réseau routier régional. Ces dernières sont matérialisées par les panneaux d'entrée d'agglomération.

Dans le cadre du plan d'actions, des entrées de ville sont ciblées prioritaires. Elles nécessitent des études de qualification.

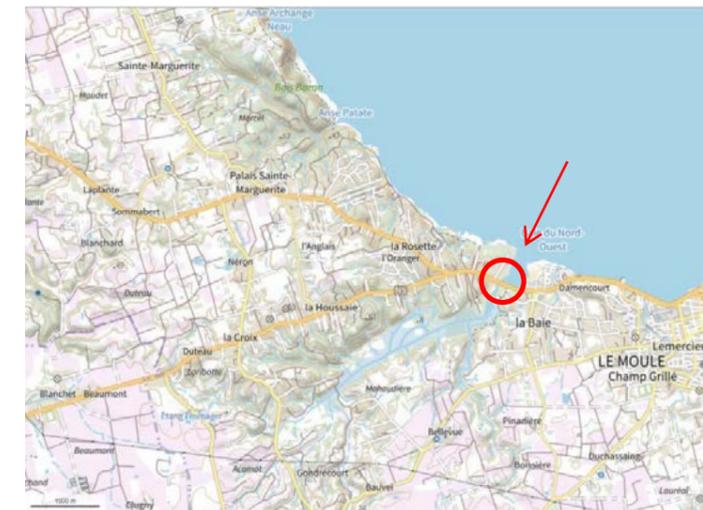
OQP 3

Axe 1 / Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains
FA3.1 / Affirmer les entrées de ville

Intentions d'aménagement

- Identifier le franchissement de la ravine du Nord-Ouest comme la porte d'entrée dans la ville du Moule et requalifier la séquence routière aux abords du Pont Bleu,
- Rendre ce site attractif à l'image de la ville, mettre en valeur le site naturel de la Baie du Nord-Ouest, supprimer les panneaux publicitaires
- Sécuriser la traversée à pied, aménager les trottoirs, aménager le cheminement doux avec le partage des voies
- Installer du mobilier urbain (bancs, éclairage,..)
- Repenser les accotements de la RN pour accueillir des places de parkings sécurisées des deux côtés de la voirie
- Végétaliser pour améliorer l'esthétique du site
- Permettre l'accès au site depuis les deux sens de circulation
- Mettre en valeur l'ouvrage d'art
- Rendre plus esthétique la plateforme de collecte des déchets et organiser une place de stationnement près de la plateforme de collecte des déchets

Cas d'étude : N5 / Entrée Ouest, le Moule



OQP 3

Axe 1 / Participer à la rénovation de grande ampleur des paysages urbains
FA3.1 / Affirmer les entrées de ville

Cas d'étude : N5 / Entrée Ouest, le Moule

1/ Programme d'aménagement



2/ L'espace plateforme de tri déchets :

- Construction d'un abri en bois pour le local déchets
- Aménagement de l'accès avec une place de parking

3/ La Route :

- Construire un terre-plein central
- Installer des panneaux de signalétique (ralentissement, indication de la présence d'un site naturel d'exception *La Baie Nord-Ouest*)
- Planter une rangée d'arbres locaux
- Aménager une traversée piétonnière
- Aménagement du trottoir

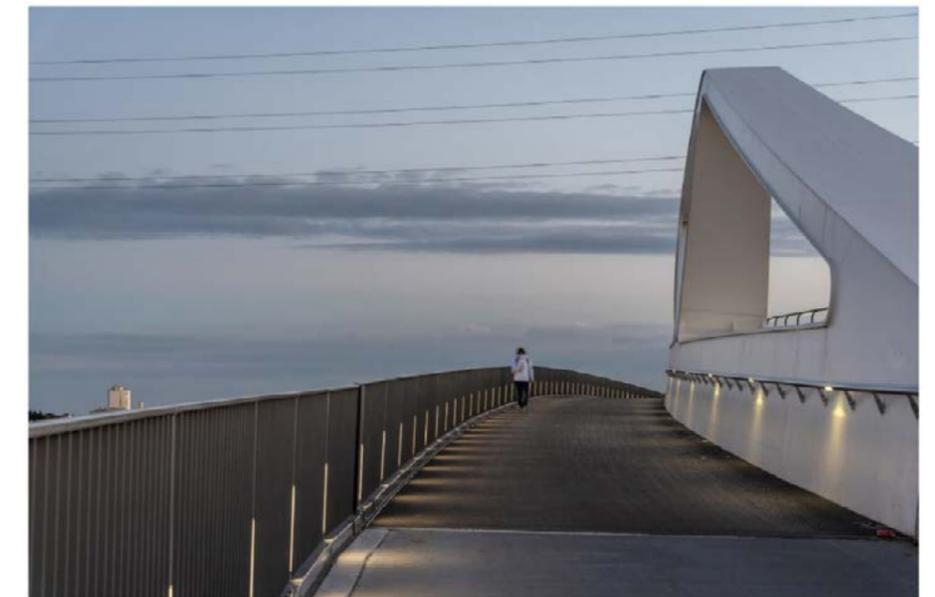
1/ La mise en valeur de l'ouvrage d'art

- Mise en lumière du pont
- Mise en place de la signalétique
- Mise en place d'un cheminement en bois sur le pont

Références



Pont de l'Atlantique (Norvège) doublé d'un cheminement piéton sécurisé - (c) landezine



Mise en valeur de l'ouvrage d'art par une mise en lumière

OQP 3

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

FA3.2 / Aménager des espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

Le réseau routier jalonne 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. 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 DE L'ACTION

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

MISE EN ŒUVRE

- 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.

Action 3.2 / Aménager des espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional



N5 / À l'entrée est dans Morne-à-l'Eau, le lycée Général et Technologique Faustin Fléret



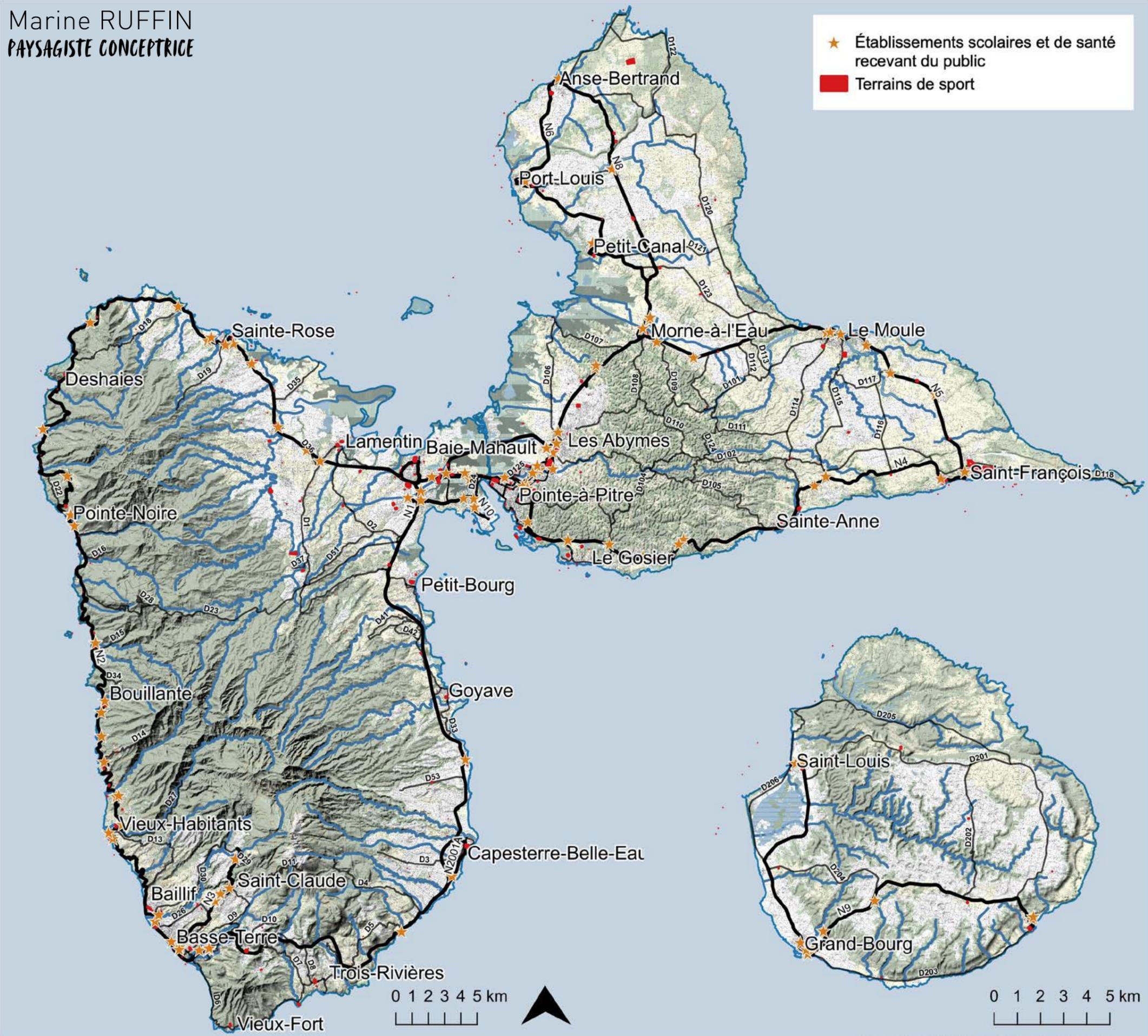
N3 / École privée catholique dans la traversée de Saint-Claude



Références



Cité des Arts, Saint-Denis (la Réunion), MOE Agence Folléa Gautier /



Équipements publics desservis par le réseau routier régional

La carte ci-contre relève les établissements de science et d'enseignement, de sport et de santé, qui jalonnent le réseau routier régional.

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Karugéo

OQP 3

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

FA3.2 / Aménager des espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional

Mise en sécurité et requalification de la voirie au droit du groupe scolaire de Pelletan

1/ Aménagement de la route

- Créer des chicanes végétalisées devant l'école et en amont, pour rétrécir la chaussée et ralentir la vitesse des automobilistes (2)
- Aménager une traversée piétonne sécurisée
- Aménager un tourne-à-gauche pour permettre l'accès au parking depuis les deux voiries
- Ouvrir les perspectives sur le paysage de nature et agricole pour marquer la sortie du bourg
- Repositionner le panneau d'entrée d'agglomération et installer une signalétique pour indiquer la zone de ralentissement : réduction de vitesse, présence d'enfants, priorité de passage, ...
- Affirmer l'entrée de ville par la mise en place de mobilier à caractère urbain, installer du mobilier urbain (poteaux, potelets) pour sécuriser et délimiter la zone piétonne

2/ Aménagement des dépendances routières

- Élargir le trottoir longeant l'école à 6 mètres (possibilité de voies de circulation douce), le prolonger jusqu'à la nouvelle zone de stationnement (3)
- Végétaliser les chicanes
- Aménager une bande de végétation ou une haie séparant le trottoir de la route sur le reste du trottoir

3/ Aménagement d'une aire de stationnement

- Acquérir si besoin du terrain situé au nord du groupe scolaire
- Aménager un parking avec 16 places environ (1)
- Formaliser une bande végétalisée avec les arbres d'alignement et d'ombrage

4/ Structures végétales linéaires

- Planter des arbres d'alignement pour créer de l'ombrage pour les déplacements piétons
- Planter des essences qui contribuent à animer la scénographie de la RN et du bourg (couleur, floraison, forme, etc).

Cas d'étude : RN8 / Groupe scolaire de Pelletan



Références



Parking végétalisé et cheminement piéton



Chicanes végétalisées



Ourlet de végétation séparant trottoir et chaussée

OQP 3

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

FA3.2 / Aménager des espaces publics au droit des équipements publics desservis par le réseau routier régional

Cas d'étude : RN6 / Groupe scolaire Gerty Archimède

Mise en sécurité et requalification de la voirie au droit du groupe scolaire Gerty Archimède, entrée nord dans Morne-à-l'Eau

- Cadrer et sécuriser les pratiques commerciales le long de la route, stationnement anarchique
- Réduire la vitesse de la circulation automobile
- Pacifier : passages piétons, ralentisseurs, feux tricolores, éclairages, signalétique
- Créer une zone de stationnement paysager et limiter le stationnement anarchique informel en bord de voie
- Végétalisation et création de zones de confort ombragées

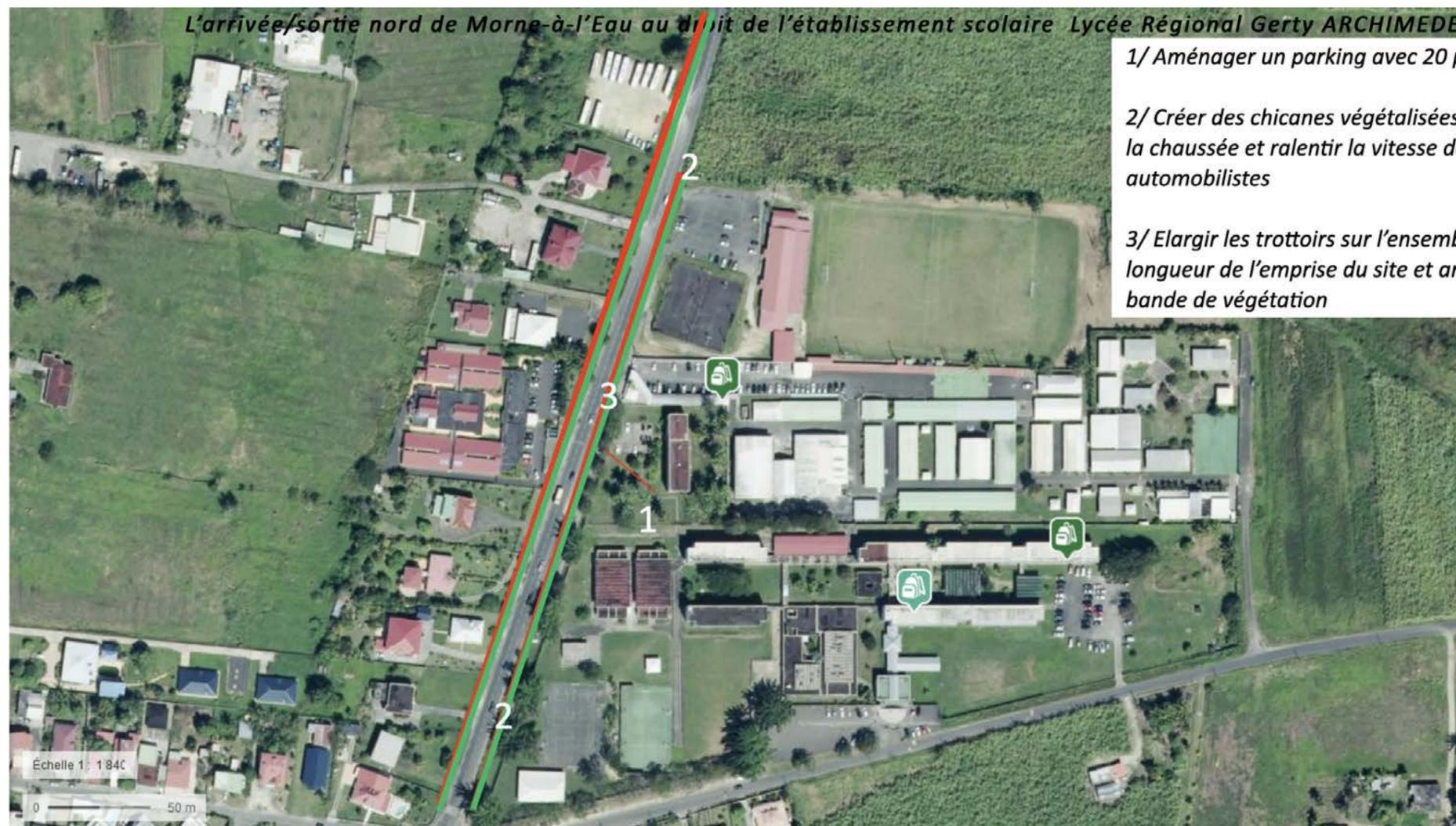
Références



Kiosques de vente - (c) Signes



Promenade piétonne longeant la route - (c) Atelier Bruel-Delmar



Vendeurs de produits « péyi » stationnés en bord de voirie - (c) Signes

OQP 2

Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

FA3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

● OQP1 => FA1.2 / Aménager qualitativement les points d'arrêts

● OQP3 => FA3.1 / Affirmer les entrées de ville

ENJEUX

Les points d'échanges du réseau routier — carrefours, giratoires et échangeurs — cristallisent les enjeux liés à la nécessaire adaptation du réseau routier. En effet, les aménagements routiers strictement fonctionnels des points d'échange s'articulent difficilement avec les mobilités douces, et démontrent un réel déficit de qualité paysagère. Les échangeurs, inspirés du modèle autoroutier, représentent l'exemple extrême d'un aménagement mono-fonctionnel. Les échangeurs du réseau routier dont l'emprise est considérable se caractérisent par des délaissés importants dans les circonvolutions des bretelles. Ces espaces sont parfois le lieu d'usages détournés, comme par exemple l'échangeur N1/N10 de Jarry, et démontrent ainsi la nécessité de se transformer en espaces publics.

CONTEXTE

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 nouvelles utilisations 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.

Action 3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges



Morne-à-l'Eau, giratoire à la croisée entre RN5 et RN6, cimetière

Focus sur l'embellissement des routes nationales

La Région Guadeloupe a poursuivi son action d'embellissement des routes nationales au cours de l'année 2022. Elle a finalisé de nombreux projets sur le territoire tels que :

- Le giratoire de Borel au Lamentin ;
- Le giratoire de Grande Anse à Deshaies ;
- L'aménagement de la sortie de ville à Richeval à Morne-À-L'eau ;
- Le giratoire de Saint-Félix au Gosier ;
- Le giratoire devant le CHU aux Abymes ;
- Le giratoire de Berlette à Morne-A-L'eau ;
- Le giratoire de Blanchard au Gosier.

Extrait du rapport de développement durable 2022 Région Guadeloupe

« 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



RN1 / échangeur : buse pour passage piéton sous bretelle d'insertion et voie bus avec arrêt de bus

OQP 2

Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable

FA3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges



Intentions d'aménagement

- Aménager un parking-relais : réorganisation du stationnement, emplacement réservé au bus de tourisme, «dépose-minute», arrêt de bus, abri à vélos
- Améliorer l'accès au site : réduire l'emprise de la voirie, dégager les vues, améliorer la signalétique
- Aménager une aire d'arrêt : mobilier urbain (tables de pique-nique, toilettes publics, ...), panneaux d'informations pédagogiques (sensibilisation, éducation aux paysages), espaces de jeux pour les enfants
- Végétaliser en privilégiant la flore endémique et locale
- Aménager des sentiers visibles permettant d'accéder à l'entrée de la Maison de la Kassaverie et au cheminement menant à la rivière
- Améliorer le paysage routier du giratoire : plantation de palmiers de différentes espèces et tailles, naturalité des espaces verts, cadrage des vues sur le paysage lointain, ...
- Intégrer les modes doux de déplacement : cheminement doux qui fait le lien entre le bourg de Capesterre et la maison de la Kassaverie, alignement d'arbres et de palmiers séparant le cheminement doux de la route, connecter et mettre en valeur le cheminement vers la rivière Pérou

Cas d'étude : N1 / Giratoire de la Kassaverie



Références



OQP 2

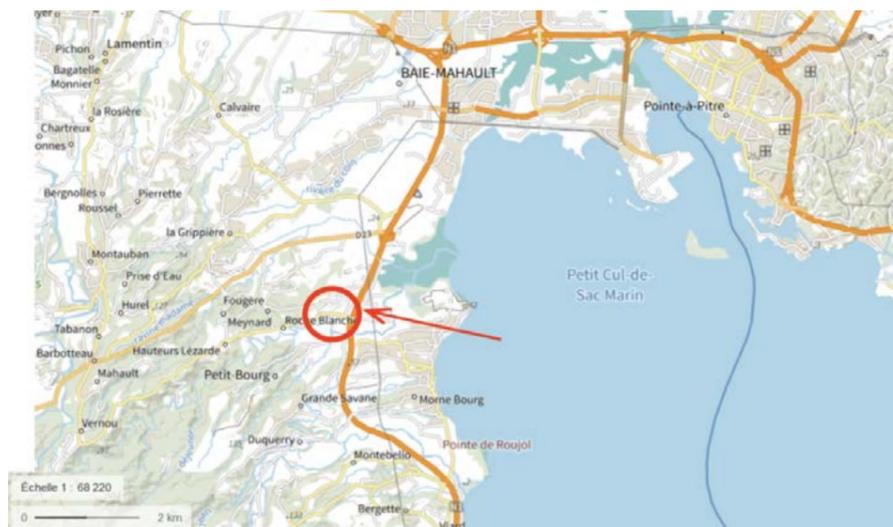
Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers vecteurs de mobilité durable
 FA3.3 / Aménager qualitativement les points d'échanges



Intentions d'aménagement

- Favoriser le covoiturage et les transports en commun : sécuriser l'arrêt de bus
- Sécuriser l'échangeur pour tous les usagers de la route : signalisation horizontale, trottoirs, cheminement doux avec le partage des voies, traversée piétonne, éclairage urbain (pas uniquement routier)...
- Végétaliser le parking relais
- Faire un laboratoire d'aménagement exemplaire et durable : revêtement perméable, panneaux photovoltaïques, infrastructure verte, plateforme de tri des déchets, ...
- Installer du mobilier urbain : bancs, éclairage, ...

Cas d'étude : N1 / Échangeur « Le Lézard »



1/ La mise en valeur et la sécurisation de l'échangeur

- Mise en place d'un éclairage urbain (pas seulement routier)
- Installation d'œuvre artistique
- Mise en place d'une signalisation au sol : traversée piétonne, ralentissement, flèches trafic, ...
- Aménagement du trottoir
- Déplacement d'arrêt de bus

2/ Végétalisation d'un parking relais

- Plantation d'arbres sur les points d'arrêts bus, cheminements piétons
- Végétalisation des terre-plein
- Végétalisation des parkings

3/ L'espace développement durable

- Installer une plateforme de tri déchets : construction d'un abri en bois à proximité du stationnement
- Installer les panneaux photovoltaïques sur le parking
- Réalisation d'un sol perméable (type pavés ou dalles engazonnés), avec des noues paysagères



OQP 2
Axe 2 / Promouvoir des aménagements routiers
vecteurs de mobilité durable
FA3.3 / Aménager qualitativement les points
d'échanges

Références



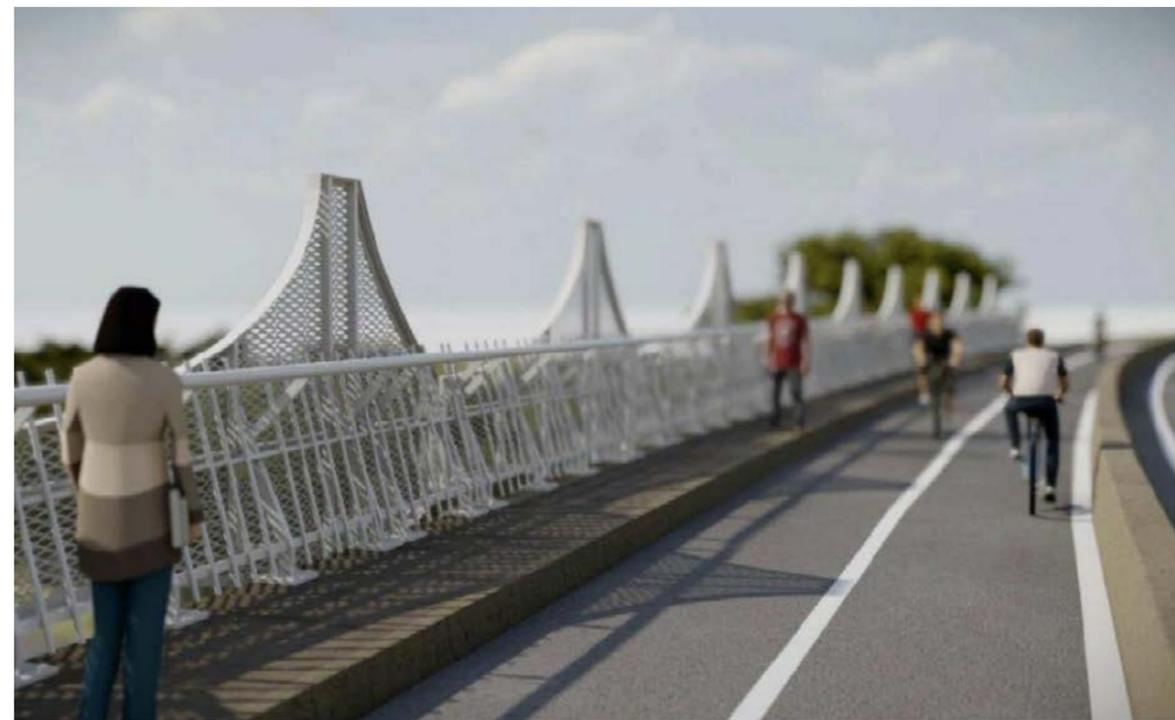
h
zone d'attente des usagers de la route (mobilier et éclairage)



j
abri bus



e
revêtement perméable adapté au stationnement (dalle alvéolées)



g
voie cyclable en bord de route



f
accotement végétalisé et noue paysagère pour une gestion intégrée des
eaux pluviales



cheminement doux en site propre

OQP4

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

FA4.1 / Supprimer les seuils et radiers empêchant la libre circulation de la faune aquatique

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

Le franchissement des cours d'eau par les infrastructures routières génère souvent des ruptures de continuités aquatiques (seuil infranchissable pour la faune aquatique). La prise en compte dans les projets routiers de cet enjeu est relativement récente (années 2000). 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 DE L'ACTION

- Rétablir la libre circulation des organismes vivants et leur accès aux zones de reproduction, de croissance, d'alimentation ou d'abri
- Rétablir le transport naturel des sédiments de l'amont à l'aval d'un cours d'eau
- Rétablir 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
- Réduire les impacts indirects (réduction du brassage génétique, suppression des possibilités de migration)

Action 4.1 / Supprimer les seuils et radiers empêchant la libre circulation de la faune aquatique



RN2 / ouvrage d'art sur la Rivière Colas (lit bétonné avec rupture de pente)

Cas d'étude : RN2 / Rivière Colas

Suppression du seuil en béton lié à un ancien passage à gué, sur la Rivière Colas, à la limite communale entre Bouillante et Pointe-Noire :

- Démolition de l'ouvrage ancien
- Dégagement du seuil en béton dans le lit de la rivière,
- Reconstitution du profil en long de la rivière, si besoin par la pose de bloc, en échelon

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.

Références

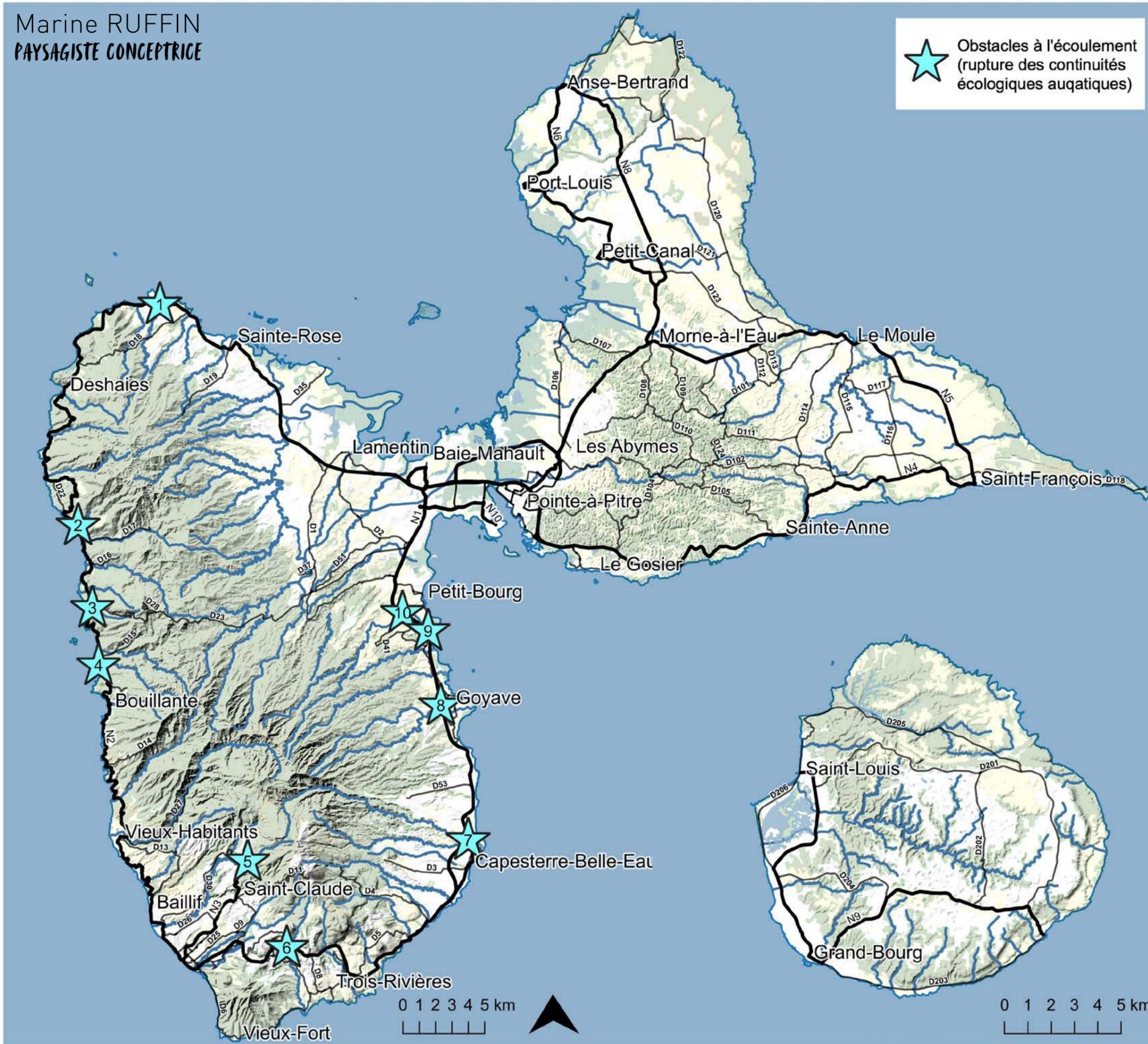
Fédération Départementale de Pêche des Pyrénées Atlantiques
Cours d'eau le Bastidako Erreka, à Saint-Etienne-de-Baïgorry (64)



Situation avant



Situation après



Ruptures des continuités aquatiques au niveau des RN

Les points de conflit aquatique représentant des obstacles à l'écoulement ont été identifiés dans le cadre du SRPNB.

n°	site	description	commune
1	rivière de Nogent	NULL	Sainte-Rose
2	rivière Caillou	Radier de pont	Pointe-Noire
3	rivière Colas	Radier de pont	Bouillante / P-N
4	rivière Bourceau	Radier de pont	Bouillante
5	rivière rouge	Seuil en rivière	Saint-Claude
6	rivière Grande Anse	Sous-type inconnu d'obstacle induit par un pont	T-R / Gourbeyres
7	grande rivière de Capesterre	Passage à gué	Capesterre
8	petite rivière à Goyave	Seuil en rivière radier	Goyave
9	ravine Saint Nicolas Viard	Radier de pont	Petit-Bourg
10	rivière Moustique	Seuil en rivière	Petit-Bourg

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

OQP4

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

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

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

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 dans les projets routiers de cet enjeu est relativement récente (années 2000). 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 DE L'ACTION

- Rendre rapidement de la transparence écologique aux infrastructures routières dans les secteurs à enjeux
- 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)

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 ». Ce site peut être aménagé 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.

Action 4.2 / Créer des passages sous la chaussée ou au dessus pour le passage de la faune terrestre et volante



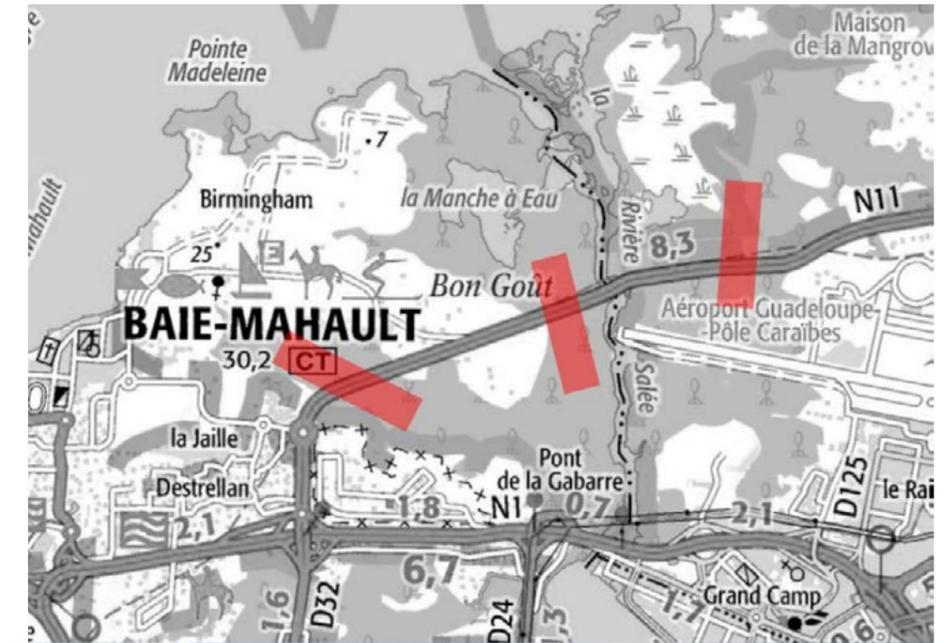
PRINCIPES D'ACTION

- Favoriser les jonctions naturelles d'une canopée et/ou reconstitution de la canopée pour retrouver les continuités écologiques « aériennes » nécessaire aux chiroptères et à l'avifaune en général
- Sécuriser les passages par-dessus les chaussées, par la création de ponts de lianes prolongeant la canopée.
- Sécuriser les passages sous la chaussée permettant le franchissement d'un côté à l'autre pour la petite faune

Références



Exemple d'un passage sous chaussée



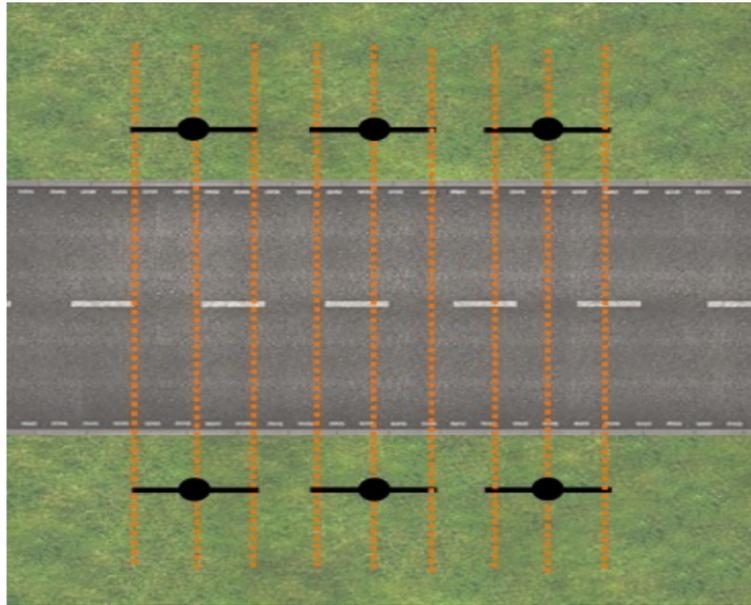
Cas d'étude : RN11 / Zones humides de Bon Goût

Réaliser des passages sous la chaussée permettant le franchissement d'un côté à l'autre pour la petite faune.

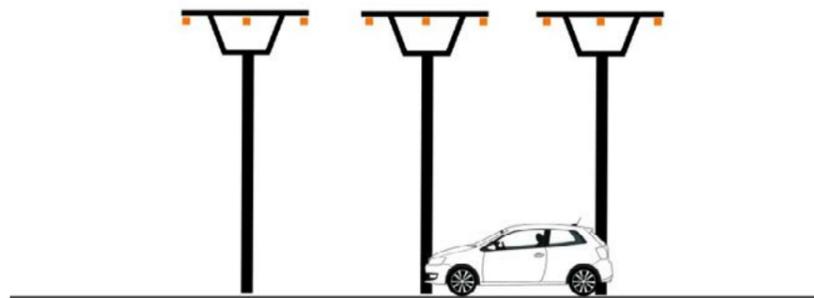
- Mise en place de buses sous la voirie ou d'équipements spécifiques. S'il s'agit de buses, on en posera à différents niveaux altimétriques : toujours hors d'eau (sauf exceptionnellement), temporairement en eau, et en eau de façon permanente (pour la faune aquatique).
- La pose de ces équipements sera accompagnée de dispositifs en bordure de voie empêchant les espèces de passer sur la voie et permettant de les orienter vers le passage.

OQP4

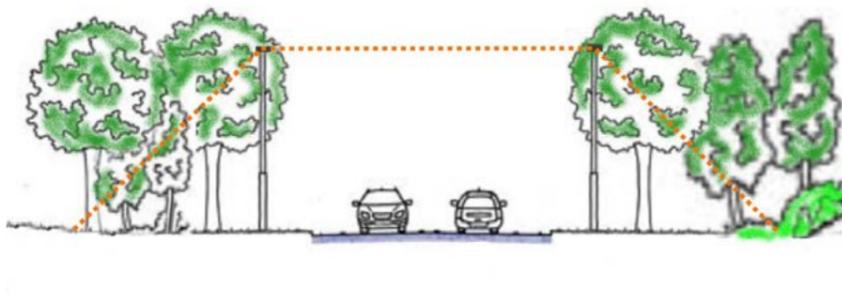
Axe 1 / Reconstruire la transparence et la continuité de l'ensemble des corridors écologiques
FA4.2 / Créer des passages sous la chaussée ou au dessus pour le passage de la faune terrestre et volante



vue en plan



profil en long

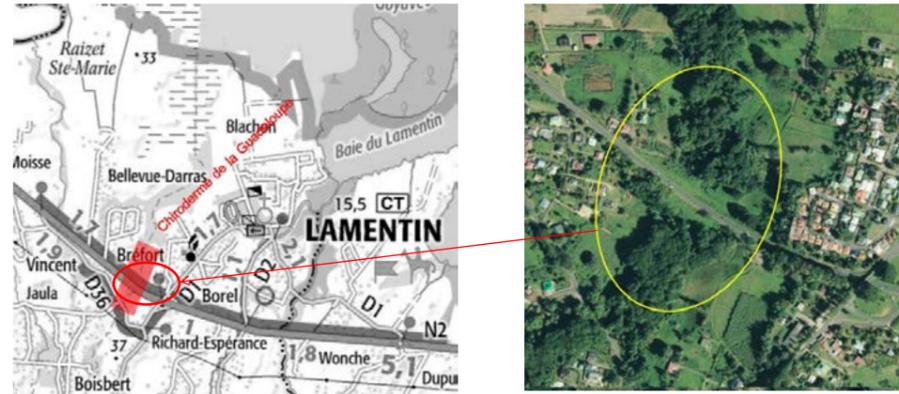


profil en travers

Reconstitution de la canopée au dessus de la chaussée pour permettre le passage des chiroptères et de l'avifaune en général

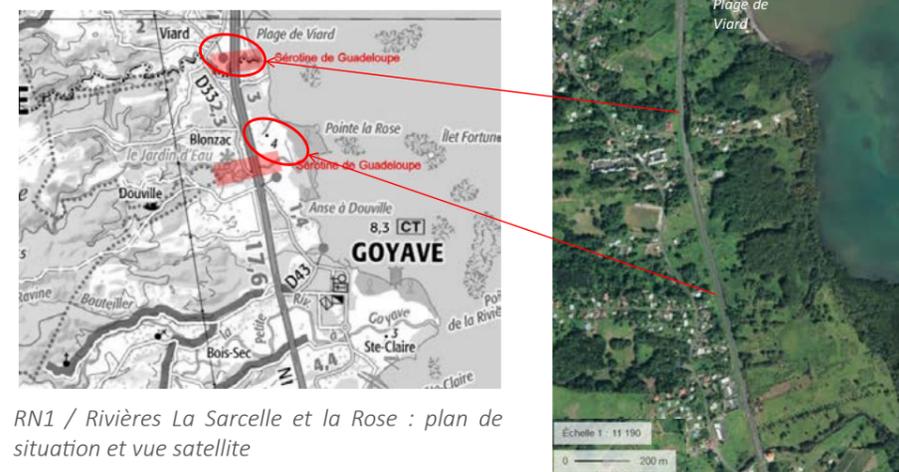
Réaliser une couverture végétale au dessus de la chaussée en continuité avec les boisements situés de part et d'autre :

- Positionner des pylônes (type pylône électrique 20 MV) de chaque côté de la chaussée (3 rangés de chaque côté),
- Tendre des câbles entre les pylônes, par dessus la chaussée (3 câbles par ligne de pylônes ; soit 3 x 3 câbles)
- Haubaner ou non les pylônes en fonction des contraintes physiques
- Planter des lianes pour végétaliser la structure – utiliser pour cela des espèces indigènes (par exemple Petrea volubilis, Petrea kohautiana,...)



Cas d'étude : RN2 / Font Bart

Passage pour le Chiroderme de la Guadeloupe (Chiroderma improvisu), espèce endémique de Guadeloupe et de Montserrat, classée EN DANGER d'extinction par l'UICN, sur la liste rouge mondiale. C'est une des 10 espèces de Chiroptères les plus rares au monde, qui n'est connue qu'en forêt marécageuse.



RN1 / Rivières La Sarcelle et la Rose : plan de situation et vue satellite

Cas d'étude : RN1 / Rivières La Sarcelle et la Rose

Rétablir les continuités écologiques constituées par les rivières la Sarcelle et la Rose, au dessus de la RN1, pour la Sérotine de la Guadeloupe (Eptesicus guadeloupensis), espèce endémique de la Guadeloupe, classée EN DANGER d'extinction sur la liste rouge mondiale de l'UICN.

Références

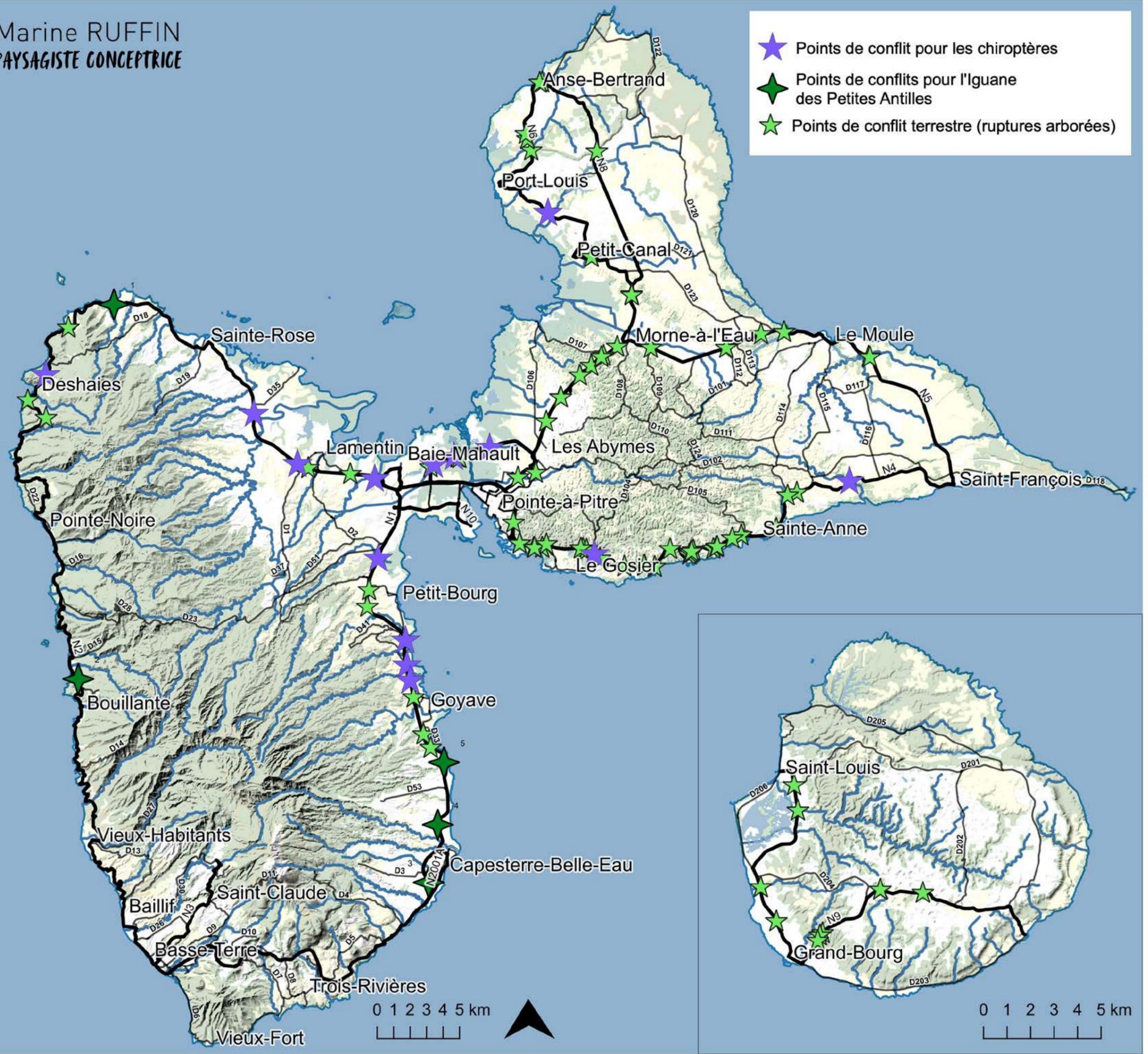


Exemple de l'effet recherché : jonction naturelle de la canopée



Exemple de réalisation de passage aérien pour les chiroptères / Système sensiblement similaire au Royaume-Uni : traversée de câble sur pylônes, supportant un filet (en lieu et place de lianes)

- ★ Points de conflit pour les chiroptères
- ★ Points de conflits pour l'Iguane des Petites Antilles
- ★ Points de conflit terrestre (ruptures arborées)



Ruptures des continuités terrestres au niveau des RN

L'ensemble des points de conflits pour les chiroptères ont été identifiés avec l'ASFA.

Les points de conflits pour l'Iguane des Petites Antilles (espèce endémique menacée par l'hybridation avec l'Iguane commun) ont été identifiés à l'aide du PNA Iguane des Petites Antilles - 2018-2022 (à noter que certains spécialistes considèrent aujourd'hui l'Iguane des Petites Antilles, non hybridé avec l'Iguane commun, irrémédiablement disparu de Basse-Terre - il ne semble donc pas utile de traiter des corridors spécifiquement pour cette espèce).

Les routes N10 et N11 créent des effets de coupure notables pour la petite faune au niveau des zones humides et notamment des mangroves (amphibiens, crabes, reptiles, ...).

D'une manière générale, 89 points de conflit terrestre ont été identifiés dans le cadre du SRPNB.

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

OQP4

Axe 1 / Reconstruire la transparence et la continuité de l'ensemble des corridors écologiques
FA4.3 / Préserver la trame noire routière

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

- OQP1 => FA1.2 / Aménager qualitativement les aires d'arrêts

LOCALISATION DE L'ACTION

- Sections routières éclairées en zone naturelle, agricole et péri-urbaine, notamment les tronçons routiers traversant des ripisylves ou tout autres boisements
- Sections routières situées au bord des plages favorables à l'accueil des tortues marines

Action 4.3 / Préserver la trame noire routière

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

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 de rupture de cheminement,
- 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 nouveau-nés vont s'orienter vers l'horizon le plus clair, après avoir décrit une rotation de 180° sur eux-mêmes.

**Sources : Les tortues marines et la pollution lumineuse sur le territoire français - Groupe Tortues Marines France Service du Patrimoine Naturel Muséum National d'Histoire Naturelle F. CLARO et C. BARDONNET – Mai 2011*



La performance de l'éclairage public ne doit pas se restreindre à l'économie d'énergie. Se préoccuper aussi des nuisances portées à la biodiversité

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer la trame noire routière en préservant des sections non éclairées
- Éviter 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).

OQP4

Axe 1 / Reconstruire la transparence et la continuité de l'ensemble des corridors écologiques
FA4.3 / Préserver la trame noire routière

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...

1 / Rénover l'éclairage public

- Adapter les installations d'éclairage pour les rendre moins impactantes dans les secteurs où l'éclairage est impératif pour des raisons de sécurité

- Réfléchir à la prise en compte de la biodiversité dans les opérations de rénovation de l'éclairage public, au-delà de la simple économie d'énergie.

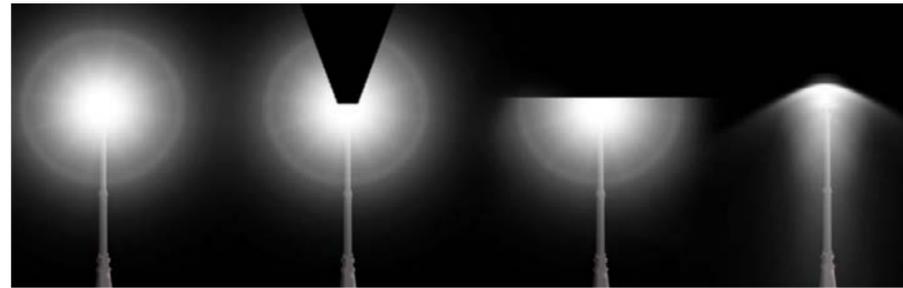
2 / Suppression de l'éclairage public

Lorsque l'éclairage n'est pas nécessaire pour des raisons de sécurité (en milieu naturel, agricole et péri-urbain), il doit être proscrit, notamment sur les tronçons routiers traversant des ripisylves (boisement linéaire le long des rivières) ou tout autre boisement

Pour les cheminements, on pourra privilégier un balisage par plots photoluminescents plutôt qu'un éclairage. Cette approche cumule de nombreux avantages (peu impactant pour l'environnement, pas d'installation électrique, faible coût, faible risque de vandalisme).

Si un éclairage est nécessaire, il doit être réduit au minimum et respecter les prescriptions suivantes.

Principes



Prescriptions pour les secteurs nécessitant un éclairage

Temporalité de l'éclairage : l'éclairage doit fonctionner sur des plages horaires réduites au minimum nécessaire. Par exemple, les créneaux les plus sensibles pour les chiroptères sont les pics d'activité, c'est-à-dire du coucher du soleil jusqu'à minuit en moyenne, puis dans l'heure précédant le lever du soleil. Le créneau du soir correspondant en général malheureusement au besoin en éclairage.

Orientation de l'éclairage : le flux lumineux doit être dirigé vers le sol. Aucune lumière ne doit être émise au-dessus de l'horizon. Éviter les luminaires de types boules ou lanternes et privilégier les luminaires avec un capot sur le dessus, et où la source lumineuse n'est pas apparente (pour minimiser l'émission de lumière vers le haut).

Par exemple, pour les tortues marines, les faisceaux ne doivent en aucun cas porter vers la mer. La bibliographie est fournie sur ce thème.

Type de lumière : les éclairages dont la température de couleur est inférieure ou égale à 2700K se diffusent peu. Intensité lumineuse faiblement éblouissante. Éviter les sources lumineuses de couleur blanche et émettant dans les UV. Favoriser des couleurs orangées (LPS ou LED ambrées)

Intensité lumineuse : la plus faible possible – autour de 4 lx (dépend des besoins).

Hauteur des mâts : maximum entre 4 à 6 m. Privilégier les éclairages bas (moins de 1 m) pour les cheminements piétons

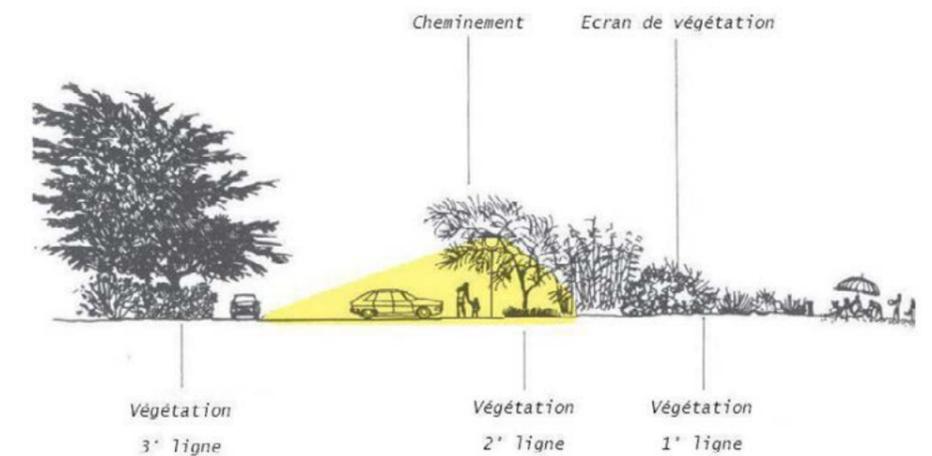
Espacement des lampadaires : pour les mâts hauts, minimum 50 m entre 2 lampadaires.

3 / Aménagement des abords des plages, sites de ponte des tortues marine

- Supprimer l'éclairage des abords des plages (bord de route, stationnement) ou l'adapter (voir fiche précédente).

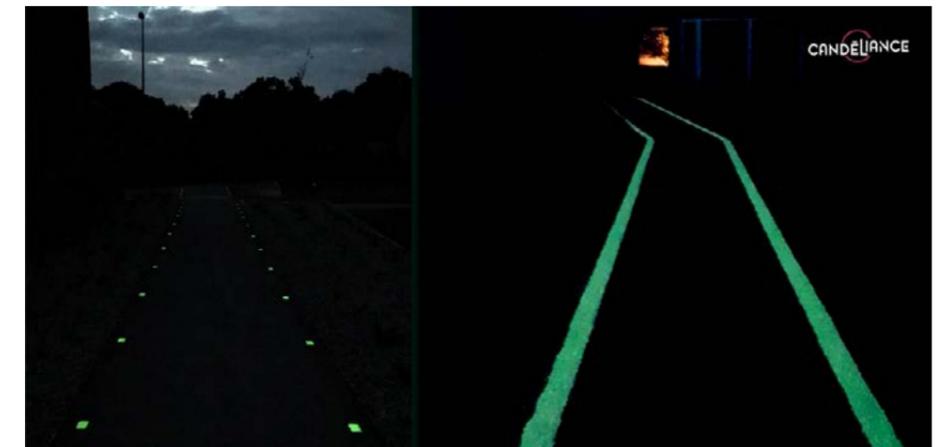
- Proscrire absolument tout éclairage direct vers la mer

- Créer des écrans végétaux denses, voire poser des écrans artificiels (panneaux de bois) en bord de route afin de limiter la diffusion de la lumière (notamment des phares de voiture) sur les sites de nidification.



Principe de végétalisation écran au rayonnement lumineux des phares de voiture
 Source : Charte pour un éclairage raisonné (Sy.MEG, ONCFS, Association des Maires de Guadeloupe)

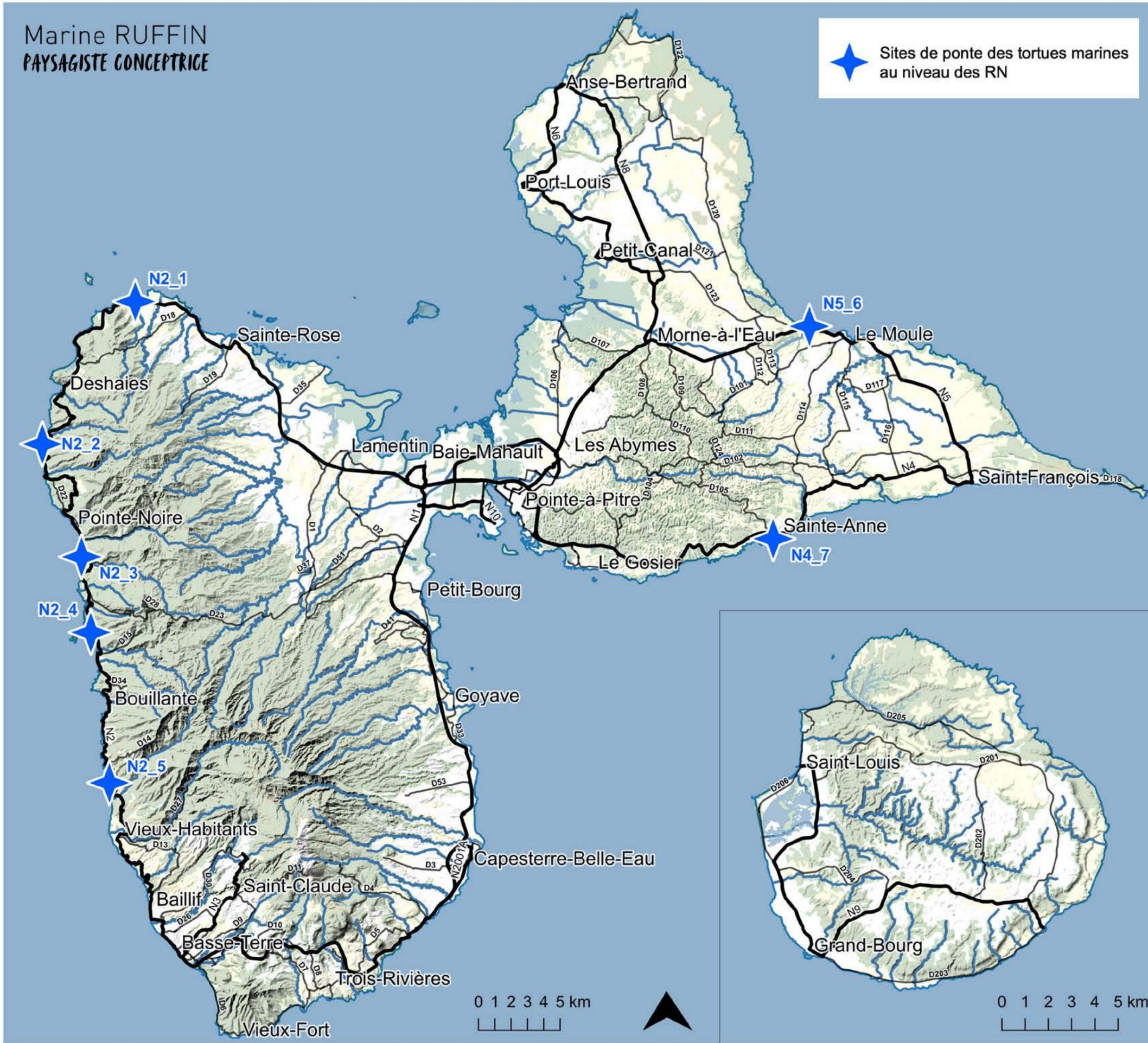
Références



exemple de cheminement lumineux

★ Sites de ponte des tortues marines
au niveau des RN

Plages accueillant des sites de pont de tortue marine au niveau des RN



Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice - Date : 02/10/2023 - Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, ADMIN EXPRESS, Karugéo

numéro	site	commune
N2_1	Plage de Clugny	Sainte-Rose
N2_2	Plage de Leroux	Deshaies
N2_3	Anse Caraïbe	Pointe-Noire
N2_4	Plage de Malendure	Bouillante
N2_5	Anse à la Barque	V-H / Bouillante
N5_6	Baie du Nord-Ouest	Le Moule
N4_7	Anse de Sainte-Anne	Sainte-Anne

OQP4

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

FA4.4 / Planter et développer le label Végétal Local

Interactions avec d'autres actions du plan de paysage

● OQP2 => Action 13 / Construire une identité végétale locale

● OQP2 => Action 12 / Planter le patrimoine végétal de demain

PROBLÉMATIQUE - CONSTATS

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 ». Or, le cocotier et la plupart des palmiers vus en bord de route ne sont pas endémiques de Guadeloupe et éclipsent la flore indigène, ils véhiculent une identité éloignée, biaisée ou en partie erronée du patrimoine végétal de Guadeloupe.

Enjeu : protection et valorisation de la biodiversité guadeloupéenne

Utiliser des végétaux locaux dans les aménagements routiers permettrait de valoriser la biodiversité guadeloupéenne et de mettre en avant une autre image plus authentique de la Guadeloupe. Le développement du label « Végétal Local » faciliterait la mise en œuvre de cette identité végétale. Issue d'un appel à projets du Ministère en charge de l'Ecologie, 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

Action 4.4 / Planter et développer le label « Végétal Local »

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.

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Promouvoir le patrimoine végétal guadeloupéen en faisant connaître les végétaux locaux
- Valoriser l'usage des végétaux d'origine locale afin de 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
- Améliorer la résistance aux maladies
- Favoriser la résilience des écosystèmes
- Conserver le potentiel adaptatif vis-à-vis des changements climatiques globaux
- Favoriser le développement social et économique des régions



légende explicative



légende explicative

OQP4

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

FA4.4 / Implanter et développer le label Végétal Local

MISE EN ŒUVRE

- 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 »
- Mettre en place une filière locale pour la production d'espèces indigènes à utiliser dans les aménagements (collecte de graines, mise en production, suivi)
- Assurer la formation technique des équipes de gestion
- Sensibiliser les élus et la population, aspect ornemental de la flore indigène
- Inviter les riverains à participer aux opérations d'aménagement dans le cadre de chantier participatif
- Dans le cadre de projets publics ou privés, choix d'espèces végétales indigènes avec un écologue, botaniste, selon deux degrés :

1. Dans les secteurs naturels ou agricoles, hors agglomération, 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).

2. En milieu urbain ou péri-urbain, l'usage exclusif des espèces indigènes peut être réducteur pour les aménagements paysagers (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 reste totalement exclu d'utiliser des espèces végétales exotiques envahissantes.

Zoom et références



la marque végétal local

L'objet de la marque : ce sont les végétaux qui sont attributaires de la marque, par espèce et par Région d'origine et d'utilisation.

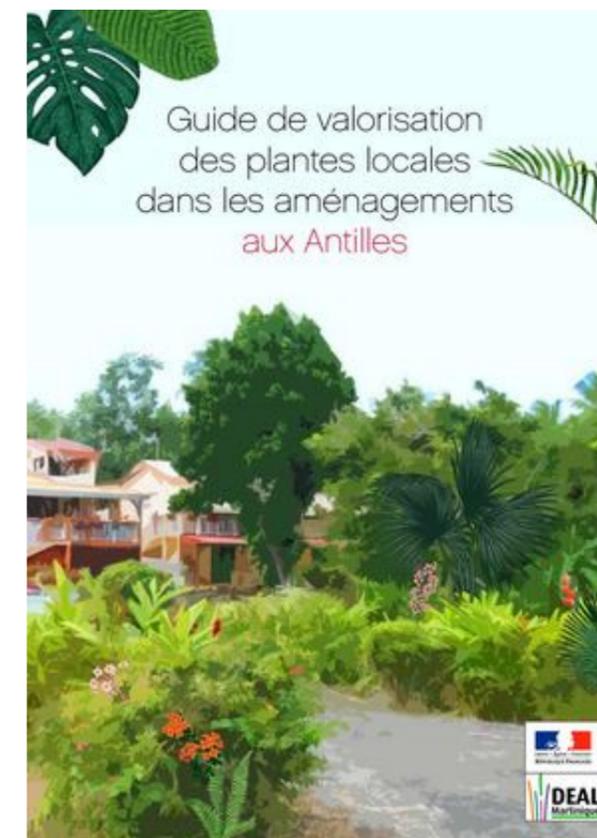
La marque a pour but d'attester que les produits qui en sont attributaires sont issus de structures ou de personnes physiques ou morales respectant les obligations du règlement établies par label.

La marque permet de :

- Garantir que les produits commercialisés sont issus de végétaux de la flore indigène, ont été collectés et éventuellement multipliés selon les règles du référentiel technique de la marque et proviennent d'une Région d'origine définie selon le règlement
- Faciliter l'identification des végétaux issus de collectes locales et des filières de production ou commercialisation de ces végétaux qui suivent le règlement d'usage et le référentiel technique associé
- Valoriser l'usage des végétaux sauvages d'origine locale afin de conserver le patrimoine génétique des espèces de la flore indigène et ainsi participer à la préservation de la biodiversité



Plant' Péi, île de la Réunion ; expliquer ce que c'est au moins !



communication autour du végétal local ; mieux expliquer

OQP4

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

FA4.4 / Planter et développer le label Végétal Local

Proposition d'espèces végétales indigènes pour les plantations de bords de route sur le réseau routier régionale de Guadeloupe

L'ensemble des espèces citées peuvent être introduites dans le milieu naturel (listées dans l'arrêté du 8 février 2018 relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes sur le territoire de la Guadeloupe).

Les espèces citées ne sont protégées en Guadeloupe (elles ne sont pas listées dans l'arrêté du 26 décembre 1988 relatif à la liste des espèces végétales protégées en région Guadeloupe), sauf mention contraire.

NB : l'usage, pour les abords routiers, d'espèces protégées est à éviter car cela soulève des difficultés réglementaires (dérogation, autorisation,...)

Nom commun	Nom scientifique	Remarques	Littoral sec			Littoral humide			Milieu marécageux	Milieu xérophile			Milieu mésophile
			BT	GT	MG	BT	GT	MG	BT, GT, MG	BT	GT	MG	BT
Raisinier bord de mer	<i>Coccoloba uvifera</i>	Mellifère, peut servir en aménagement urbain	X	X	X								
Catalpa	<i>Thespesia populnea</i>	Peut servir en aménagement urbain	X	X	X								
Olivier bord de mer	<i>Byrsonima lucida</i>			X	X								
Mancenillier	<i>Hippomane mancinella</i>	Attention à l'implantation - très toxique	X	X	X								
Canuque grise	<i>Caesalpinia bonduc</i>		X	X	X								
Frangipanier blanc	<i>Plumieria alba</i>	Plutôt falaises	X	X	X								
Mapou gri	<i>Pisonia subcordata</i>			X	X						X	X	
Acomat côtelette	<i>Bouyeria succulenta</i>	Mellifère		X							X		
Abricotier	<i>Mammea americana</i>	Peut servir en alignement				X	X						X
Bois enivrant	<i>Piscidia carthagensis</i>		X	X	X					X	X	X	
Sablier	<i>Hura crepitans</i>		X	X						X	X		
Galba	<i>Calophyllum calaba</i>	Peut servir en aménagement urbain				X	X	X					
Cachiman-montagne	<i>Annona montana</i>					X							
Sandragon, Mangle médaille	<i>Pterocarpus officinalis</i>								X				
Palétuvier gris	<i>Conocarpus erectus</i>					X	X	X	X				
Palétuvier jaune	<i>Symphonia globulifera</i>					X	X	X	X				
Prune bord de mer	<i>Cassine xylocarpa</i>			X	X						X	X	

OQP4

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

FA4.4 / Planter et développer le label Végétal Local

Nom commun	Nom scientifique	Remarques	Littoral sec			Littoral humide			Milieu marécageux	Milieu xérophile			Milieu mésophile
			BT	GT	MG	BT	GT	MG	BT, GT, MG	BT	GT	MG	BT
Bois savonnette	<i>Lonchocarpus punctatus</i>								X			X	
Bois de Rose	<i>Cordia alliodora</i>								X			X	
Courbaril	<i>Hymenaea courbaril</i>								X	X		X	
Bois d'Inde	<i>Pimenta racemosa</i>								X		X		
Poix doux	<i>Inga ingoides</i>	Arbre d'ombrage, caduque							X	X		X	
Petit merisier	<i>Gyminda latifolia</i>								X	X	X		
Bois cannelle	<i>Canella winterana</i>	Peut servir en haie et aménagement urbain							X	X	X		
Raisinier Grande Feuille	<i>Coccoloba pubescens</i>								X	X	X		
Gommier rouge	<i>Bursera simaruba</i>								X	X	X		
Mapou blanc, Mapou rouge	<i>Pisonia fragrans</i>	sempervirens							X	X	X		
Poirier Pays	<i>Tabebuia heterophylla</i>	Peut servir en alignement							X	X		X	
Acomat bâtard	<i>Sideroxylon salicifolium</i>	Peut servir en aménagement urbain								X	X		
Bois chandelle, Bois blanc à flambeau	<i>Zanthoxylum spinifex</i>								X	X		X	
Bois carré	<i>Citharexylum spinosum</i>	Peut servir en haie et en aménagement urbain A associer à d'autres espèces								X	X		
Bois gli-gli, Black Olive	<i>Bucida buceras</i>	Arbre d'ombrage, peut servir en aménagement urbain							X	X			
Ti bonbon	<i>Crossopetalum rhacoma</i>									X	X		
Campèchier	<i>Haematoxylon campechianum</i>	Mellifère							X	X			
Fromager	<i>Ceiba pentandra</i>											X	
Acajou Pays	<i>Cedrela odorata</i>	Peut servir en alignement										X	
Acajou blanc	<i>Simarouba amara</i>											X	
Bois d'orme	<i>Guazuma ulmifolia</i>								X	X	X	X	
Petit Crécré	<i>Tetrazygia angustifolia</i>								X	X		X	
Bois négresse	<i>Ocotea coriacea</i>	Peut servir en aménagement urbain										X	

OQP4

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

FA4.4 / Planter et développer le label Végétal Local

Nom commun	Nom scientifique	Remarques	Littoral sec			Littoral humide			Milieu marécageux	Milieu xérophile			Milieu mésophile
			BT	GT	MG	BT	GT	MG	BT, GT, MG	BT	GT	MG	BT
Bois de l'Ail	<i>Cassipourea guianensis</i>												X
Mahot Grandes feuilles	<i>Cordia sulcata</i>	Peut servir en alignement											X
Corossol montagne	<i>Guatteria caribaea</i>												X
Balata blan	<i>Pouteria pallida</i>												X
Icaquier, Prunier rouge	<i>Chrysobalanus icaco</i>		X	X		X	X						X
Mauricif	<i>Byrsonima spicata</i>												X
Herbe z'aiguilles	<i>Bidens pilosa</i>												
Figuier maudit des Antilles	<i>Ficus citrifolia</i>												
Bois de l'orme	<i>Guazuma ulmifolia</i>												
Médecinier rouge	<i>Jatropha gossypifolia</i>												
Bois savane, Bois mille branches	<i>Margaritaria nobilis</i>												

Palmiers													
Nom commun	Nom scientifique	Remarques	Littoral sec			Littoral humide			Milieu marécageux	Milieu xérophile			Milieu mésophile
			BT	GT	MG	BT	GT	MG	BT, GT, MG	BT	GT	MG	BT
Palmier royal des Antilles, Palmiste	<i>Roystonea oleracea</i>	Indigénat douteux mais spontané en Guadeloupe depuis longtemps				X	X	X					X
Palmier Pays, Latanier balai	<i>Coccothrinax barbadensis</i>		X	X	X					X	X	X	
Glou-glou, Grou-grou, Dendé, Dattier	<i>Acrocomia aculeata</i>	Couvert d'épines acérées, résiste à la sécheresse								X	X	X	
Glou-glou, Grou-grou, Dendé, dattier	<i>Acrocomia karukerana</i>	Forme endémique du précédent, Protégée									X	X	
Palmier ti-coco	<i>Syagrus amara</i> (<i>Rhynchoceros amara</i>)	Endémique, Protégée	X	X	X					X	X	X	
Palmiste rouge	<i>Euterpe broadwayi</i>	Grand palmier de zone											X

OQP4

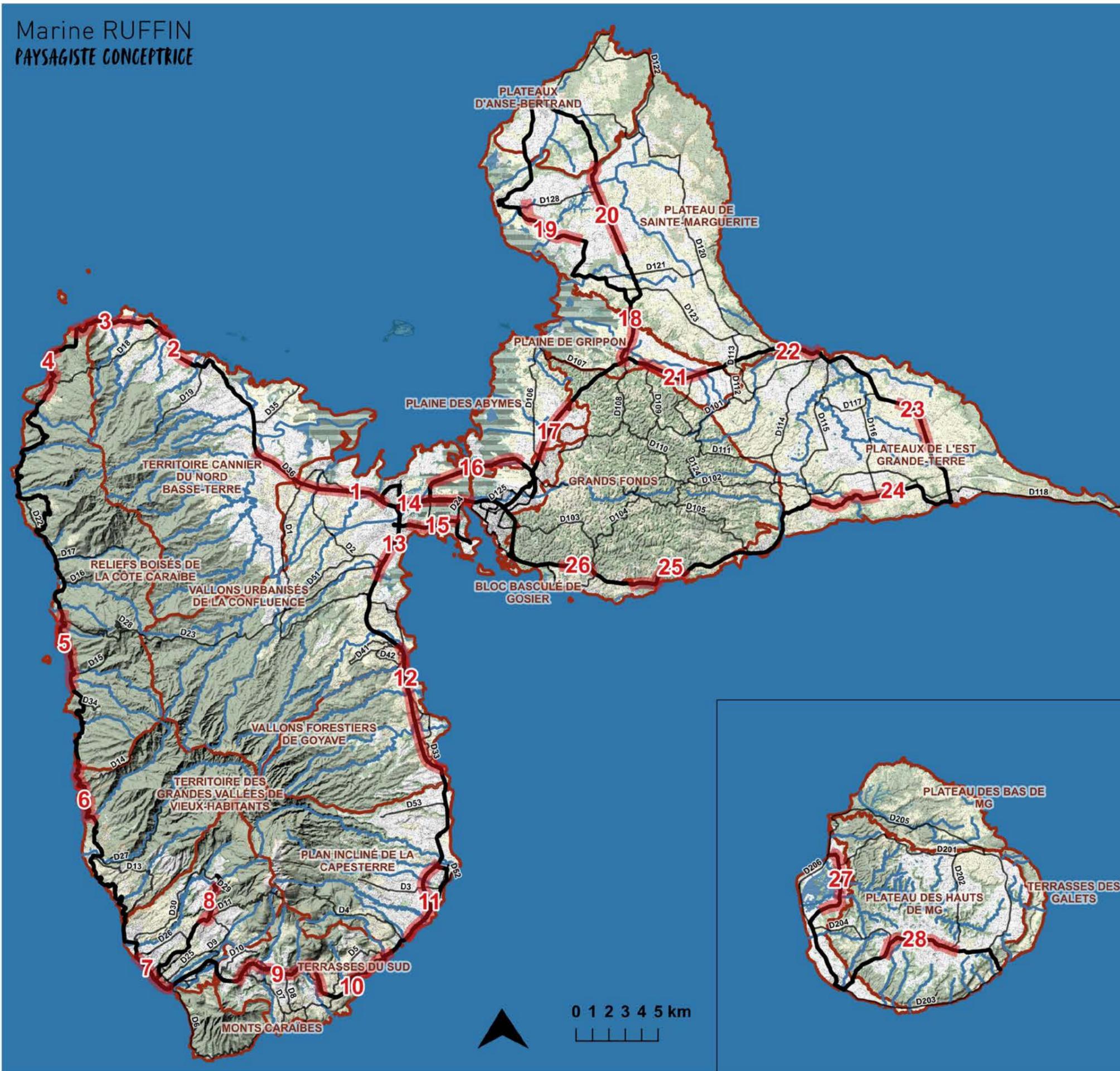
Axe 3 / Prendre en compte la biodiversité dans la gestion du patrimoine végétal routier

FA4.4 / Planter et développer le label Végétal Local

	<i>Euterpe dominicana</i>	forestière humide										
Aile à Ravet	<i>Geonoma pinnatifrons subsp. martinicensis</i>	Petit palmier de zone forestière humide										X

Grandes fougères													
Nom commun	Nom scientifique	Remarques	Littoral sec			Littoral humide			Milieu marécageux	Milieu xérophile			Milieu mésophile
			BT	GT	MG	BT	GT	MG	BT, GT, MG	BT	GT	MG	BT
Fougère dorée	<i>Acrostichum aureum</i>					X	X	X	X				
Fougère dorée	<i>Acrostichum danaeifolium</i>					X	X	X	X				
Fougère arborescente	<i>Cyathea arborea</i>												X
Fougère arborescente	<i>Cyathea tenera</i>												X
Fougère arborescente	<i>Cyathea pugens</i>								X				
	<i>Dicranopteris flexuosa</i>	Intéressant sur talus routier				X	X	X					X
	<i>Sticherus bifidus</i>					X	X	X					X
	<i>Hypolepis repens</i>					X	X	X					X

Enfin, il est intéressant d'envisager l'utilisation des espèces rares, en régression, menacées (mais non protégées). Leur introduction dans les aménagements routiers permettrait de participer à leur conservation. Par exemple Mirobolan (*Hernandia sonora*), Acomat (*Sideroxylon foetidissimum*), Bois noyer (*Zanthoxylon flavum*), Génipa (*Genipa americana*), Amourette (*Oplonia microphylla*), Saponaire (*Sapindus saponaria*), Mahot-gombo (*Hibiscus tiliaceus*), Capparis coccolobifolia, *Catesbaea melanocarpa*, Grand branda (*Chione venosa*), *Drypetes serrata*, Bois mulet (*Exothea paniculata*), Caca ravet (*Forestiera rhamnifolia*), Bois chique (*Licaria salicifolia*), Raquette à fleurs jaune (*Opuntia dillennii*),...



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

Région Guadeloupe
Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

Phase 3 / Plan d'actions

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

Version finalisée : Décembre 2023



Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

Signes_paysages



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

