HAL
open science

La route départementale 914 : un nouveau récit à construire

Lucie Lebaron

To cite this version:

Lucie Lebaron. La route départementale 914 : un nouveau récit à construire. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01389175

HAL Id: dumas-01389175

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01389175

Submitted on 28 Oct 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA ROUTE DÉPARTEMENTALE 914

UN NOUVEAU RÉCIT À CONSTRUIRE

NOM ET PRÉNOM DE L'AUTEUR

Lucie LEBARON

TITRE DU PROJET DE FIN D'ÉTUDE

La route départementale 914
Un nouveau récit à construire

DATE DE SOUTENANCE

le 4 Juillet 2016

ORGANISME D'AFFILIATION

Institut d'Urbanisme de Grenoble
Université Grenoble-Alpes

ORGANISME DANS LEQUEL LE STAGE A ÉTÉ EFFECTUÉ

ALEP - Atelier Lieux Et Paysages

DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D'ETUDE

Nicolas TIXIER

COLLATION

Nombre de pages - 98

Nombre d'annexes - 4
Nombres de références bibliographiques - 9

MOTS-CLÉS ANALYTIQUES

Environnement
Paysage
Route départementale
Déplacement
Aménagement du littoral

MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES

Pyrénées-Orientales
Port-Vendres
Banyuls sur mer
Cerbère
Portbou

RÉSUMÉS

[FR]

Ce mémoire de projet de fin d'étude présente l'analyse d'une route emblématique et problématique des Pyrénées Orientales.

La route départementale 914 constitue le second axe amenant à l'Espagne. Entre Port-Vendres et Portbou, elle traverse toute la côte rocheuse. L'affluence touristique, l'utilisation quotidienne, l'emplacement stratégique, le réchauffement climatique, le côté pittoresque, l'ancrage dans le territoire la rendent complexe et unique. Mais aujourd'hui quel avenir pour cette route?

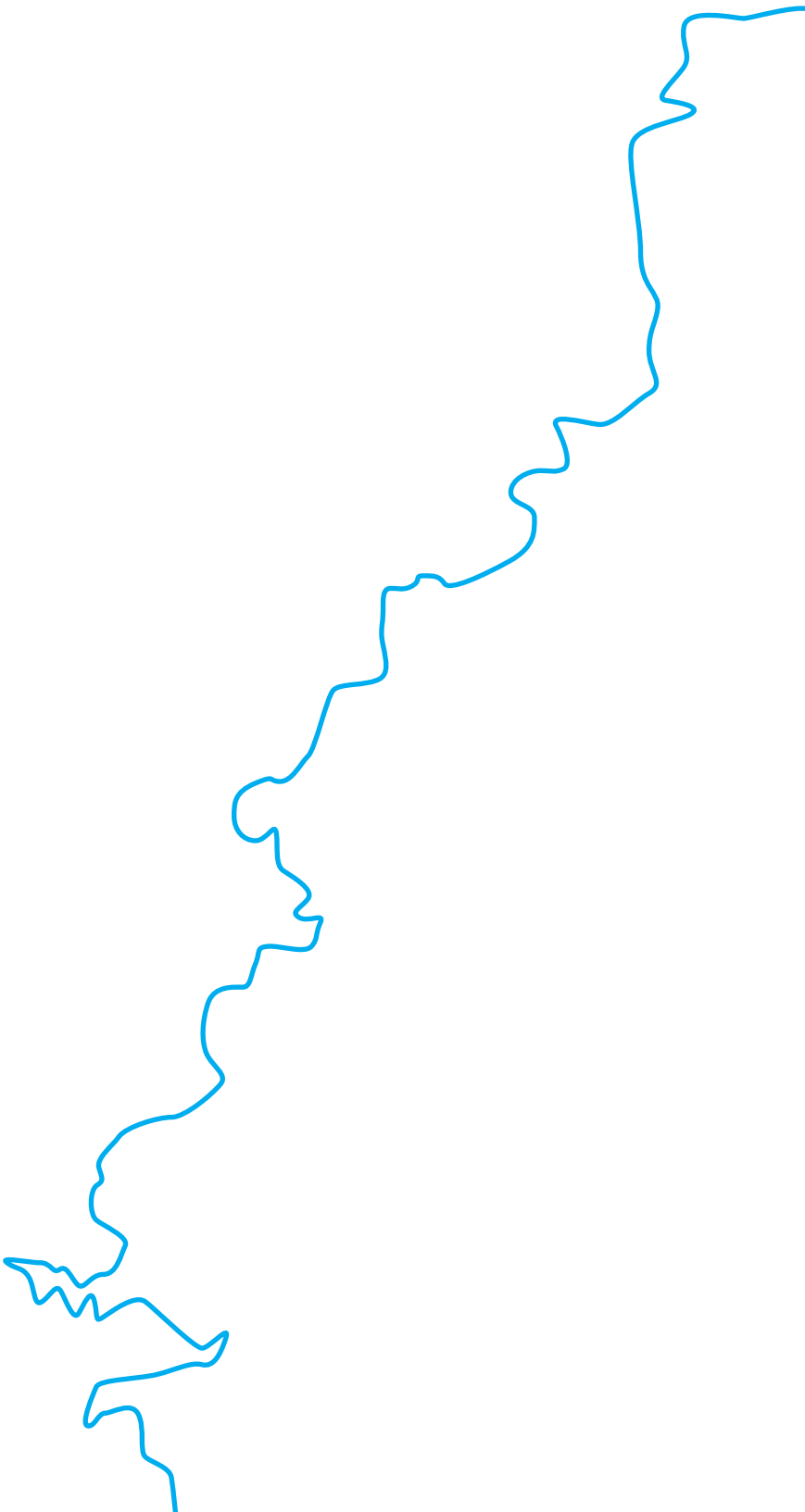
Le projet proposé se localisera sur la portion de route la plus stratégique et problématique. Il proposera des solutions sensibles et techniques.

[EN]

This end of study report present an analysis on an iconic and problematic road in the Pyrenees Orientales.

The road 914 is the second axis that leads to Spain. Between Port Vendres and Portbou , it crosses all the rocky coast. The road is complexe and unique du to he tourist season , the daily use , the strategic location , the global warming , thepituresque side and the territory integration. But today what future for this road?

The project will be located on the most strategicand problematic portion of the road. It will provide sensitive and technical solutions.

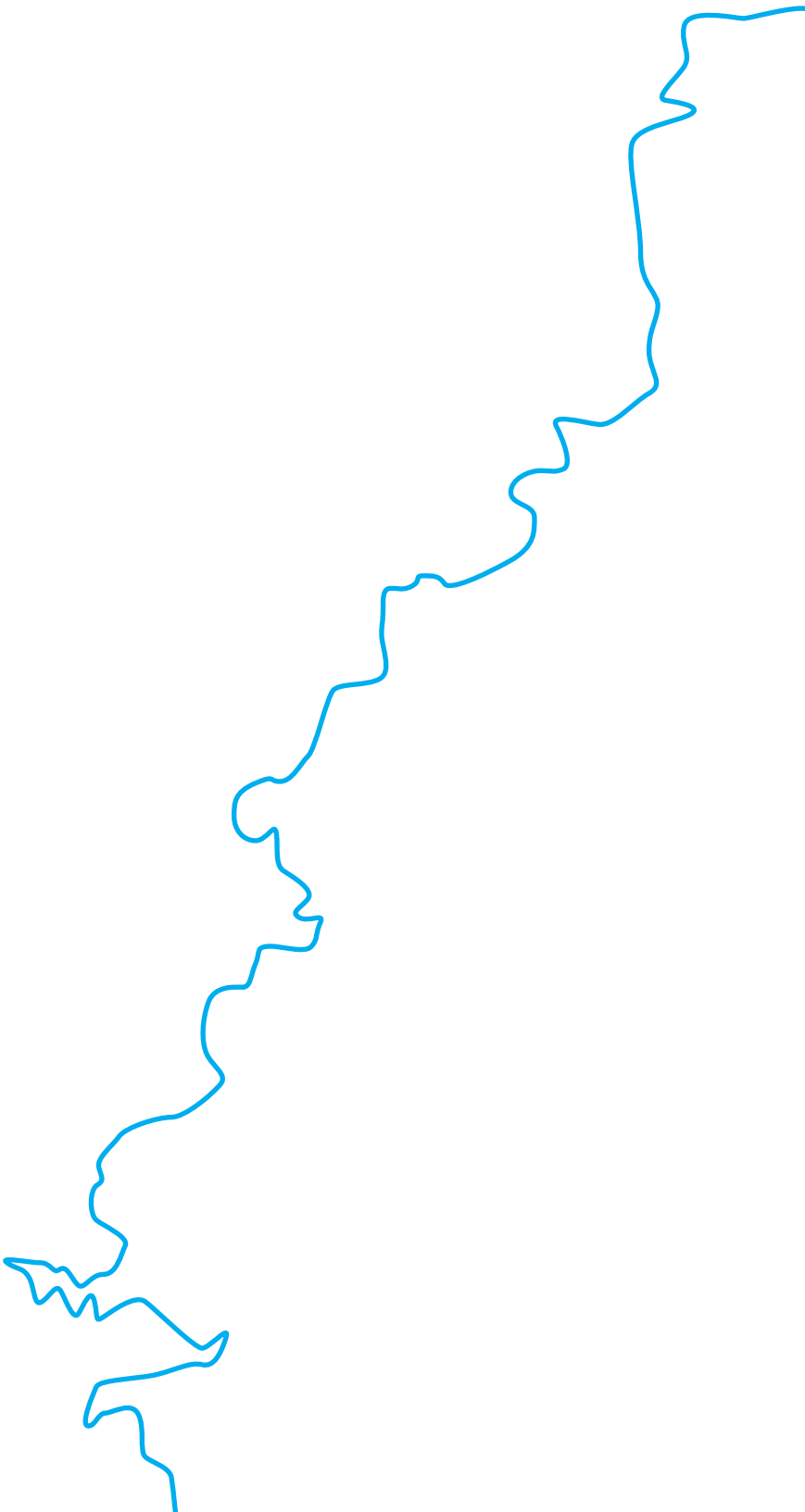


REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier mon tuteur, Nicolas Tixier, pour tous ses nombreux conseils, ses orientations qui m'ont aidé dans la réalisation de ce projet quand le doute m'avait envahi. Son dévouement et sa confiance en moi m'ont permis de mener à bien ce projet de fin d'étude.

Je remercie également Mélody Benoit-Cattin pour son soutien inestimable et quotidien durant cette aventure et pour ses bons conseils.

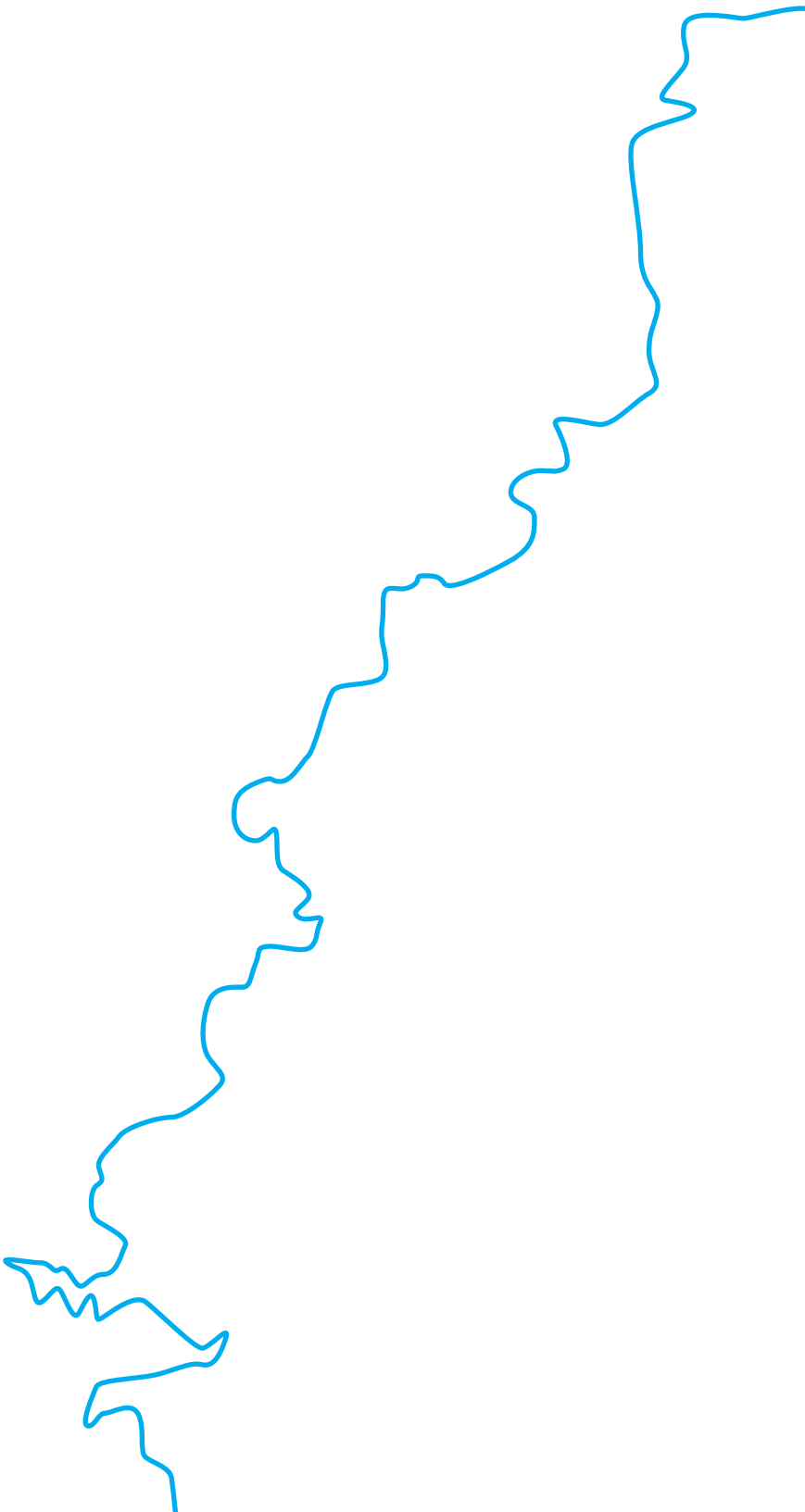
Enfin, je remercie ma famille, Aude, Aurelie qui m'ont épaulé, encouragé et aidé dans la réalisation de ce projet. Je tiens à dire un grand merci à ma mère pour son temps et sa patience dans les nombreuses relectures de mon mémoire.



CITATION

« Les routes qui ne promettent pas le pays de destination sont les routes aimées. »

René Char



SOMMAIRE

Préambule **13-19**

1. Les Pyrénées Orientales, un carrefour entre France et Espagne 14

2. La D914, un itinéraire bis à activer 16

I. Analyse et présentation du site **21-37**

1. La route et ses villages balnéaires 22

2. La route, support d'une mémoire historique 26

3. La route au milieu d'un paysage à risque 30

4. La route à la fréquentation débordante 34

II. Axes de réflexions théoriques et préambule du projet **39-49**

1. Lire la route 40

2. Comprendre la route 44

III. Projet entre route et design **52-72**

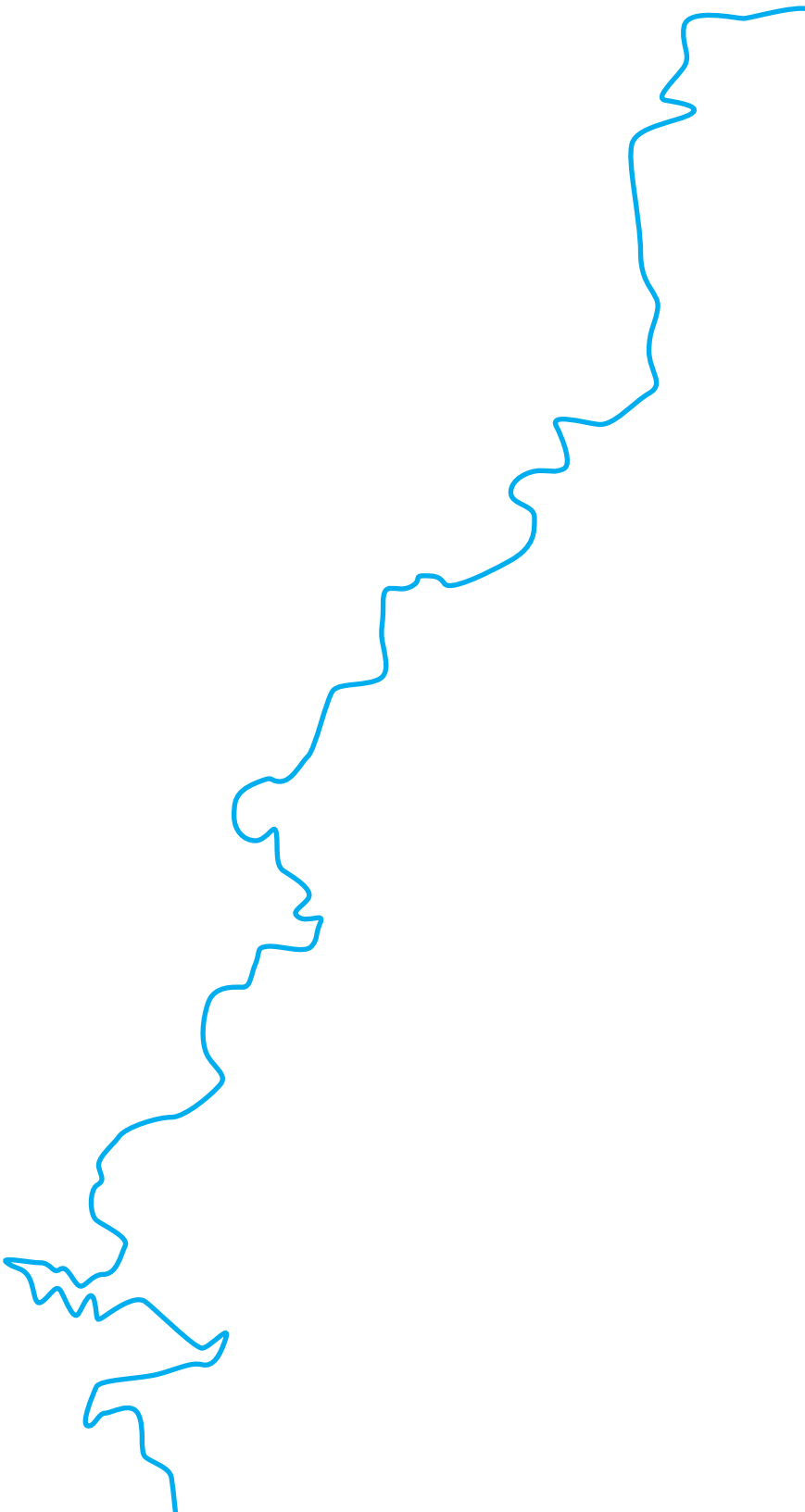
1. Observer la route 52

2. Projeter la route 64

Conclusion **75**

Bibliographie et sitographie **79**

Annexes **83-95**



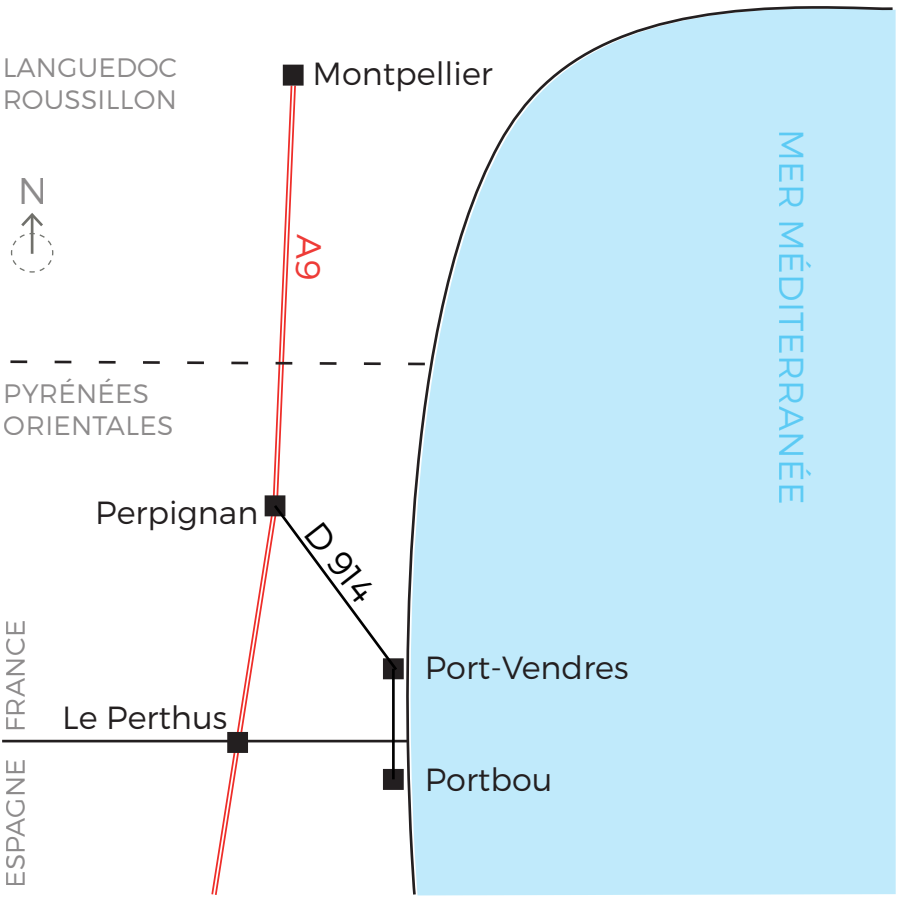
PRÉAMBULE

La route n'est pas au sens strict un chemin qui amène d'une destination à une autre. Elle peut offrir une multitude de possibilités au conducteur ou au passager.
Une route procure des sensations directement dépendantes de son revêtement, de son tracé, de son altitude et de la vitesse à laquelle on roule. Elle ouvre sur différents chemins qui offrent des vues uniques sur le paysage.

Dans ce mémoire, la route est considérée comme un support de territoire.

1. LES PYRÉNÉES ORIENTALES, UN CARREFOUR ENTRE FRANCE ET ESPAGNE

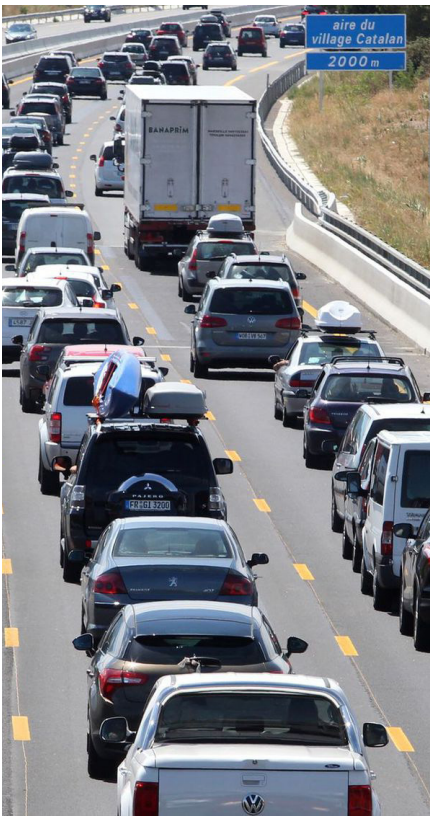
Le département des Pyrénées Orientales se situe dans le sud de la France sur le pourtour méditerranéen. Il joue le rôle d'interface entre l'Espagne et la France.



La route principale qui assure ce lien est l'autoroute A9 qui traverse les Pyrénées par le col du Perthus. Amenant les automobilistes en une heure et demi à Barcelone, elle reste sujette à de nombreux problèmes:

- La formation d'embouteillages - plus de 20 000 véhicules traversent la frontière par jour (cf annexe 1).

- Les incendies - depuis 1973, 3719 feux ont ravagé plus de 50 000 hectares dans le département.



© L'express

© Franceinfo- MaxPPP

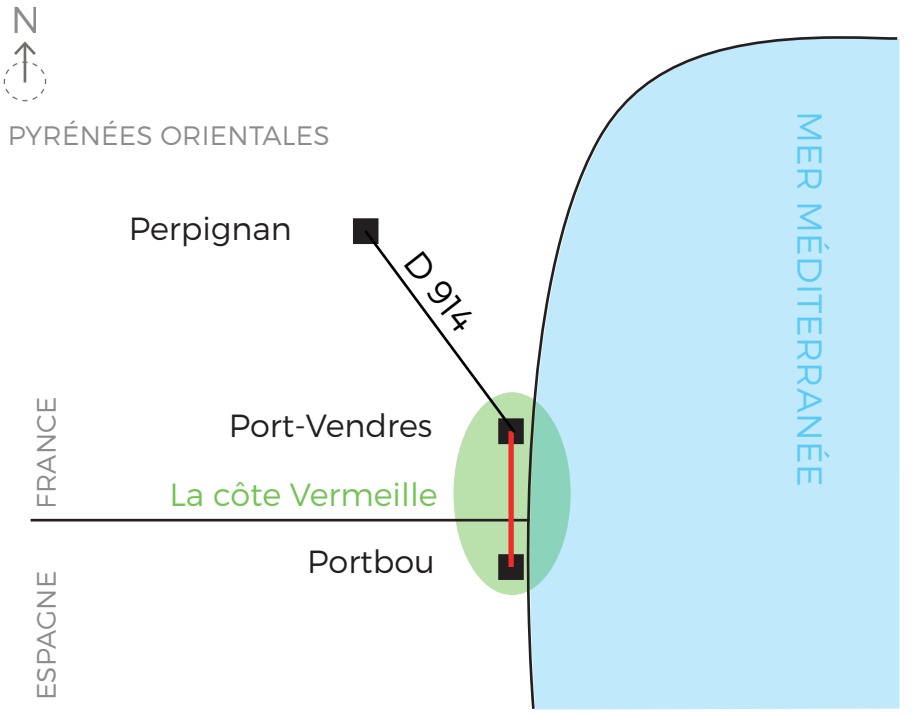
Ces deux facteurs posent la question suivante : Existe-t-il une autre voie qui amène en Espagne? L'alternative à l'autoroute A9 est la route départementale 914 qui longe le littoral.
Les autres possibilités passent toutes par la montagne et accèdent à l'Espagne par la Cerdagne.

La route littorale 914 constitue donc un enjeu important au sein du département d'un point de vue politique, touristique et économique.

2. LA D914, UN ITINÉRAIRE BIS À ACTIVER

Déclassée en 2005, l'ancienne route nationale 114 devient la route départementale 914 qui relie Perpignan à Portbou.

La route se découpe donc aujourd'hui en deux tronçons : la voie rapide de Perpignan à Port-Vendres et la voie littorale de la côte Vermeille qui arrive jusqu'à Portbou en Espagne.



En 1994, la volonté politique du département « d'accéder à l'Espagne plus rapidement » engage des travaux de mise en place d'une voie rapide. Or ce projet fut stoppé au niveau du pont de l'Amour de Port-Vendres pour des raisons :
- financières,
- environnementales (Zone protégée Natura 2000 et ZNIEFF)
- sociales (fort attachement des habitants au territoire)

Le Pont de l'Amour à Port-Vendres

La localisation, la complexité environnementale et sociale, l'enjeu politique et économique de cette portion de route «inachevée» entre Port-Vendres et Portbou, soit un tronçon de 25 km, amène à la problématique de ce mémoire :

Route et Design - entre Port-Vendres et Portbou - quels aménagements aujourd'hui?

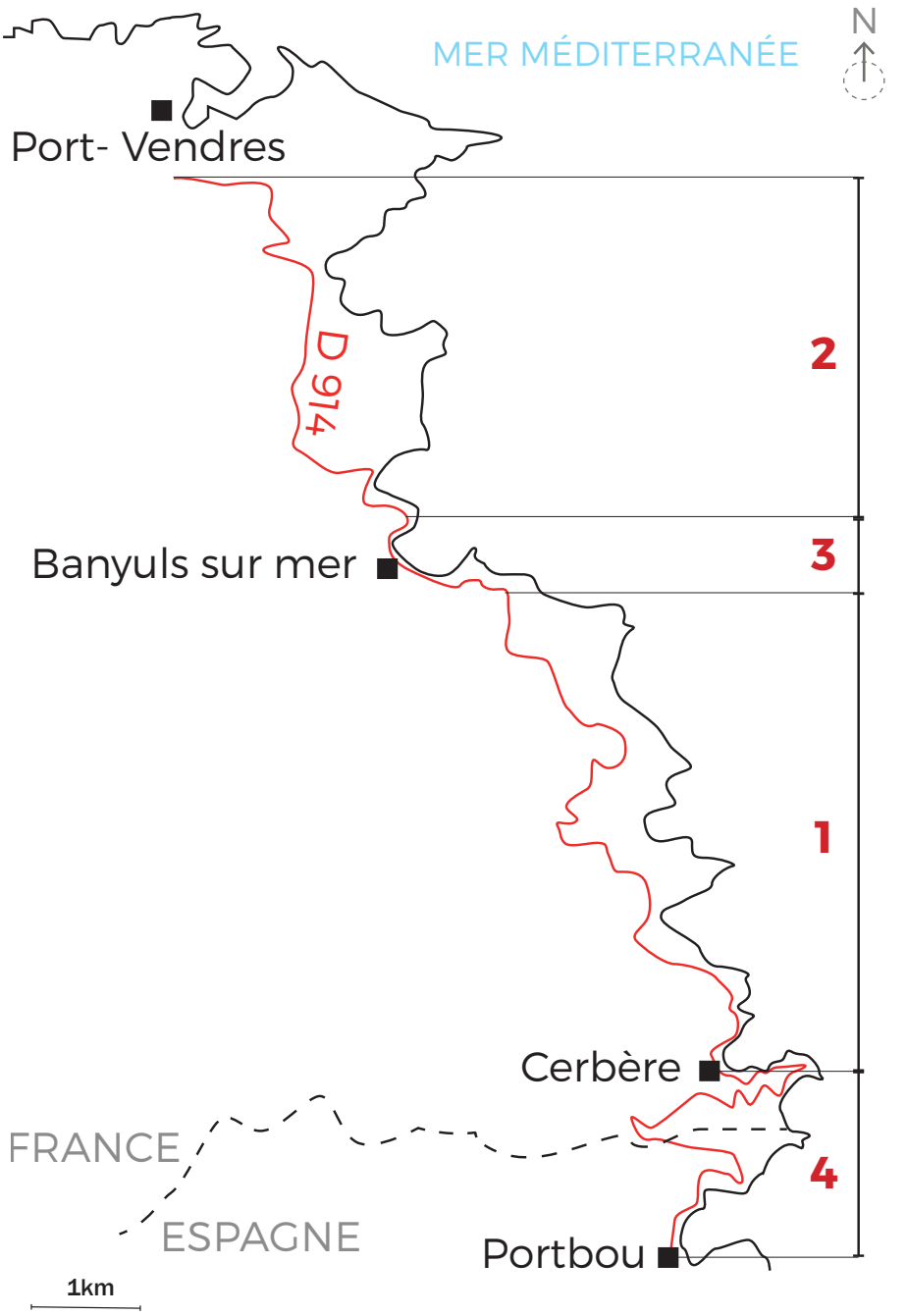
Le projet fut longtemps laissé en suspens. Pourtant aujourd'hui le conseil départemental a décidé de poursuivre les travaux sur cette route départementale. L'étude réalisée propose une programmation en quatre grandes étapes:

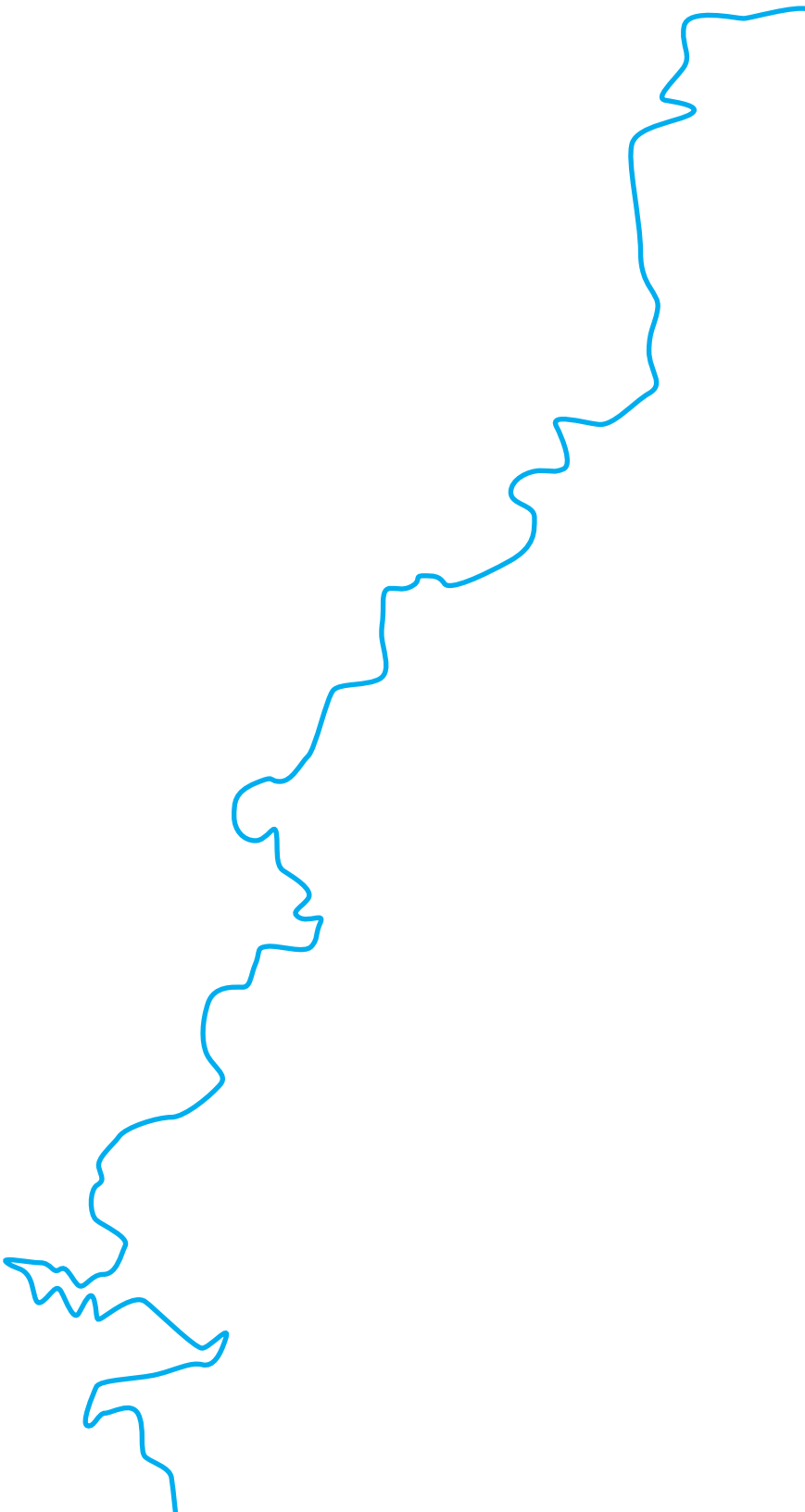
Etape 1 - Aménagement sur place Banyuls sur mer et Cerbère en rectification les virages

Etape 2 - Aménagement entre Port-Vendres et Banyuls sur mer

Etape 3 - Déviation de Banyuls sur mer

Etape 4 - Création d'un tunnel entre Cerbère et Portbou





1

ANALYSE ET PRÉSENTATION DU SITE

Ce mémoire a pour fil conducteur la route départementale 914 de la Côte Vermeille. Il part du postulat que la volonté politique du département est de «renouveler» cet accès à l'Espagne.

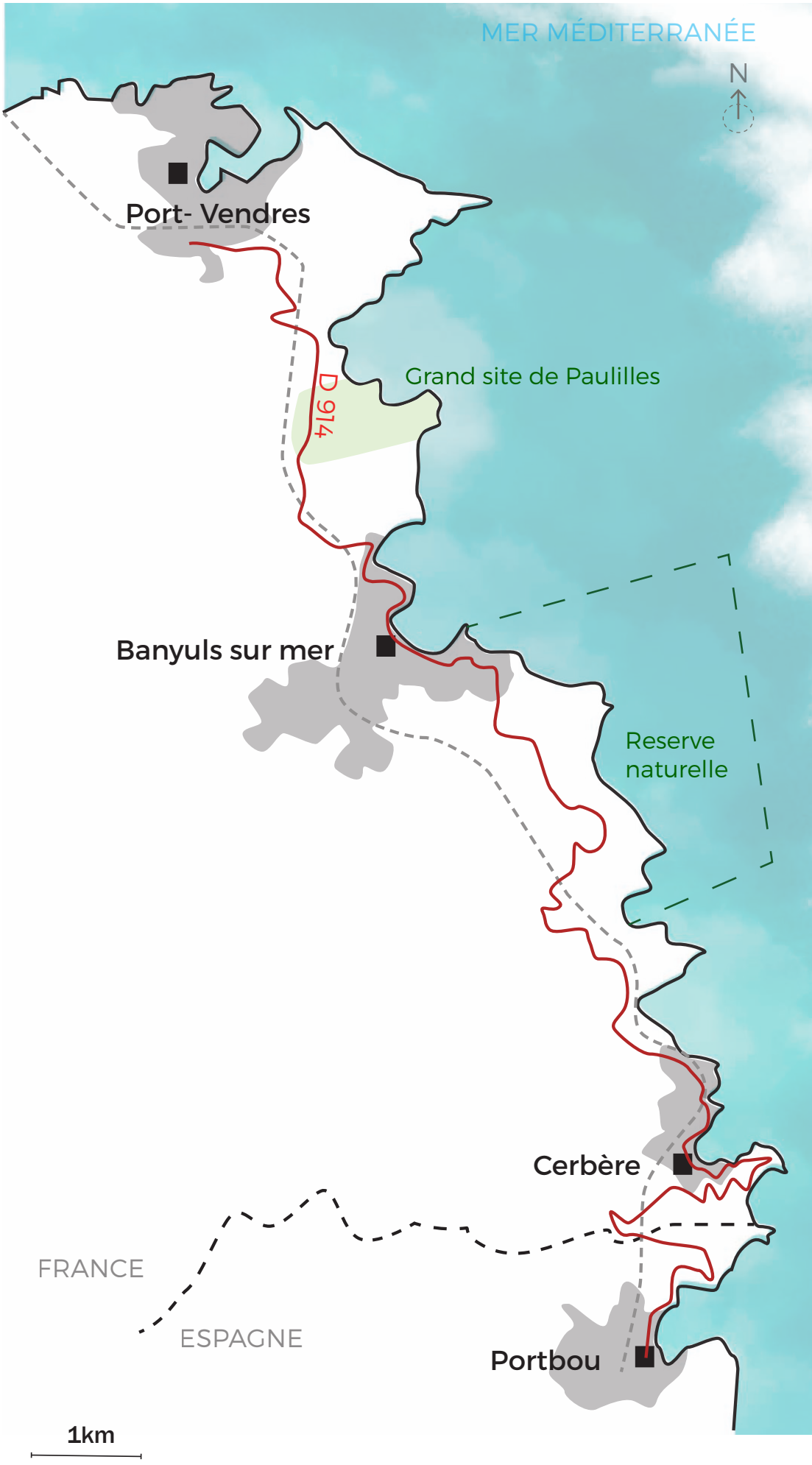
1. 1. LA ROUTE ET SES VILLAGES BALNÉAIRES

La route départementale 914 traverse quatre communes : Port-Vendres, Banyuls sur mer, Cerbère et Portbou.

Elles hébergent entre 1500 à 4000 habitants chacune. En periode estivale, ce nombre double à cause de l'attractivité touristique du territoire. Cette affluence est démontrée par le taux de 50% de résidences secondaires.

Sur les huit millions de visiteurs par an, les Pyrénées Orientales accueillent autant de touristes que d'excursionnistes. Leur destination principale se concentre sur le littoral (60%).
Les sites les plus visités dans le département sont en deuxième position le grand site de Paulilles et en troisième la réserve marine de Cerbère - Banyuls sur mer.

Ces villages balnéaires constituent des sources de vie, des points d'arrêts au sein de la route.


MER MÉDITERRANÉE
N
Port- Vendres
Grand site de Paulilles
D 914
Banyuls sur mer
Reserve naturelle
Cerbère
FRANCE
ESPAGNE
Portbou
1km

La commune de Port-Vendres est un point de repère dans le paysage par la présence du Cap Béar. Ce cap, ultime pointe rocheuse du massif des Albères définit la côte rocheuse.

Le village est marqué par son port de commerce, deuxième port fruitier de Méditérranée. Plus de 200 000 tonnes de marchandises sont débarquées par an.

La commune possède deux hameaux : Cosprons et Paulilles. L'anse de Paulilles témoigne de l'hisoire d'une ancienne dynamiterie. Rénovée en 2009, site Natura 2000, elle est très appréciée par des catalans et des touristes.

Le village balnéaire de Banyuls sur mer est connu pour son nom donné au grand cru AOC, vin doux naturel produit le long de la cote Vermeille.

Le laboratoire océanographique avec son biodiversarium (aquarium et jardin du Mas de la Serre) est un bassin de vie et structure la façade maritime du village (cf annexe 4).

Cerbère est le dernier village français du littoral méditerranéen.
Caractérisé par sa gare internationale, Cerbère était autrefois un grand carrefour ferroviaire pour le transport de marchandises.

Village de frontière, les locaux de la douane matérialisent le passage entre l'Espagne et la France.

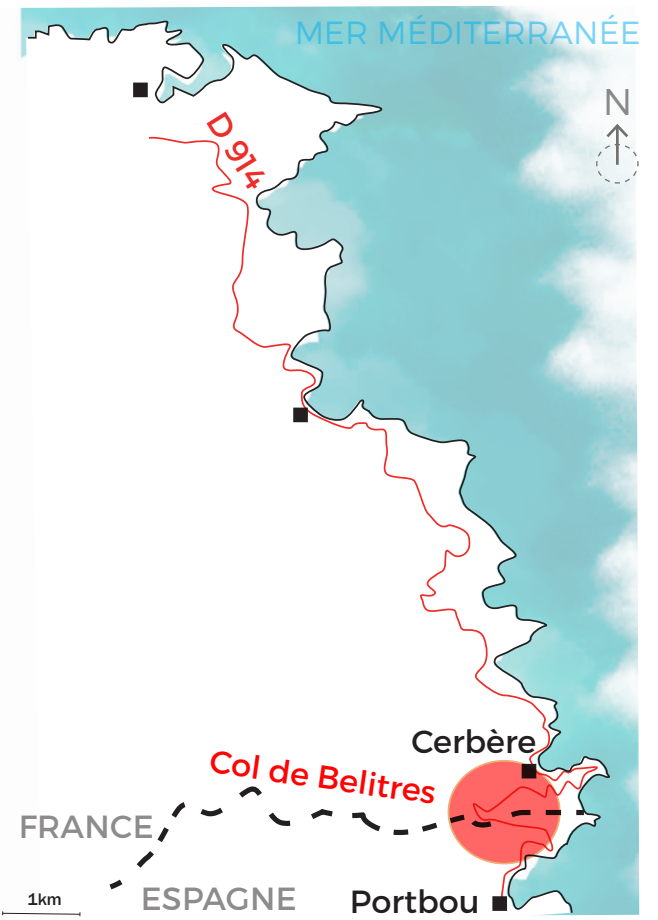
Aujourd'hui, cette station balnéaire voit sa population décroitre à cause de sa situation géographique et de la diminution des activités économiques (service de douane, transport ferroviaire....)

La commune espagnole de Portbou est tout comme Cerbère un village balnéaire structuré par sa gare internationale.

Pour rejoindre le village suivant, Colera, l'Espagne a construit un tunnel. Ce village marque donc une des extrémités de la route 914.

1. 2. LA ROUTE, SUPPORT D'UNE MÉMOIRE HISTORIQUE

La route 914 joint deux pays autrefois réunis sous le nom de la catalogne. Elle fut le témoin de plusieurs étapes importantes de l'Histoire.



1659
Traité des Pyrénées - Séparation de la Catalunya entrainant le développement de la contrebande à la frontière.

1936 -1939
Guerre civile espagnole

1939
Début de la Retirada - La défaite républicaine a amené plus de 480 000 personnes à prendre le chemin de l'exil vers la France passant par le col de Belitres entre Cerbère et Portbou.

1939 - 1945
Seconde Guerre mondiale

1940
Mort de Walter Benjamin à Portbou

Deux mémoriaux ont été érigés aux abords de la frontière afin de témoigner de ce passé commun.

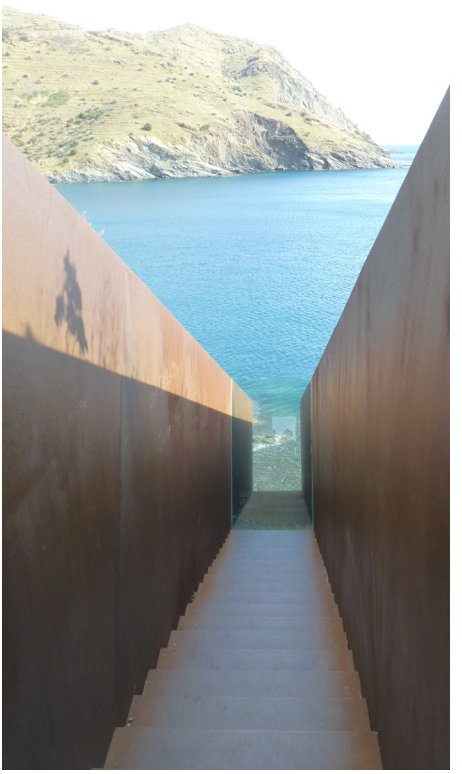
- Le Mémorial du Col de Belitres situé sur les hauteurs de Cerbère. Il rend hommage aux exilés espagnols. Sobre et épuré, il évoque les conditions doulereuses de la Retirada.

- Le mémorial de Walter Benjamin à Portbou a été imaginé par un sculpteur israélien Dani Karavan. Walter Benjamin était un grand philosophe juif allemand. La présence hitlérienne le poussa à fuir l'Allemagne pour s'installer en France. En 1940, il décida après de nombreux voyages de partir pour les Etats-Unis. Pour se faire, il ira jusqu'à Portbou en passant par les Pyrénées Orientales. Il se fit aider par Lisa Fittko, une antinazie allemande, pour passer la frontière. Arrêté lors de son arrivée, il se suicida dans la nuit. Ce mémorial nommé «Passages» fut érigé en sa mémoire mais également pour tous ceux qui ont entrepris le même voyage,
Ce mémorial élégant et très design met en scène ces passages en interagissant avec la mer et la terre.

Mémorial de l'exil du col de Belitres entre Portbou et Cerbère

« C'est bien plus difficile d'honorer la mémoire des anonymes que celles des personnes célèbres. La construction historique est consacrée à la mémoire de ceux qui n'ont pas de noms. »

Passatges (Dani Karavan)



Mémorial Walter Benjamin Passatges (Dani Karavan)

1. 3. LA ROUTE AU MILIEU D'UN PAYSAGE À RISQUES

La route départementale 914 traverse le territoire de la Côte Vermeille comme une ligne courbe. Arpentant le fort relief de la côte rocheuse et soulignant la ligne de côte, elle établit un lien particulier entre la montagne et la mer.

Elle traverse différentes entités paysagères qui suivent un gradient de nature.

Espaces urbains
Les stations balnéaires que la route traverse sont tournées vers la mer avec leurs ports de plaisance et de commerce.

Espaces de nature apprivoisés
Les hameaux que la route croise, apportent une touche jardinée au paysage.

Espaces de nature anthropisés
Les vignes façonnent le paysage du savoir-faire des vignerons.

Espaces naturels
Le maquis recouvre le territoire du sommet de la montagne aux falaises découpées.

MER MÉDITERRANÉE
N
Port-Vendres
Paulilles
Cosprons
D 914
Banyuls sur mer
Mas d'en Reich
Puig del Mas
Mas de l'abeille
Mas Parrer
Mas Atcher
Peyrefite
LES ALBÈRES
Cerbère
FRANCE
ESPAGNE
Portbou
1km
Port de commerces
Port de plaisance
Vignobles

La Côte Vermeille fait partir d'un territoire très marqué par son identité viticole, son Terroir – Le Cru Banyuls – Collioure de la famille des vins doux naturels.

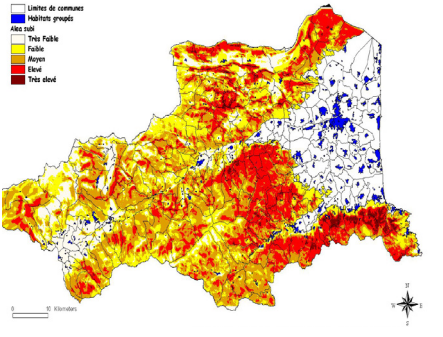
Les fortes pentes sont à l'origine de la forme caractéristique des vignobles : les terrasses qui suivent les courbes de niveau, les murets en schistes en « peu de Gall » permettant l'évacuation des eaux de pluies, les casots… Ce facteur contraint les vignerons à travailler à la main (gage de qualité). Aucune mécanisation n'est possible.

Or au fil des années le nombre de vignes en friche augmente. Le paysage complexe et la perte d'un savoir-faire découragent les repreneurs.

«Peu de Gall »

© cote-vermeille.fr

La végétation aride, la tramontane (vent violent pouvant atteindre jusqu'à 150 km/h), la topographie font que le département est sujet à des incendies importants, notamment la chaine des Albères. Or, ce phénomène d'enfrichement augmente cette vulnérabilité en détruisant le rôle naturel de pare feux de la vigne.



Carte des risques incendies (cf annexe2) - © ddaf66

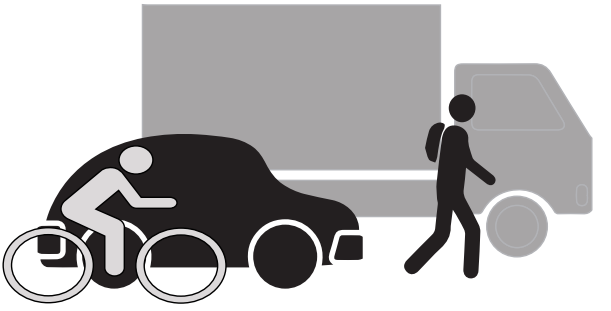
© Alep / D. Ginestè

PARKING du PORT

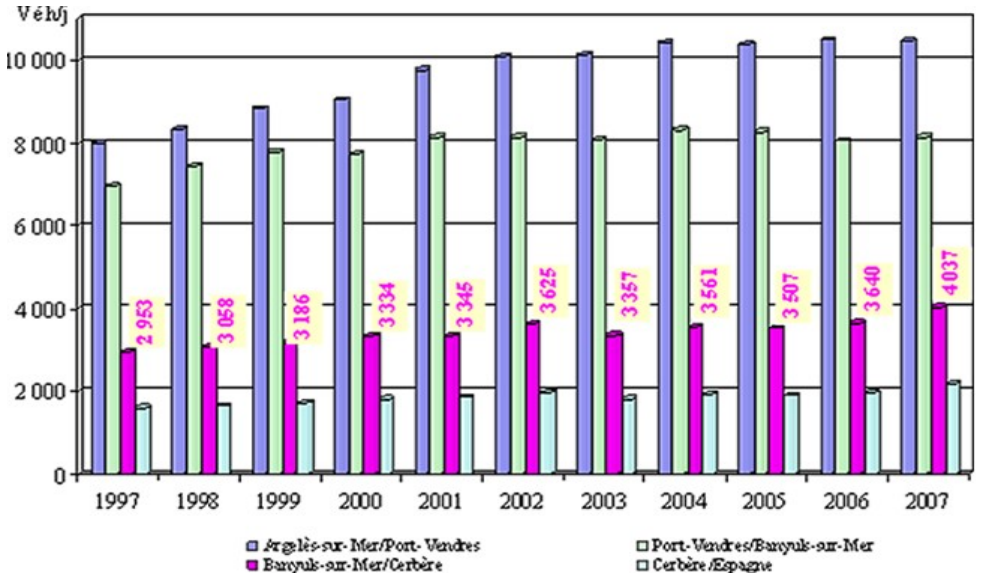
1. 4. LA ROUTE À LA FRÉQUENTATION DÉBORDANTE

La Côte Vermeille se traverse grâce à la route départementale 914 et à la voie ferrée. Ces deux voies sont agrémentées d'un réseau de chemins secondaires - chemins des vignerons, chemins de randonnées, voies DFCI (Défense des Forêts contre l'incendie)

La route départementale 914 est très fréquentée par une multitude d'usagers : des camions (marchandises, livraisons), des bus (scolaires, de lignes, touristiques), des voitures (pour des trajets quotidiens, occasionnels, touristiques), des vélos, des tracteurs, des piétons. Tous essayent de co-circuler ensemble.



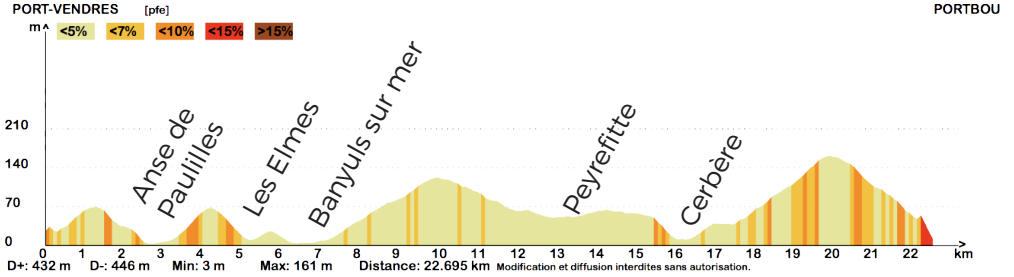
De plus ces flux sont inégaux selon la période de l'année et selon les portions de route. Sachant que sur l'ensemble des touristes, 93 % se déplace en voiture. Le nombre de véhicules par jour double en période estivale.



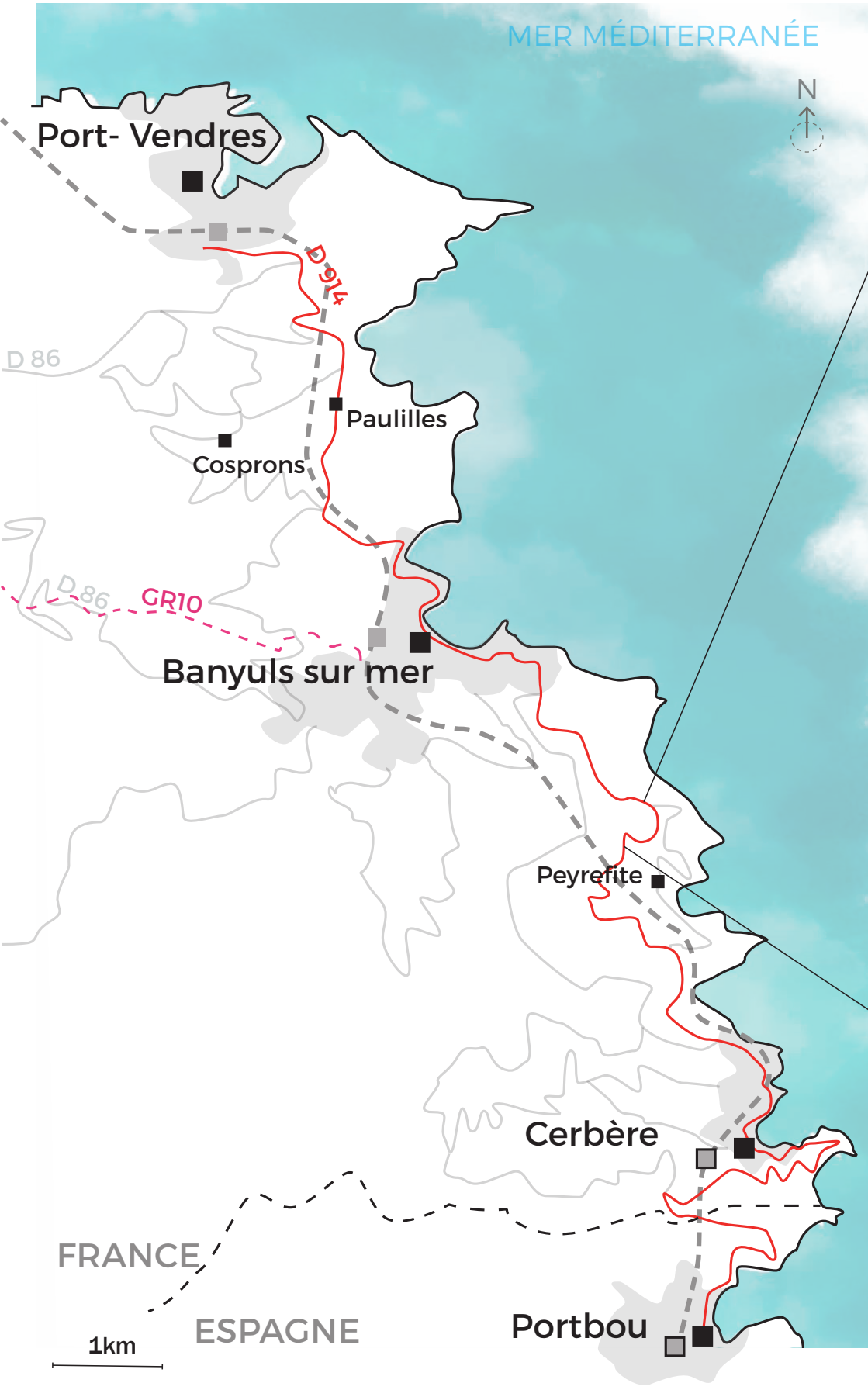
Trafic routier © Conseil général 66

Ce graphique détaillant le trafic routier montre une véritable différence scindant la route en deux portions. Entre Port-Vendres et Banyuls sur mer, la route voit circuler environ 8000 véhicules/ jour et seulement 1500 véhicules en moyenne sur la portion entre Banyuls sur mer et Portbou,

Cette chute de trafic s'explique en partie par le relief et le tracé de la route, beaucoup plus prononcés après Banyuls sur mer.



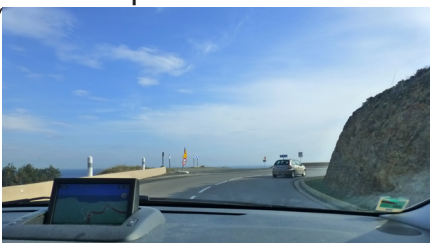
Le relief de la route © openrunner



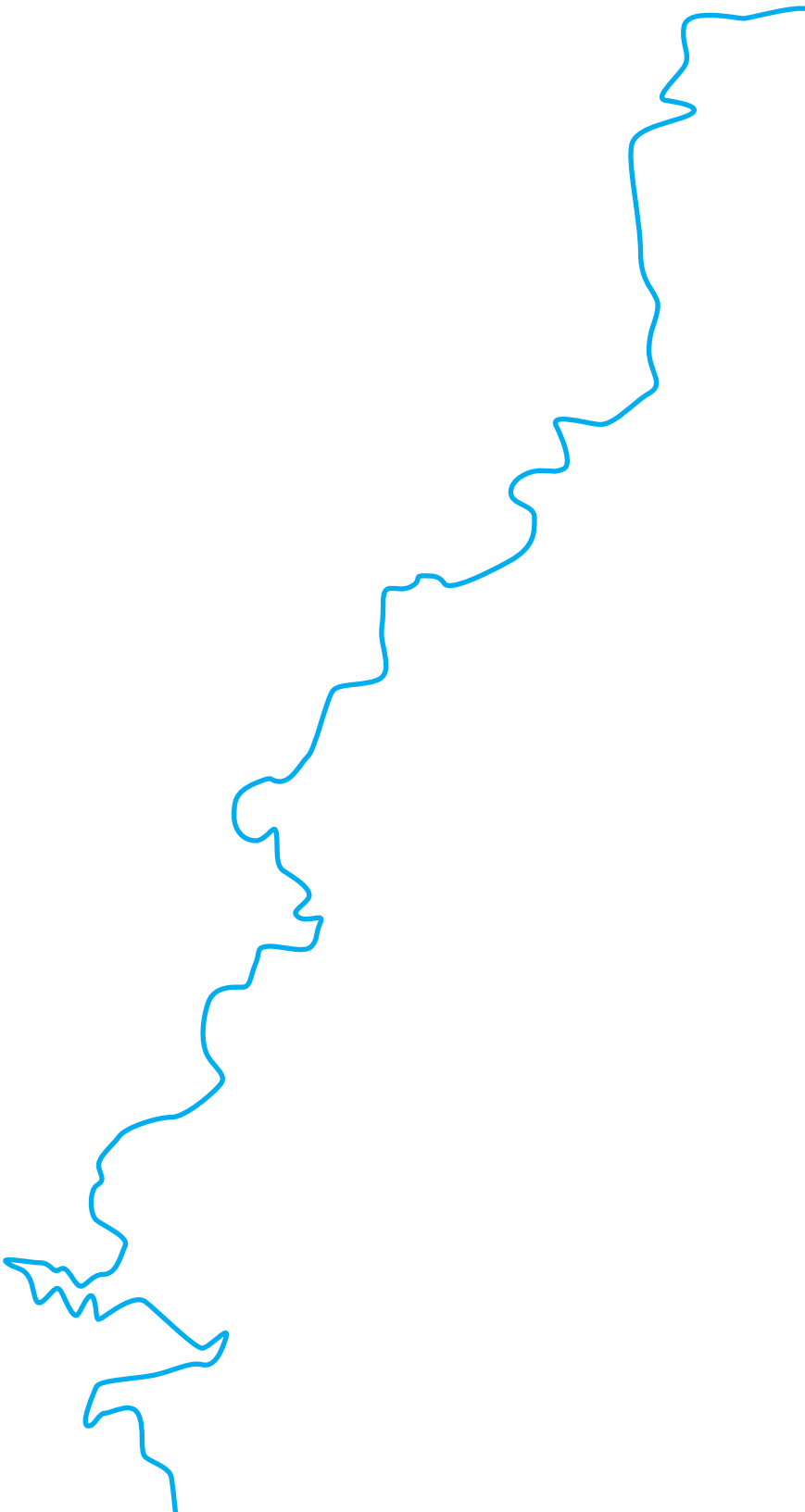
RD 914
GR
voie férée

Gare internationale
Gare sncf
Villages

Vue depuis la route



Un road book permet de mieux s'immerger le long de la route (cf annexe 3).



2

AXES DE RÉFLEXIONS THÉORIQUES ET PRÉAMBULE DU PROJET

Ce fil rouge qui traverse le territoire est un lieu complexe de part sa forme, son tracé, sa fréquentation, son identité locale, ses paysages et ses risques.

2. 1. LIRE LA ROUTE

La route est une infrastructure qui peut se lire selon des points de vue différents : celui du sensible, celui de la technique, celui du fonctionnel, celui du social, celui du paysage...

Pour pouvoir analyser cette route plus en détail, ce mémoire s'appuie sur quelques auteurs.

Eric Alonso - « Dessiner la voie pour l'automobile »

Cet auteur déchiffre les différents types de projets routiers apparus au fil des années. Lorsqu'un village souhaite se développer, Eric Alonso analyse les choix effectués : l'élargissement de la voie principale, le contournement du village.... La voie existait avant l'apparition de l'automobile. Il se pose donc la question suivante : comment la route a su pallier aux bouleversements entre l'infrastructure en elle-même et la vie locale?
Cependant cet article ne prend pas en compte les différents usages «internes» de la route. Il reste centré sur l'ouvrage, son tracé et son impact sur la vie extérieure.

Reyner Banham - « Los Angeles : l'architecture de quatre écologies »

L'auteur tente de comprendre la ville de Los Angeles. Pour y parvenir il utilise le langage du mouvement, donc passe par l'emploi de la voiture.

«Le mieux est de commencer par apprendre la langue locale. Or, à Los Angeles, le design, l'architecture et l'urbanisme parlent tous la langue du mouvement. »

Il arpente le site en se mettant dans la peau d'un habitant. Il vit l'expérience, la décrit et raconte comment la ville peut être lue. Son explication se concentre sur l'identité, le vécu et la sensation du lieu via sa découverte par la route.

Aglae Degros - « Territoire en réseaux ou l'éloge de la lenteur structurante »

Aglae Degros repense le processus, la manière de concevoir un projet. Elle tente de tenir compte de tous les corps de métiers qu'une étude peut faire interagir, en ne négligeant ni le social, ni l'esthétisme, ni la technique.

«Se libérer de la logique issue de l'ingénierie et de développer un dialogue dépassant les clivages disciplinaires»

Elle insiste également sur la notion de la lenteur dans le projet selon deux critères : celui de se déplacer lentement (développement des mobilités douces) et celui d'avoir une vision sur le long terme.

Stoa architecture - « Les mobilités complices »

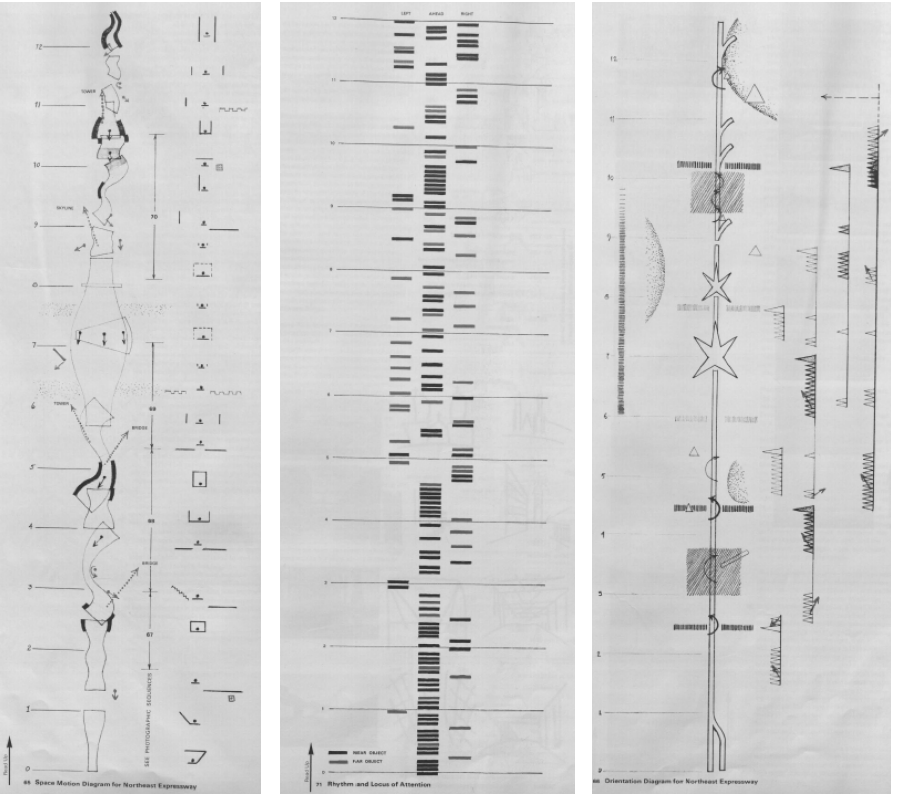
Cet article expose une théorie sur une nouvelle classification des différentes mobilités : contraintes ou complices selon le principe d' « avoir le choix ».

Tout comme Aglae Degros, il met en avant la vision du projet sur le long terme, en pensant au « au cas où », en allant plus loin que le projet souhaité. Il exprime la nécessité d'anticiper les différents aménagements proposés.

En s'appuyant sur la route, son histoire, son évolution, l'article analyse l'infrastructure selon ses usagers, son tracé.

Kevin Lynch - « The view from the road »

Kevin Lynch se focalise sur la structure, la composition, la perception et la sensation de la route. Il se met donc dans la peau de l'usager, du conducteur de la voiture.
Ainsi il réalise des cartes exprimant la rythmique, la structure, l'esthétique de la voie.



Cartes sensibles (composition, rythme, sensation)- © Kevin Lynch

Ces lectures ont permis de faire évoluer la réflexion autour de la route : « Penser la route dans sa globalité en terme d'usages, d'espaces, de vie associés et de temps ». Il s'agit d'analyser cette infrastructure sans cliver les thématiques qu'elle induit.

Dans la suite du mémoire, le projet essayera de tenir compte de ces analyses. Il lira la route en fonction de ses usages, de son appropriation, de sa sensation, de sa perception, de sa composition, de son impact sur la vie locale, de sa pérennité sur le long terme.

2. 2. COMPRENDRE LA ROUTE

La route départementale 914 s'inscrit dans un processus de projet, de restructuration.

L'analyse du site en première partie a permis d'identifier les enjeux :

La multitude d'usagers et sa sur-fréquentation en période estivale amènent à l'harmonisation des différentiels de vitesses des différents utilisateurs de la route.

L'identité de la Côte Vermeille, ses paysages, son patrimoine impliquent de souligner la valeur touristique du territoire traversé.

Les risques liés au site, le réchauffement climatique, l'appropriation des lieux par les habitants impliquent que le projet réponde aux attentes environnementales et sociales.

Ces enjeux permettent de préciser la problématique initiale qui était :
« Route et design - entre Port-Vendres et Portbou - quels aménagements aujourd'hui? »

Comment la route départementale et littorale peut-elle allier esthétique et fonctionnalité?

Entre quotidien, environnement et tourisme, quelle place pour la route 914?

Trois types de scénarii se dessinent selon quatre critères d'analyses : la temporalité du projet (vision dans le futur), la vitesse du projet (type de mobilité), les axes de réflexions et les enjeux.

Scénario 1 - Aller plus vite
En variant les dessertes et les vitesses, en améliorant le temps de parcours, la route deviendrait comme le premier tronçon entre Perpignan et Port-vendres, une voie rapide.

Scénario 2 - Voie de découverte touristique
Renforcer l'attraction du lieu qui est naturellement attractif. Le tourisme devient l'orientation principale du projet.

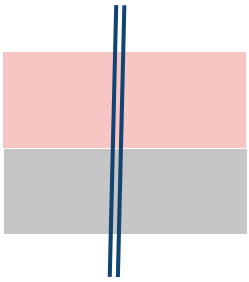
Scénario 3 - La lenteur
La mise en place de mobilités douces et complices («avoir le choix dans ses déplacements» - Stoa) permettrait d'anticiper sur l'avenir (le changement climatique s'accompagne d'une crise de l'automobile).

Or, ce projet routier ne peut se cantonner à un seul scénario. Sa complexité amène à trouver un compromis, un équilibre entre les trois scénarii.

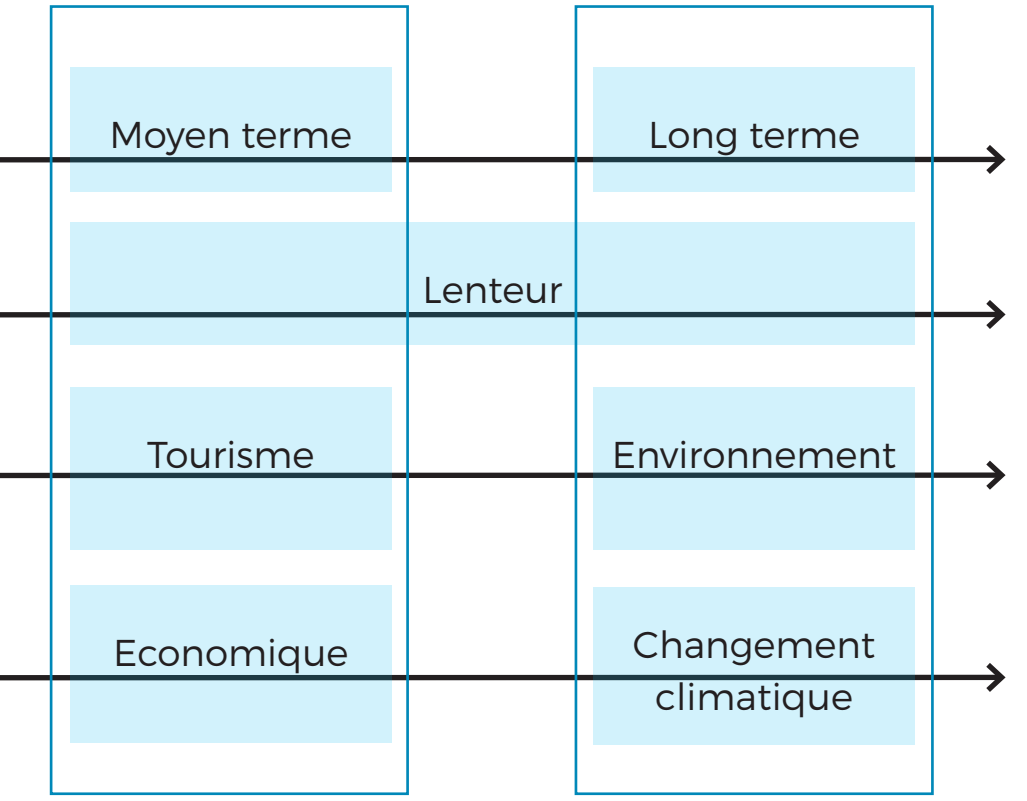
Temporalité	Court terme
Vitesse du projet	Rapidité
Axes de réflexion	Efficacité Sécurité
Enjeux	Politique

SCÉNARIO 1

Varier les possibilités de déssertes et de vitesses

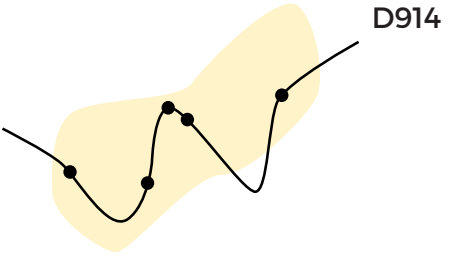


D914



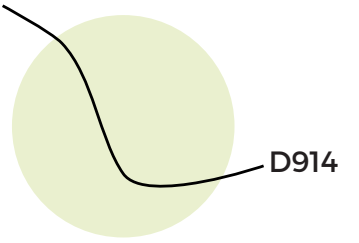
SCÉNARIO 2

Affirmer la route en tant que route touristique



SCÉNARIO 3

Anticiper l'avenir en variant les choix
> modes actifs



Pour poursuivre la compréhension de la route départementale 914, le projet se focalisera sur une séquence qui regroupe toutes les caractéristiques.

Le site d'étude sera le tronçon de route entre Port-Vendres et Banyuls sur mer.

Le conseil départemental souhaite effectuer un contournement par les terres, le projet remettra donc en question ce choix.

Le flux journalier est conséquent, entre 5000 et 10 000 véhicules.

Ce secteur abrite le deuxième site visité du département : Le grand site de Paulilles.

La route traverse un relief variant entre 0 et 70 mètres d'altitude. Elle serpente entre les vignes, passe sous la voie ferrée, franchit des ronds points...

Tous ces critères font de cette séquence routière un bon tronçon représentatif de la route dans sa globalité.

MER MÉDITERRANÉE

N

Phare du Cap Béar

Port- Vendres

D 914

Grand site de Paulilles

Etape 2 : Aménagement entre Port-Vendres et Banyuls sur mer par contournement

Banyuls sur mer

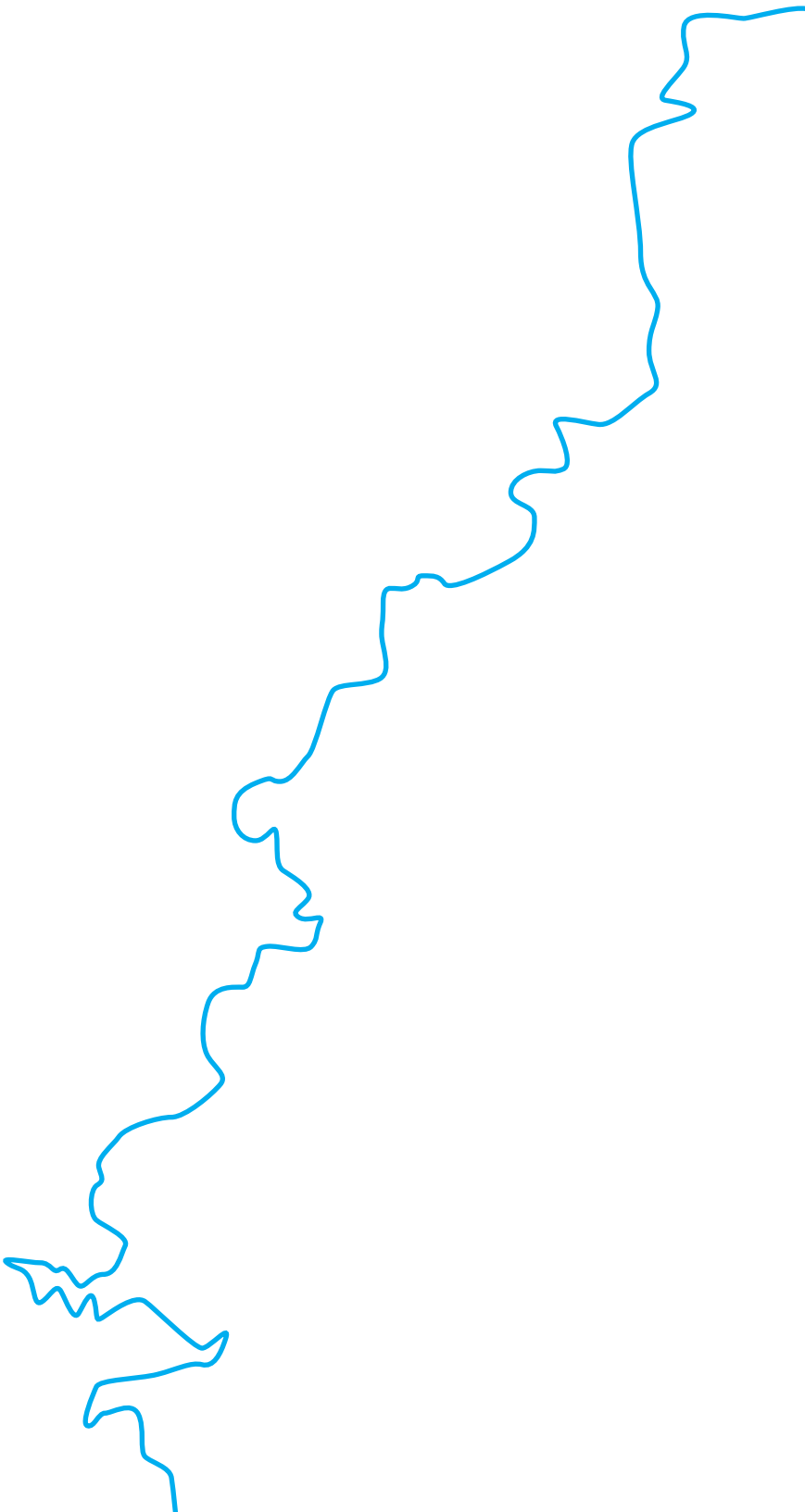
Cerbère

FRANCE

ESPAGNE

1km

Portbou



3

PROJET ENTRE ROUTE ET DESIGN

Le projet se concentre sur cette séquence entre Port-Vendres et Banyuls sur mer, où une analyse plus fine sera menée sur la route et son emprise sur le territoire.

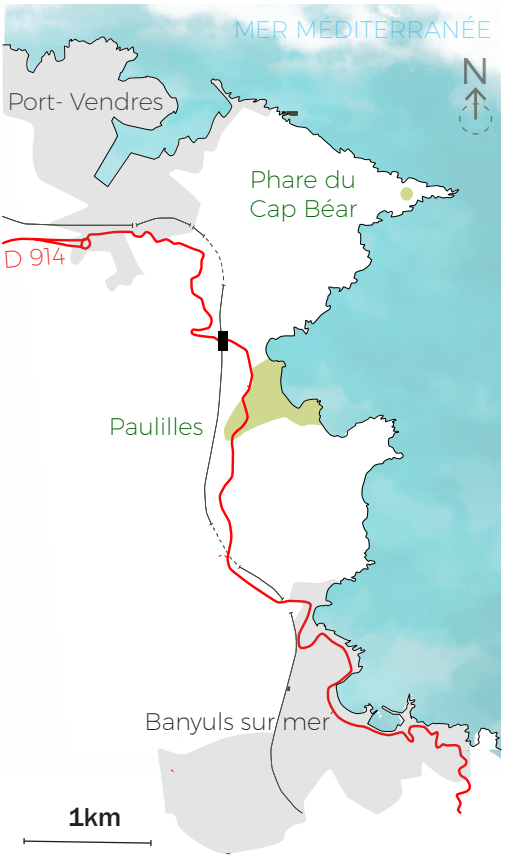
3. 1. OBSERVER LA ROUTE

Afin d'observer la route, d'analyser ses atouts et faiblesses, des outils d'étude ont été mis en place :

- un road book pour mieux s'imprégner des lieux. Il retrace la ligne de la route et son empreinte dans le paysage. *(cf annexe 3)*

- une enquête auprès d'habitants.

L'échantillon obtenu regroupe une dizaine personnes de tout âge (entre 20 et 78 ans) et habitant à Banyuls sur mer ou Port-Vendres mais aussi dans les communes alentours.

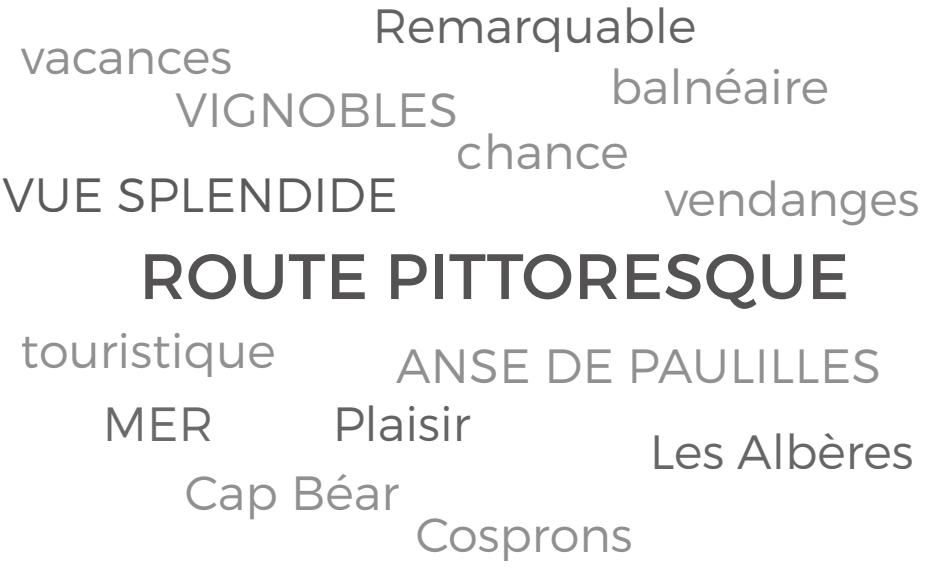


Les aspects positifs mis en avant dans les questionnaires se recoupent. L'attachement de ces personnes pour cette route, pour ce territoire ne fait aucun doute. Chacun a exprimé le souhait de « ne pas toucher à cette route », malgré les quelques défauts énoncés. La vue que cette route offre au utilisateur confère à la voie son côté pittoresque et unique.

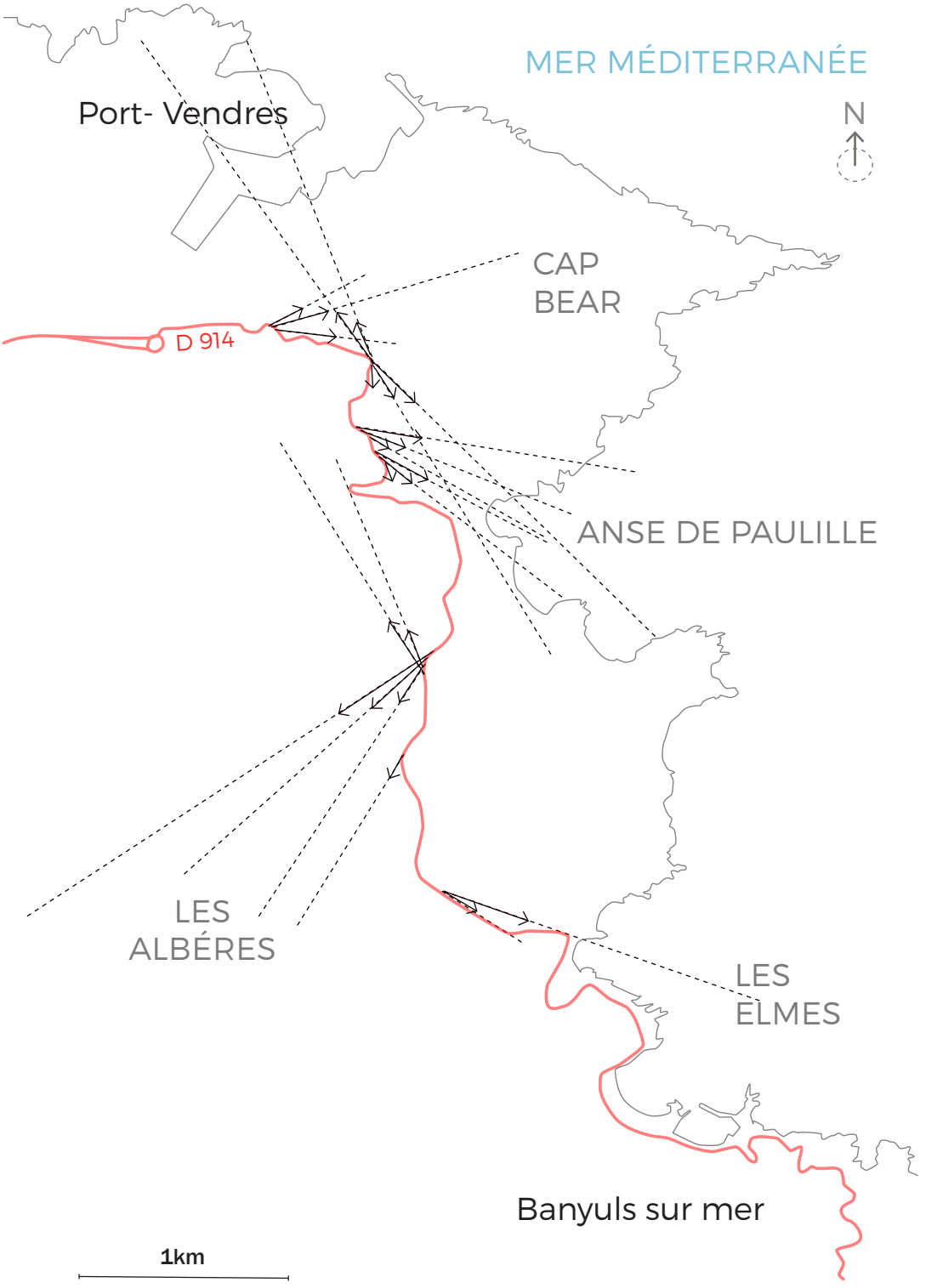
« Vous ne vous rendez pas compte mais on a le privilège de voir la mer tous les jours. »

« Il ne faut pas la changer cette route, elle est bien comme elle est. »

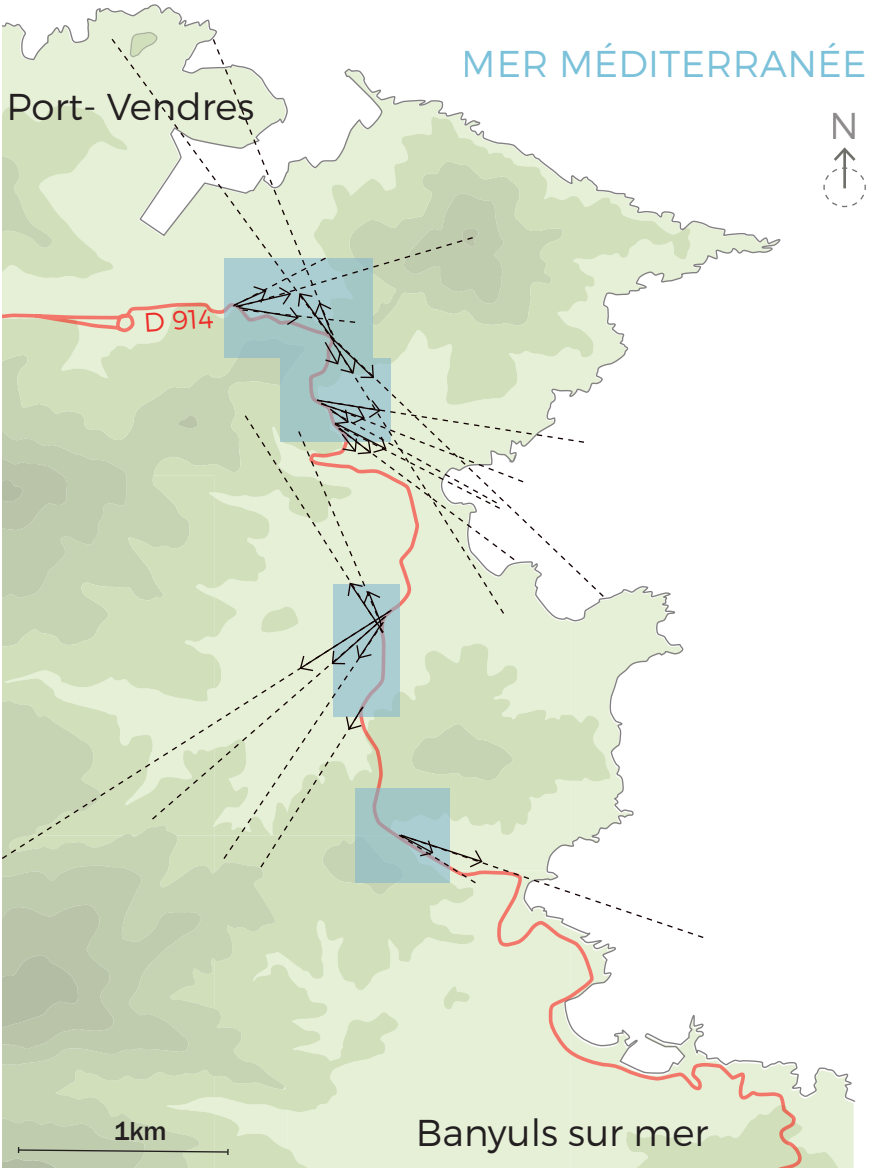
« Cette route est superbe car à tout moment, on peut voir la mer ou les vignes. »

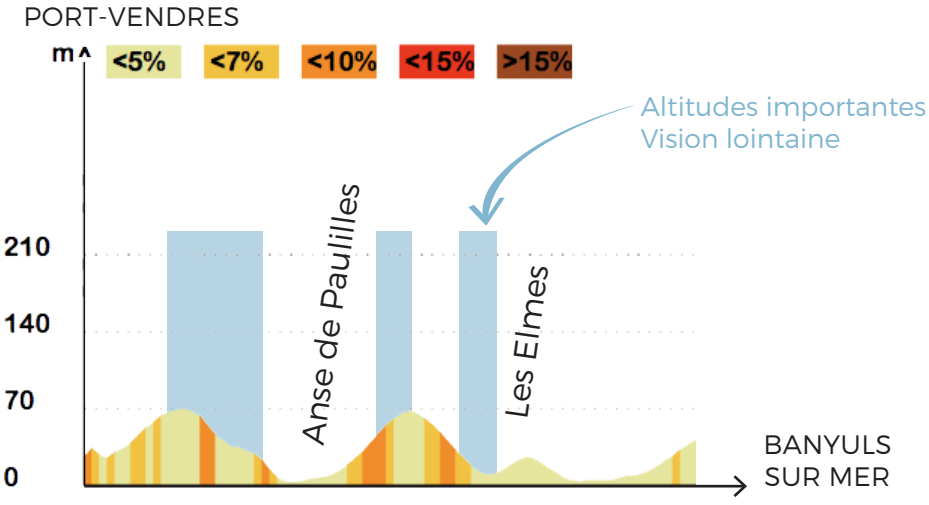


Les différentes ouvertures visuelles de cette séquence de route sont répertoriées sur la carte ci-dessous. Les vues s'orientent vers les hauteurs où les vignes forment un patchwork - le Cap Béar et les Albères - et vers la mer et son horizon - le port de Port-Vendres, l'anse de Paulilles, la plage des Elmes.



Ces cônes de visions se situent sur les points où l'altitude est la plus haute. La topographie de la route est donc un des facteurs permettant ses panoramas sur le paysage alentour.

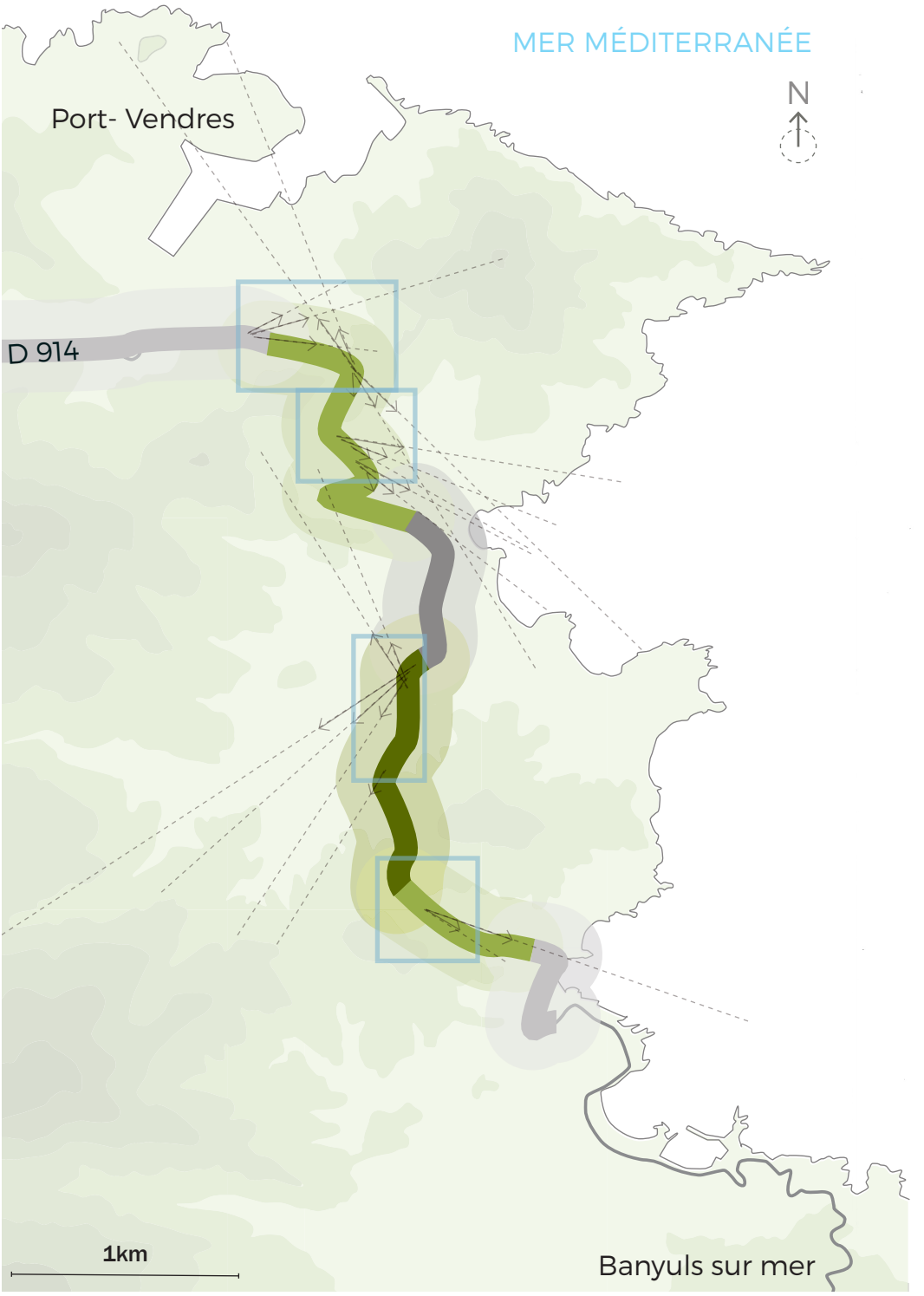




Relief de la route - source: openrunner

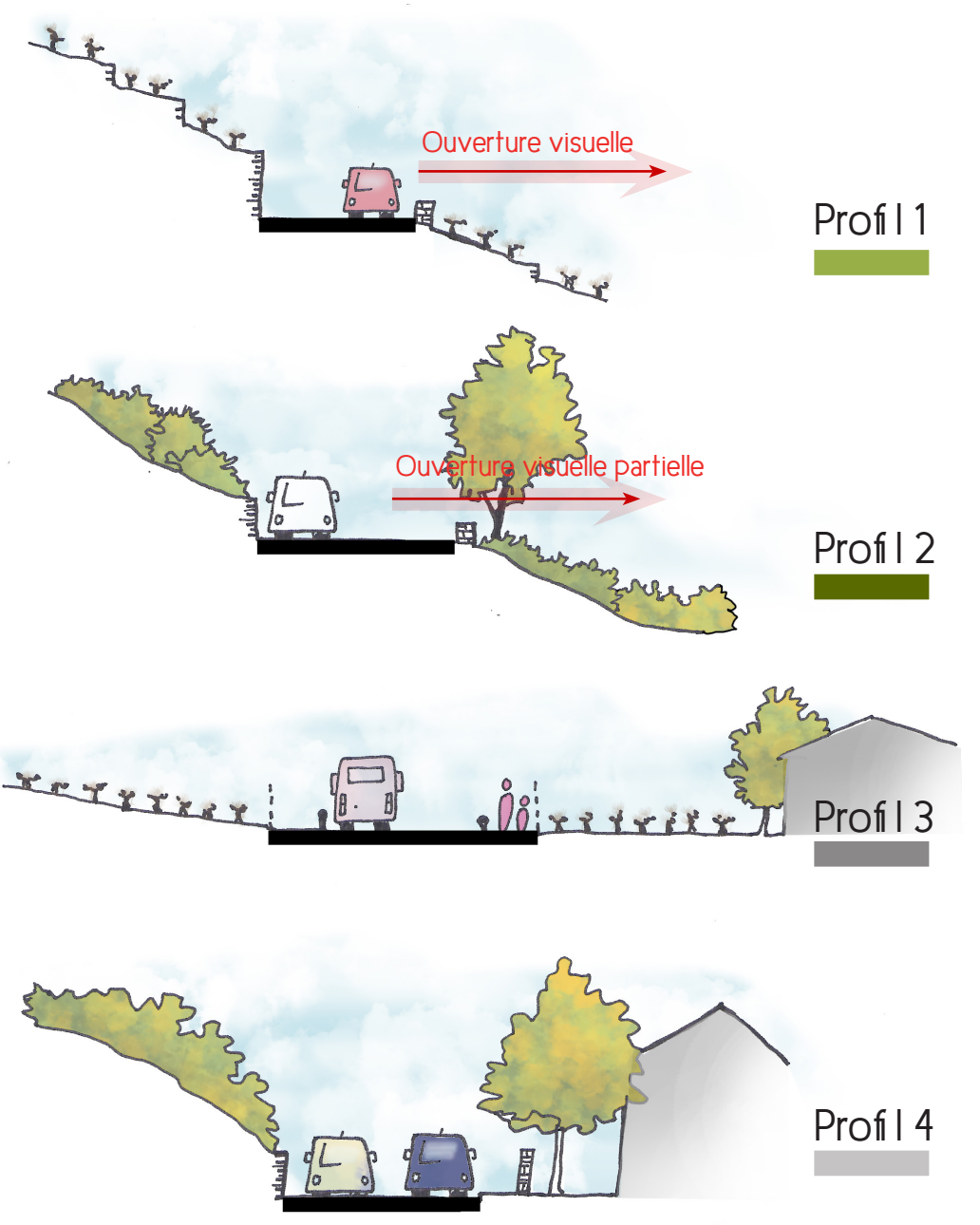
Or, l'altitude n'est pas le seul facteur d'influence sur la visibilité. La configuration de la route et des abords proches participe également à ce phénomène.

La carte ci-dessous spatialise les différents profils de coupe de la route. La route 914 se décompose selon quatre structures différentes.



Les profils plus urbains (3 et 4) se situent sur des altitudes basses proche de la mer. Les profils « plus naturel » se concentrent sur les parties les plus hautes de la route. Ces derniers correspondent aux zones précédemment identifiées (cadre bleu).

Les ouvertures visuelles sur le paysage sont donc dues à la topographie et au profil de coupe de la route.

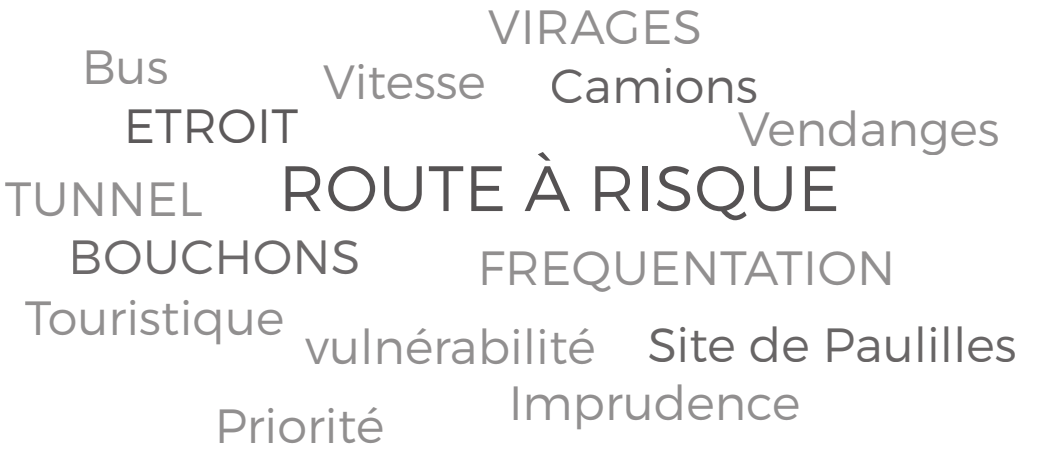


Néanmoins, cette route présente quelques dangers. Lors de l'enquête auprès des habitants des points négatifs, des points noirs ont été identifiés. L'imprudence, la vitesse, la configuration de la route (l'étroitesse) ont été décrits comme les facteurs principaux du risque.

« La route est étroite, il faut donc être extrêmement vigilent, surtout quand on croise un bus, car parfois il faut s'arrêter. »

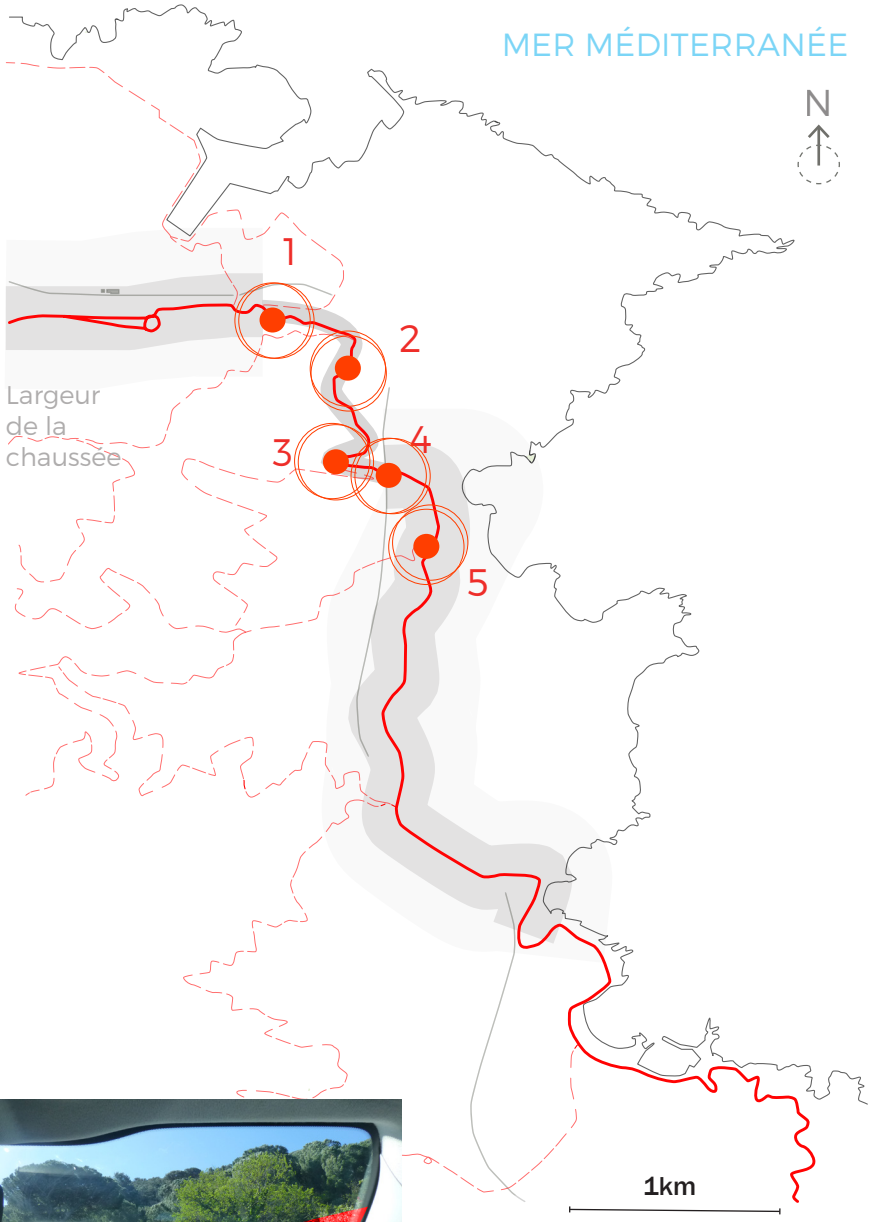
« Il faudrait élargir le passage sous le tunnel car les gens ont peur de passer à deux à l'intérieur ce qui crée des bouchons à ce niveau l'été. »

« Je me rendais sur mon lieu de formation et par inattention je me suis déportée sur la droite et je me suis pris le rebord en béton ce qui a donc rayé la voiture. »

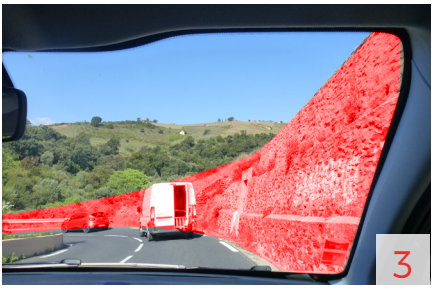


La carte ci-contre indique les cinq lieux déterminés comme dangereux. Cette insécurité provient de la structuration de la route.

Des virages dont l'angle est inférieur à 90° et des obstacles tels que des ronds points ou des tunnels rendent le croisement entre véhicules difficile et peuvent être sources de nombreux bouchons et d'inconfort.



Fermeture - Tunnel



Angles inférieur à 90°

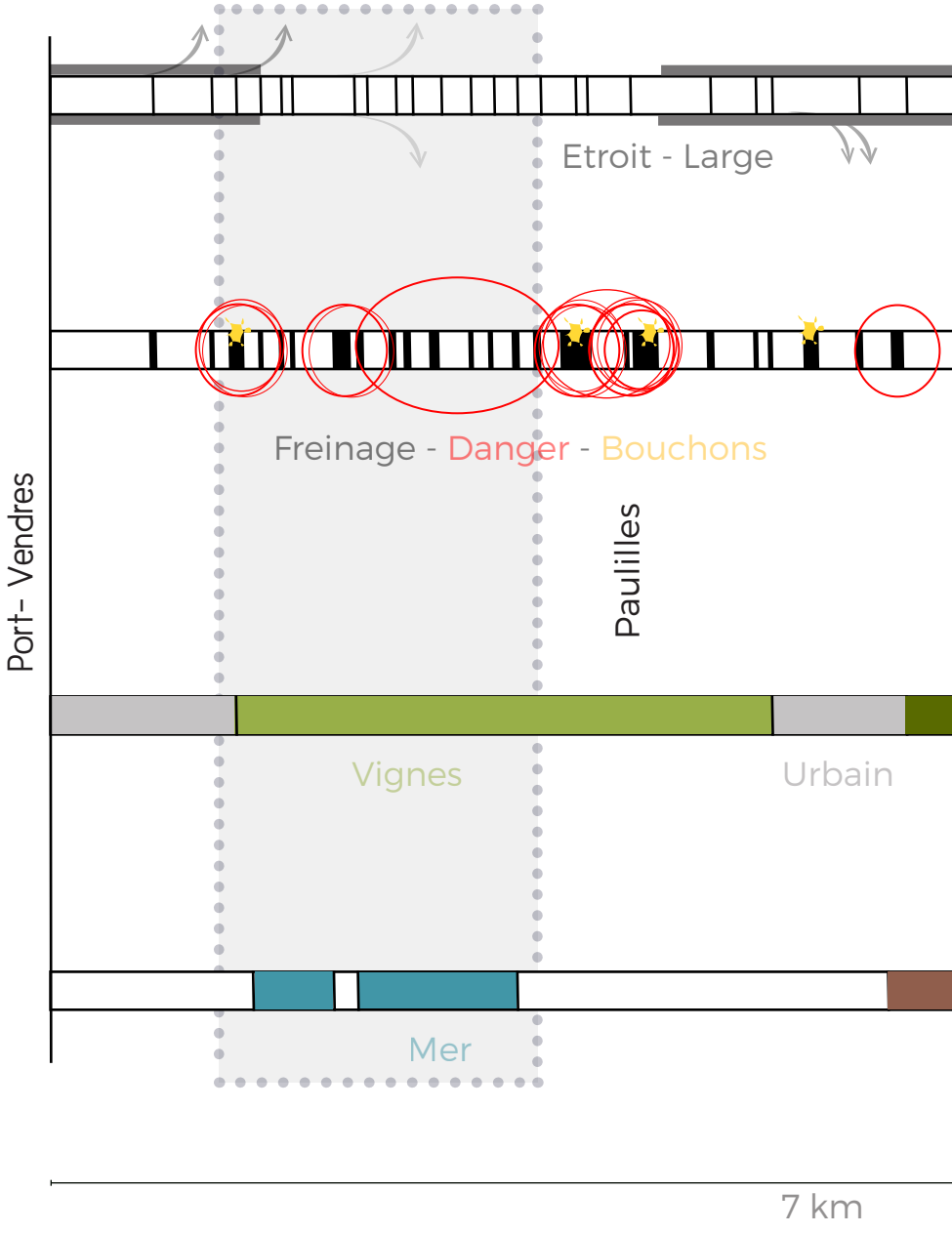
Obstacle - Rond Point

Grâce à toutes ces informations, un bilan permet d'identifier les zones de projets potentiels.

Sur le schéma ci dessous, la route est représentée comme un long linéaire. Chaque bande montre des caractéristiques de la route.

- La première ligne affiche les virages et l'étroitesse de la route ainsi que les intersections.

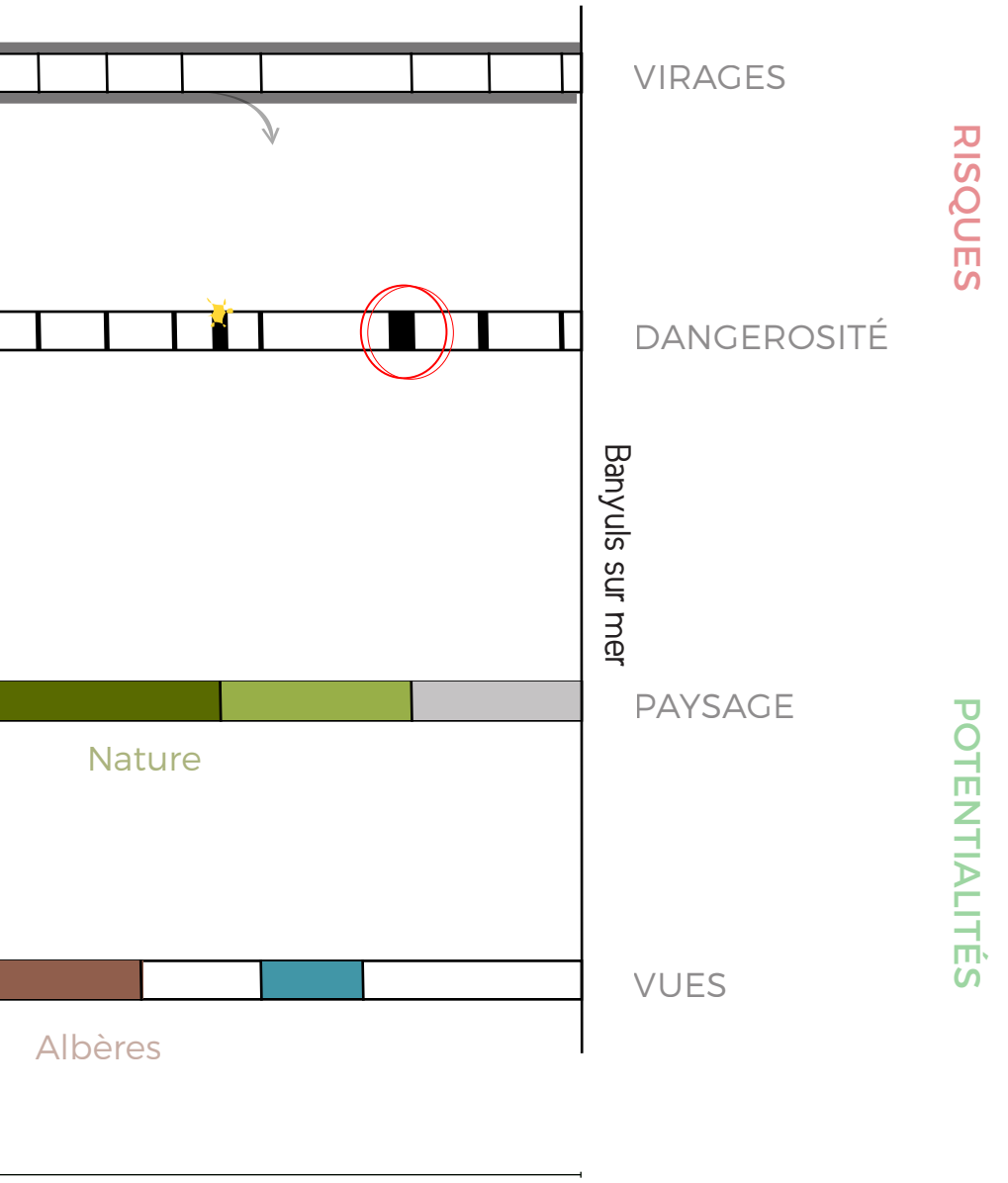
- La deuxième ligne positionne les zones de freinage et leur intensité, les endroits où les risques d'accidents sont les plus forts et les lieux où les bouchons sont les plus fréquents.

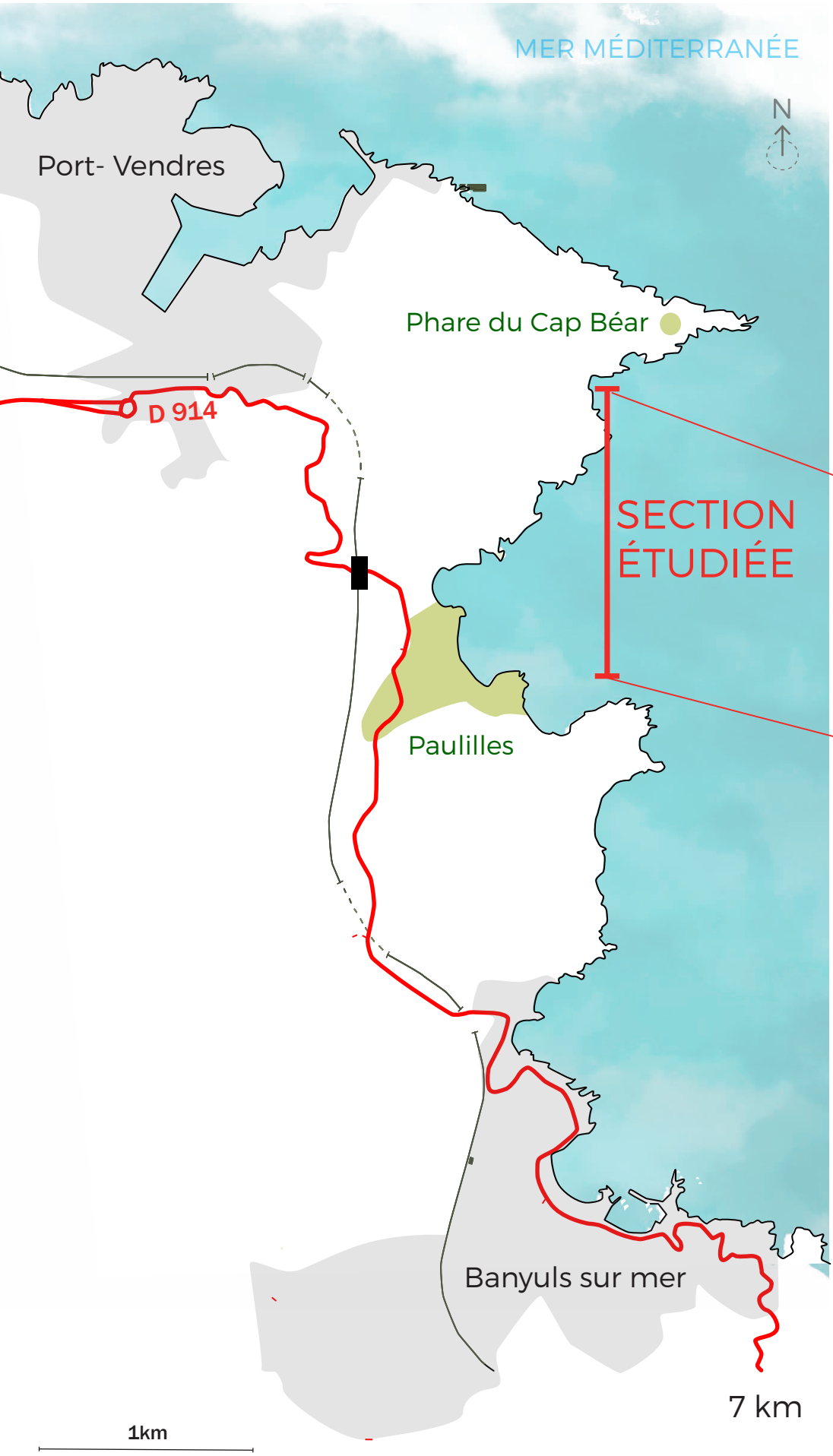


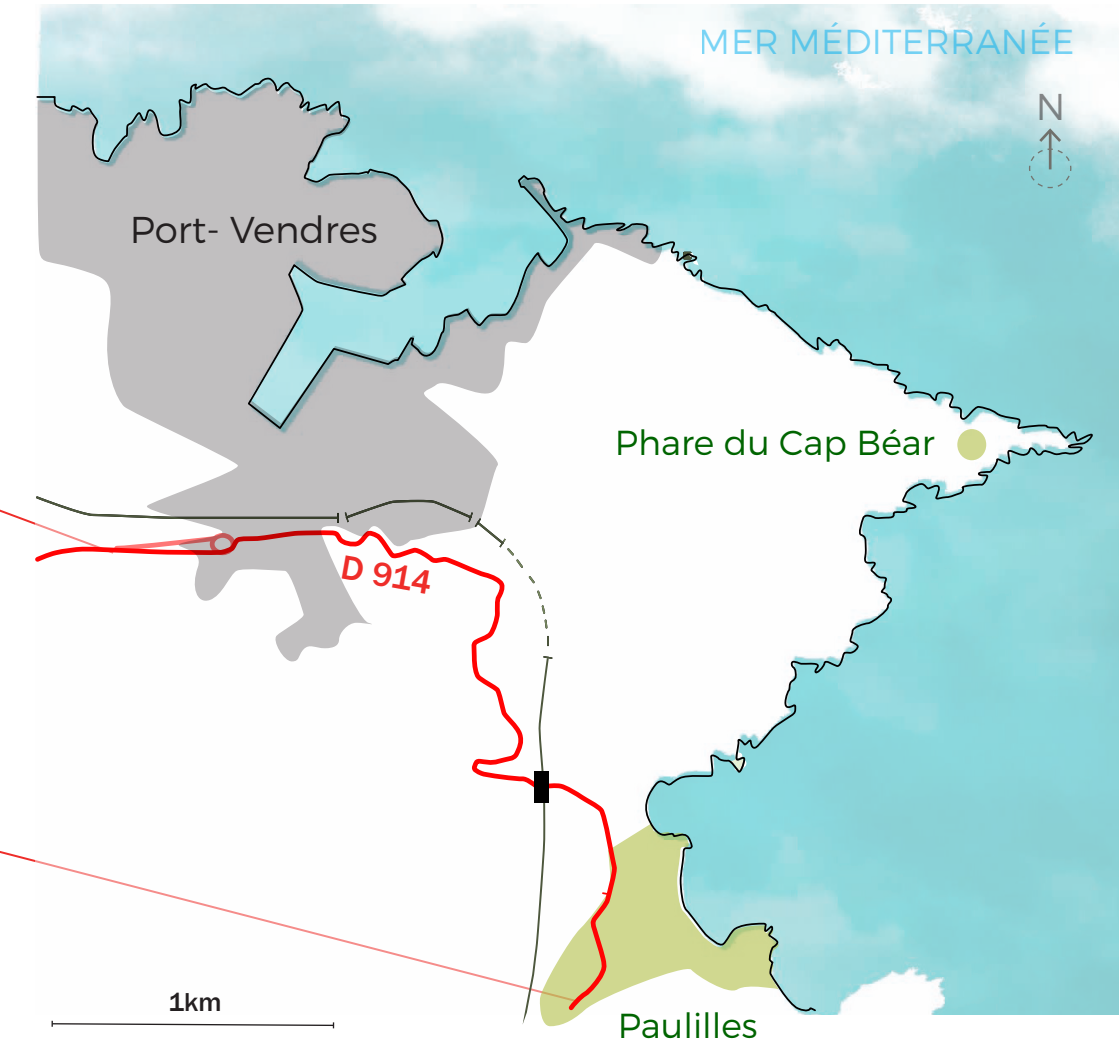
- La troisième répertorie les différents profils de coupe précédemment évoqués.

- La dernière affiche les ouvertures visuelles et le paysage perçu.

Ce bilan permet d'identifier une zone qui regroupe toutes les caractéristiques de risques et de potentialités. Il s'agit de la portion grise de 2,5 km (entre Port-Vendres et Paulilles)



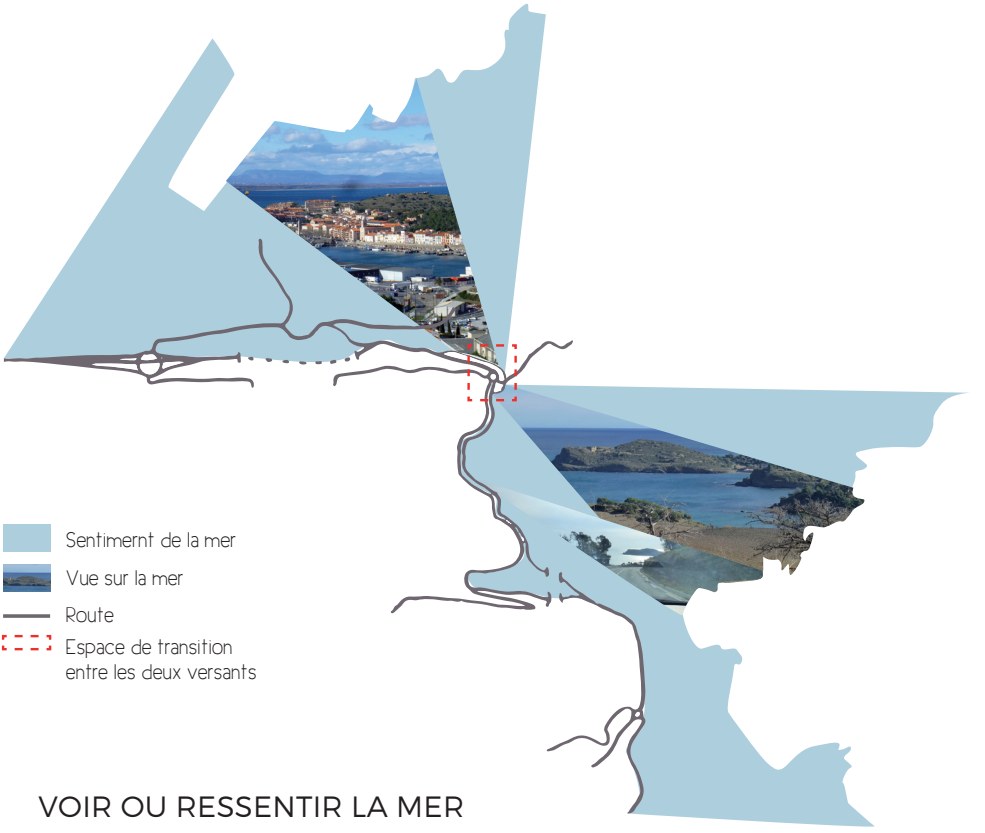

MER MÉDITERRANÉE
N
Port- Vendres
Phare du Cap Béar
D 914
SECTION
ÉTUDIÉE
Paulilles
Banyuls sur mer
7 km
1km


MER MÉDITERRANÉE
N
Port- Vendres
Phare du Cap Béar
D 914
1km
Paulilles

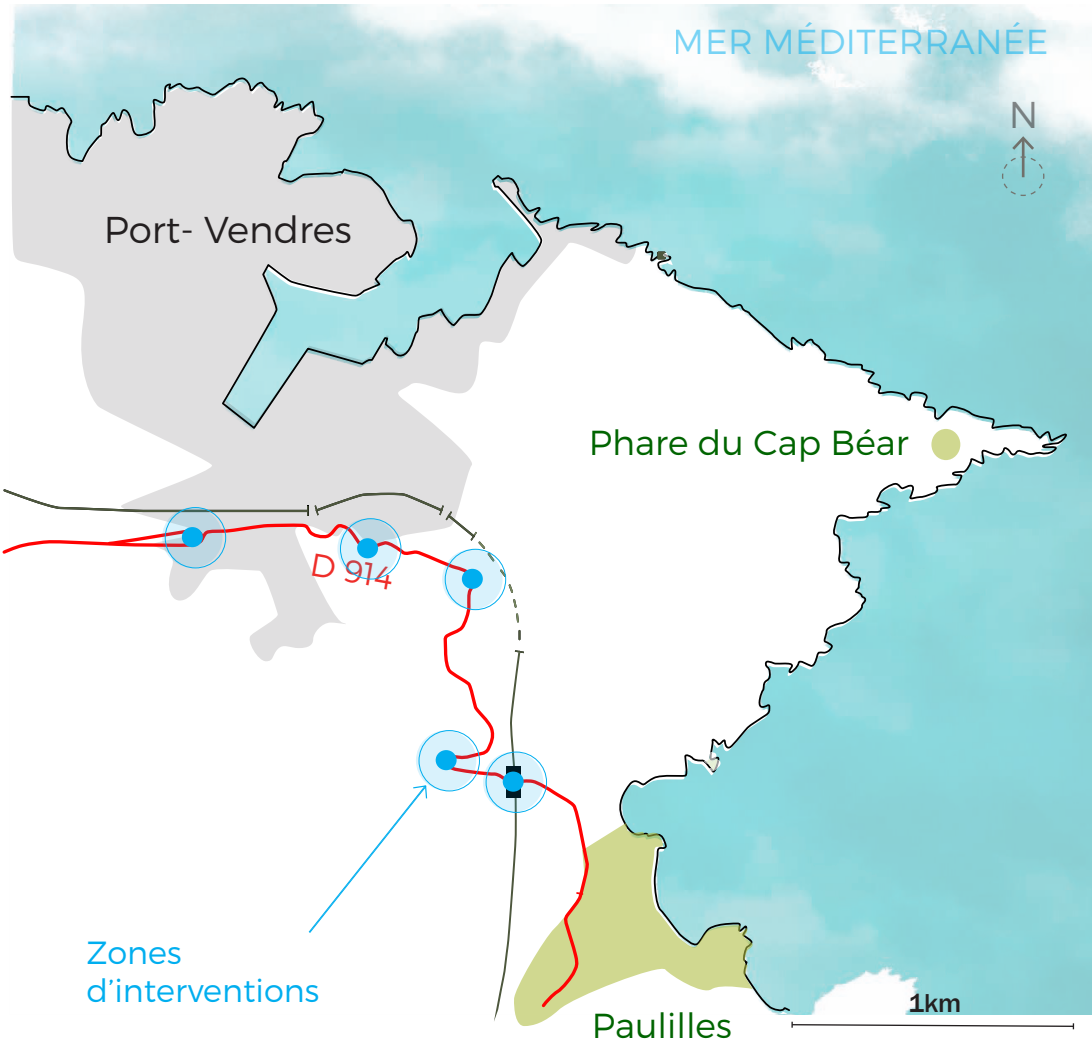
2,5 km

3. 2. PROJETER LA ROUTE

Le projet qui se dessine sur cette portion de route s'effectuera en cinq points. Afin de ne pas perdre cet atout, ce charme pittoresque de la route, les solutions proposées prendront en compte le tracé de route (préserver les courbes) et les montrer-cacher de la mer (mise en valeur des vues).



VOIR OU RESSENTIR LA MER

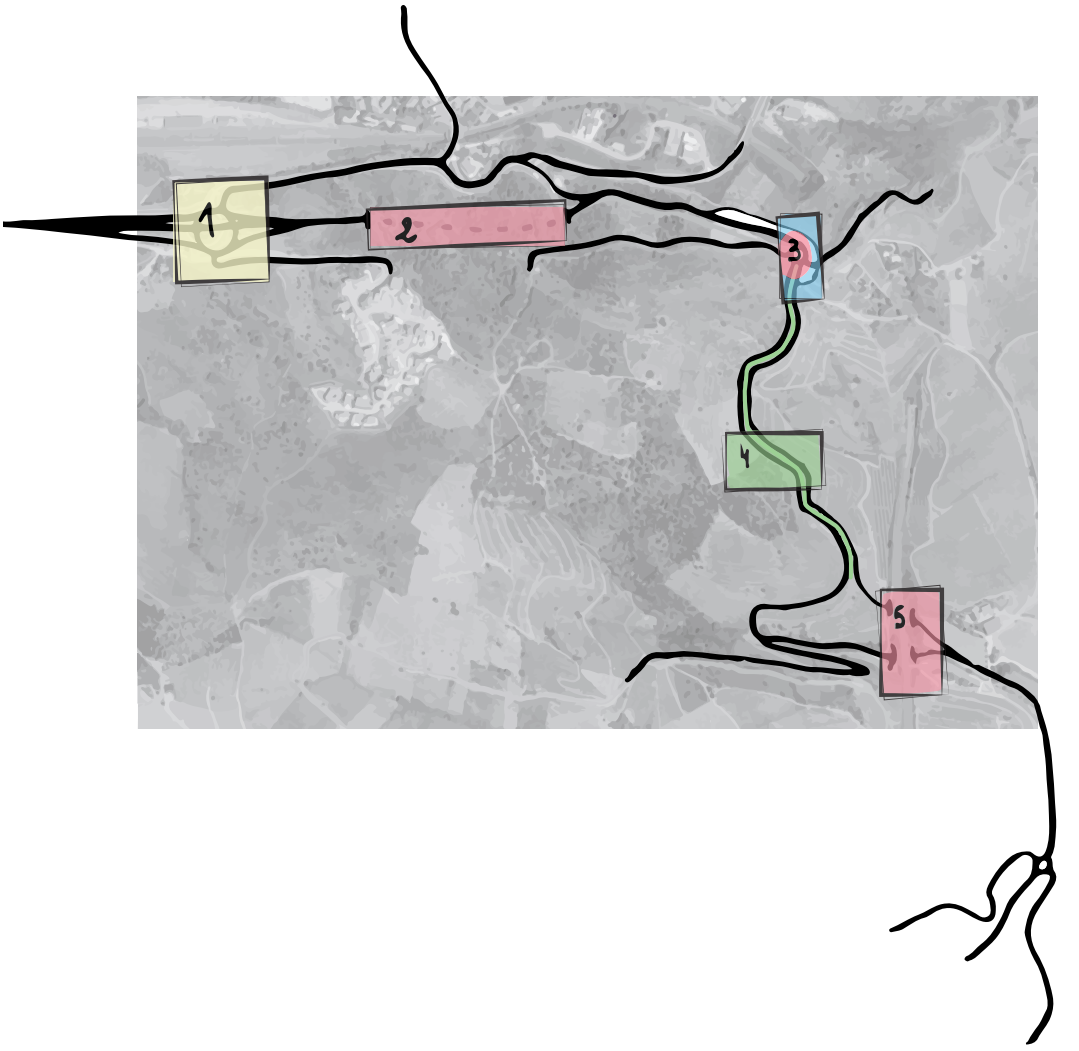


Afin de mieux ressentir et retranscrire les différentes interventions routières, le projet s'appuiera sur les critères de description d'une ambiance de Pascal Amphoux : le motif, l'effet et le figure.

Le Motif est la façon pour le lieu de se sédimenter dans la configuration spatiale spécifique. Il s' agit de la configuration spatiale telle qu'elle est perçue.

L'Effet correspond à la façon pour le lieu de s'actualiser dans le temps. La perception d'un lieu que l'on peut avoir à un temps précis.

La Figure est le personnage dans lequel on s'incarne en un lieu donné à un moment précis.



Le projet se décompose en 5 actions sur la route qui sont :

1. OUVRIR LE PONT DE L'AMOUR

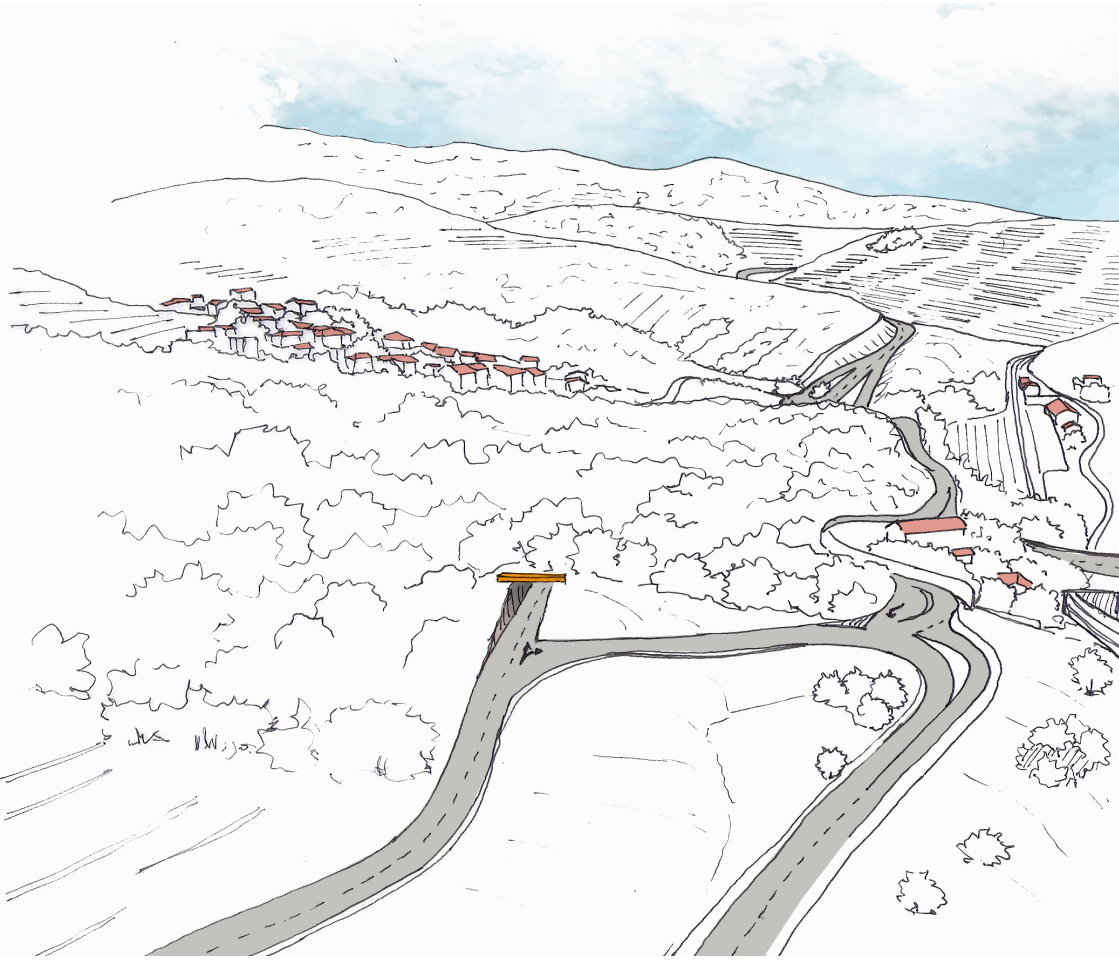
2. CREUSER LA COLLINE

3. CHANGER DE VERSANTS

4. VIRER DE DROITE À GAUCHE

5. RENFORCER L'ÉTROITESSE

OUVRIR LE PONT DE L AMOUR ET CREUSER LA COLLINE

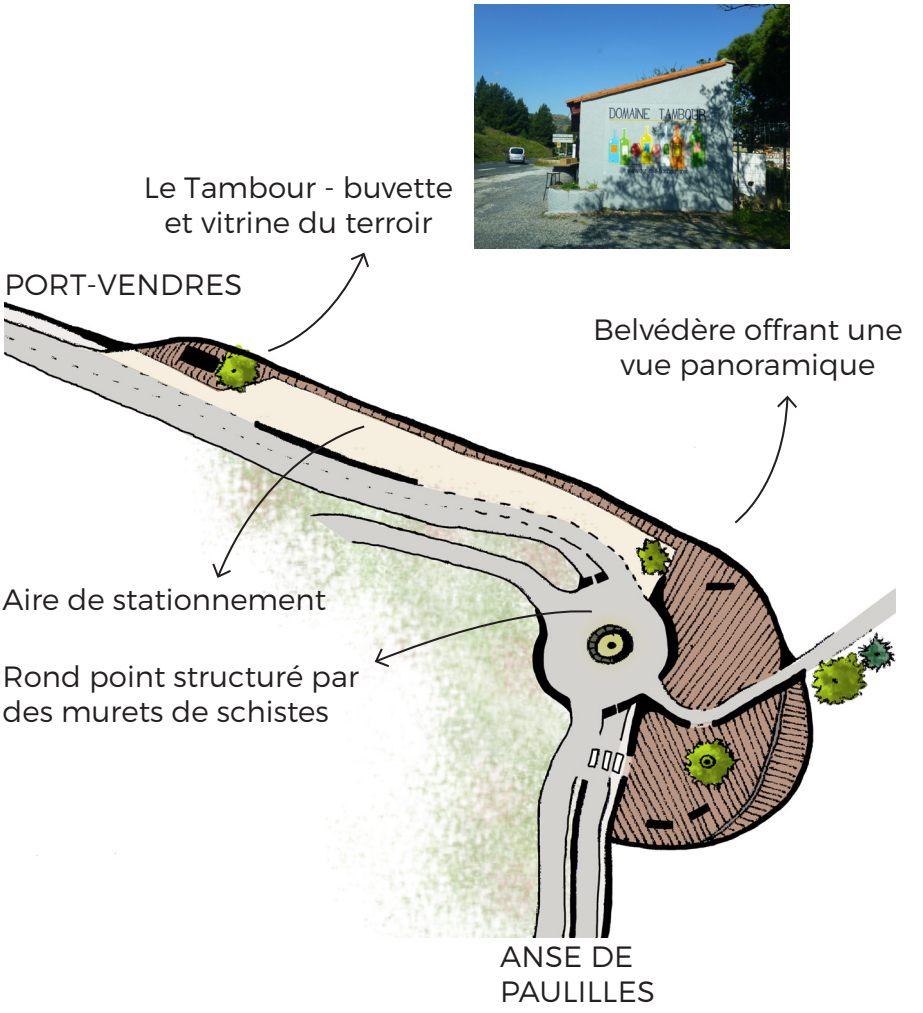


L'aspect inachevé du pont de l'amour frustrait le conducteur qui ne pouvait continuer sa route sur sa lancée.

1. Le projet permet d'acceuillir l'utilisateur qui précédement aura pris de la vitesse tel un **pilote**. Les montagnes structurent la route et offrent un **effet de sas** grâce à **un motif de perspective**.

2. La création d'un tunnel permettant de contourner complètement le village de Port-Vendres, symbolise **un effet de porte**. Cette perception est créée par **un motif d'assombrissement**. Ce changement de luminosité amène le conducteur tel **un optimiste** à ralentir et à continuer son chemin par curiosité.

CHANGER DE VERSANTS



Ce virage quasi en épingle est un lieu stratégique, il correspond au lieu où l'utilisateur de la route change de versant. Il passe du versant de Port-Vendres à celui de Paulilles.

Cette intervention se divise en deux parties:

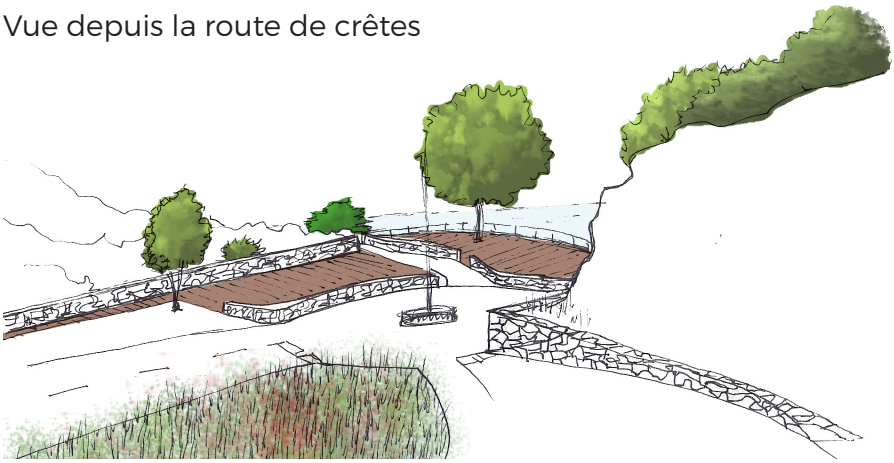
Le rond point donne un **effet d'accueil**, il amène **l'hésitant** à choisir sa prochaine destination grâce à un **motif de cercle**.

Offrant une porte de sortie au **touriste,** le **belvédère** permet d'admirer les deux versants du Cap Béar.
Il crée un **effet de fenêtre** provoquant l'envie de regarder.

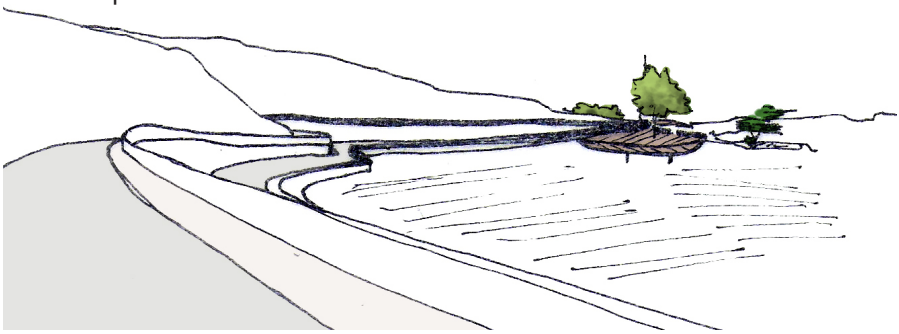
Versant urbain - Ville de Port-Vendres

Versant paysage - Anse de Paulilles

Vue depuis la route de crêtes

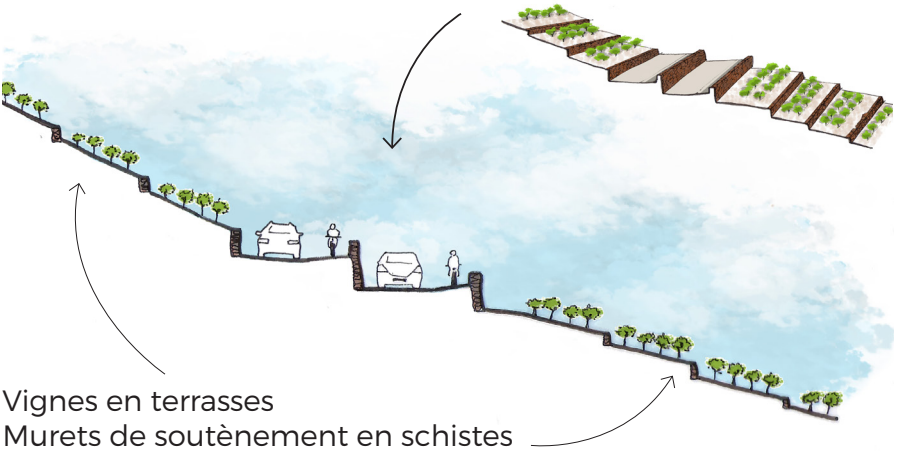


Vue depuis la route de Paulilles



VIRER DE DROITE À GAUCHE

Dédoublement de la route en terrasses
Garde corps en schistes
Sens unique accompagné d'une voie douce

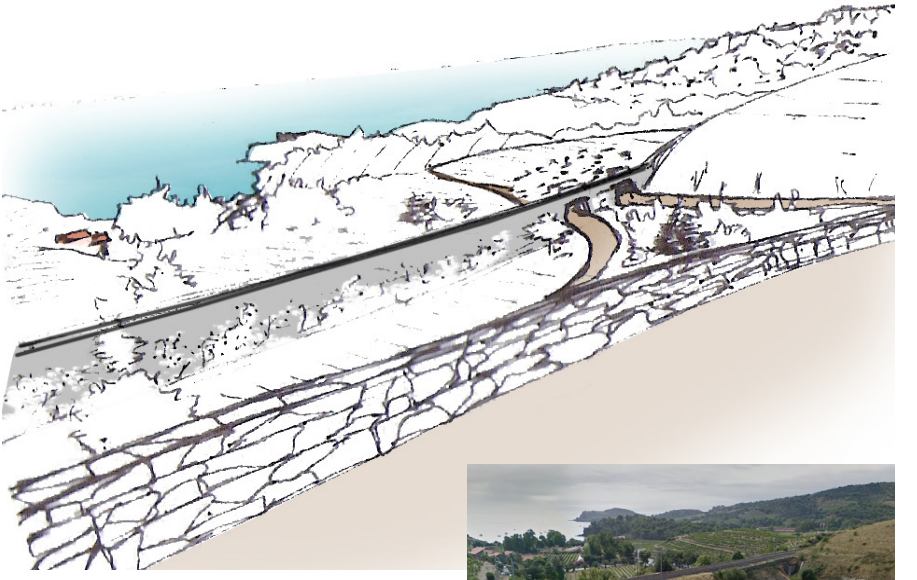


Cette partie de la route concentre le plus grand nombre de virages et traverse les vignobles de Paulilles.

Son paysage inspire la prochaine intervention. Il s'agit de dédoubler la voie. Ainsi, deux routes à sens unique seraient créées en reprenant **le motif de terrasses** des vignes alentours.
Cet **effet de superposition**incite **l'habitué** à accélérer avec contrôle, mais aussi à flâner, à admirer la vue.
Cet aménagement garde l'ouverture visuelle sur la baie de Paulilles.

Motif identitaire
de la côte Vermeille
LES VIGNES EN TERRASSES

RENFORCER L'ÉTROITESSE



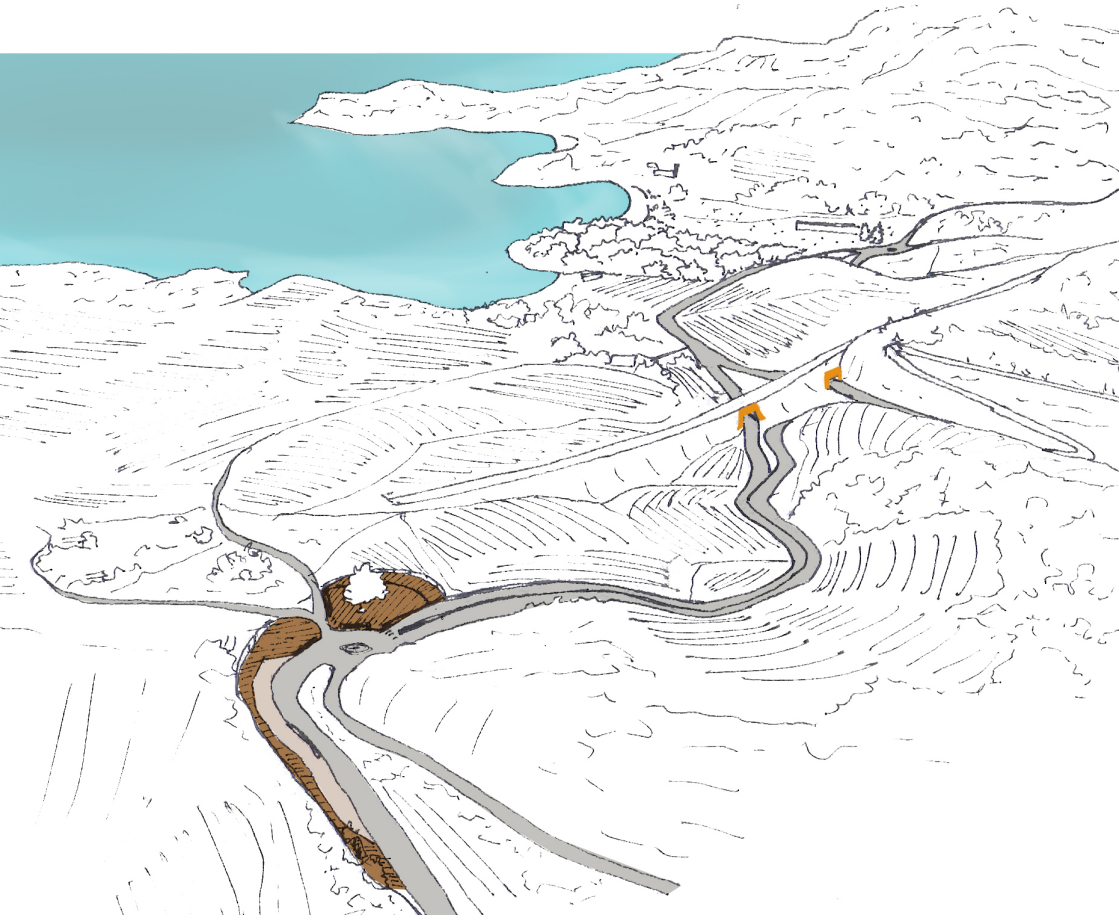
Vue globale

La pinède littoral accompagne le passage

Cette intervention permet de créer un nouveau tunnel. Ce double passage à sens unique donne un **effet de portes** poussant **l'invité** à ralentir. Cette fausse étroitesse est due à ce **motif de symétrie**.

Une pinède littorale accompagne la transition entre les criques et les coteaux viticoles. Elle suggère de manière implicite le changement de topographie.

VISION GLOBALE DU PROJET
ENTRE PORT-VENDRES ET BANYULS SUR MER



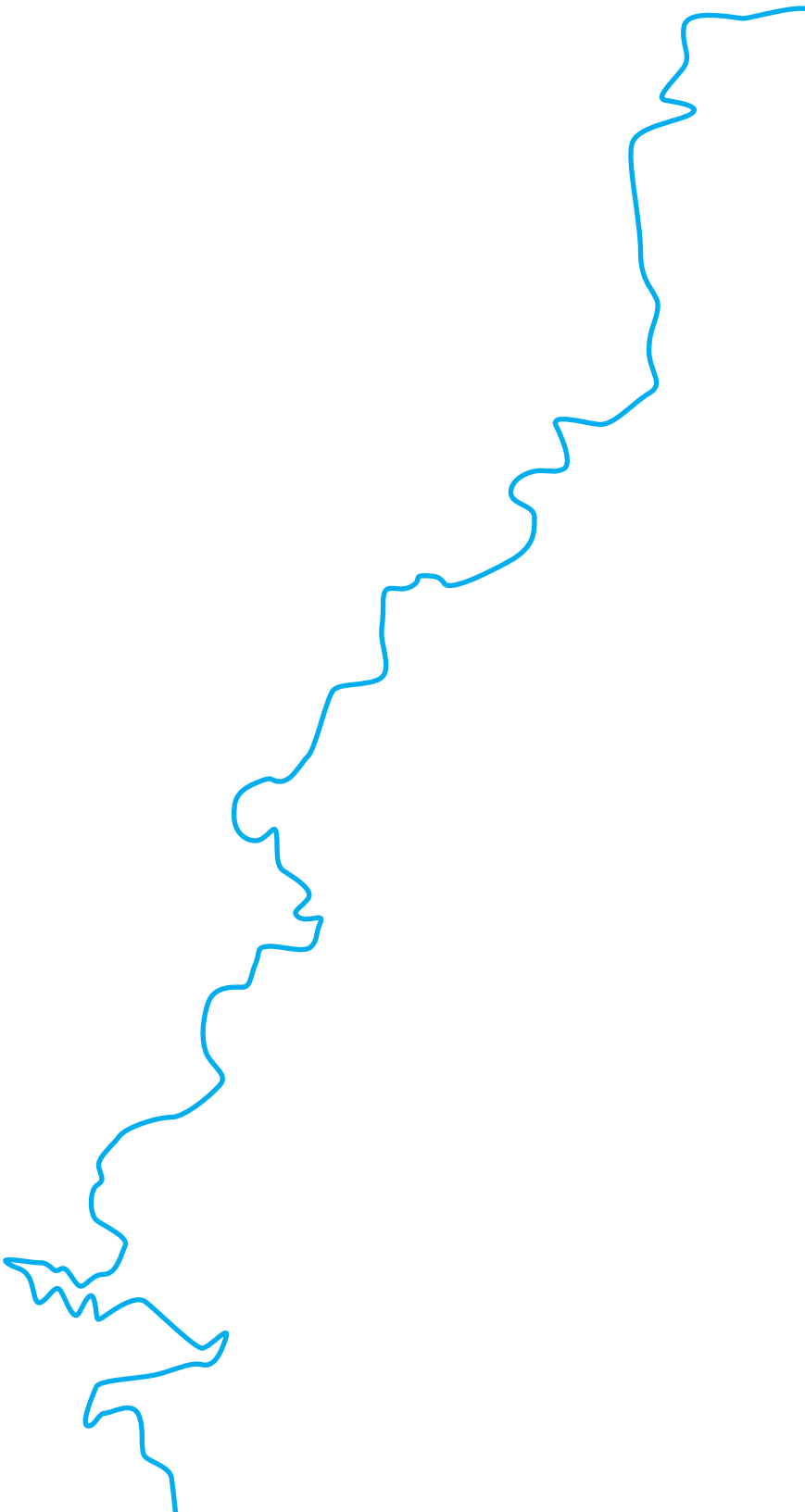
Ce projet agit sur le territoire en révélant les sensations de l'utilisateur et en affirmant le statut (la figure) qu'il doit prendre le long de l'itinéraire.

Cette route entre Port-Vendres et Paulilles permet :

- aux habitués de garder leurs marques, d'ajuster leur vitesse, de souligner les courbes comme bon leur semble.

- aux touristes de s'arrêter et d'admirer les vues plongeantes sur les deux versants du Cap Béar.

- aux mobilités douces de s'installer progressivement afin d'anticiper le « au cas où » à venir.



CONCLUSION

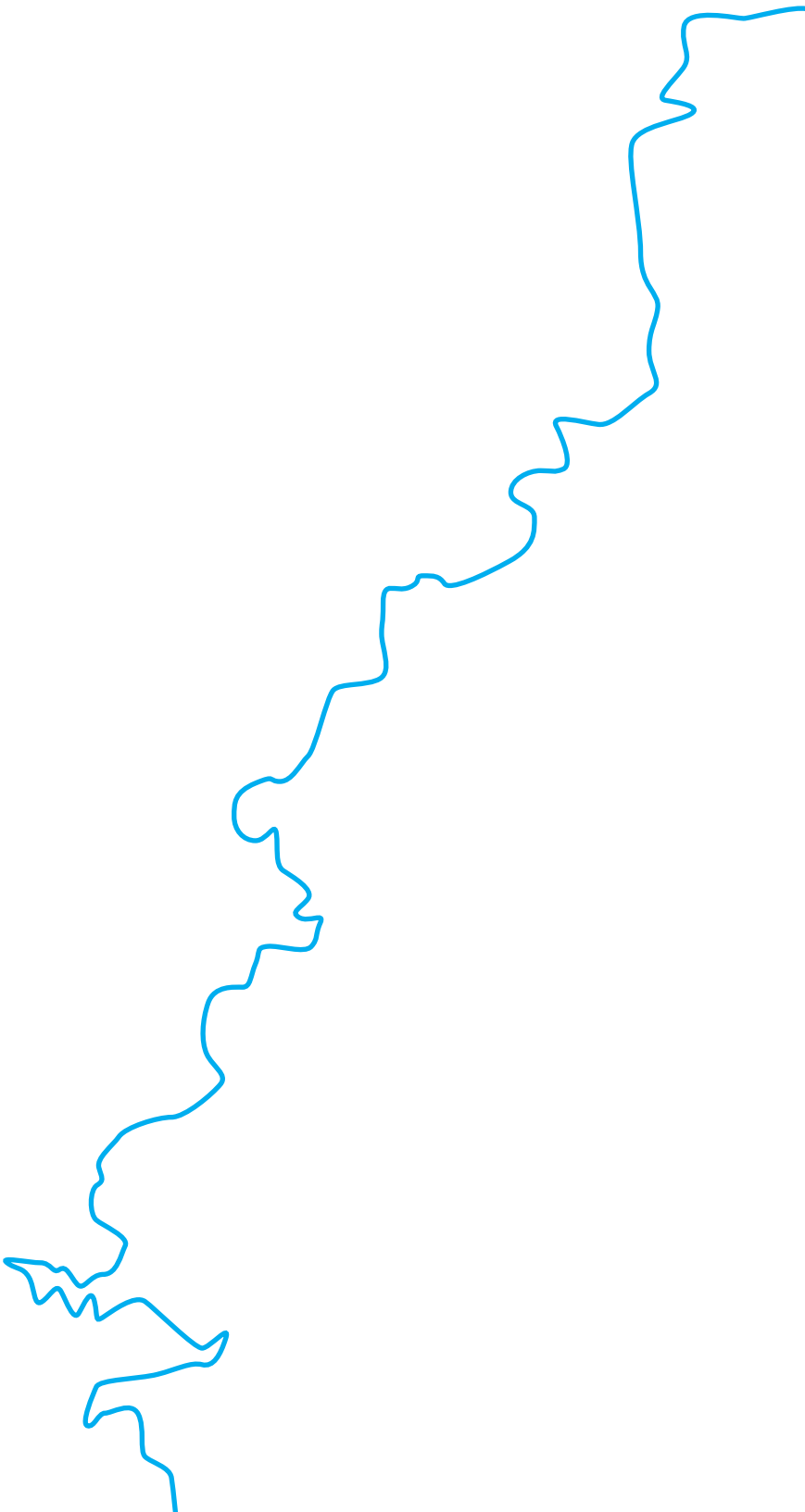
Le mémoire se focalise sur une route pittoresque et aimée. Cependant aujourd'hui plusieurs problèmes se posent en terme de tourisme, de fréquentation, de volonté politique. Le projet tente de respecter tous ces enjeux. Il propose une réponse sensible à une étude d'ingénieur.

Ce projet de fin d'étude découvre un territoire par sa route, son infrastructure. Les aménagements proposés tiennent compte des enjeux économiques, touristiques, sécuritaires... du site, en mettant en avant le ressenti et les émotions des habitants dans ce même territoire,

Pour aller plus loin, une analyse complémentaire sur les autres portions de la route permettrait de finir l'aménagement global.

Le défi de ce mémoire est mon attachement à ce territoire. Originaire de la côte vermeille, ce projet de fin d'étude était l'opportunité d'arpenter ce lieu avec la casquette de l'urbaniste-paysagiste.

Le deuxième challenge est l'échelle du projet. S'attaquer à tout un territoire fut instructif et déstabilisant mais très formateur.



BIBLIOGRAPHIE & SITOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

ALONZO Eric, Dessiner la voie pour l'automobile (France 1939-1942), Document d'architecture Marnes, volume 2, Mars 2012, 410p

BANHAM Reyner, Los Angeles : l'architecture de quatre écologies, Edition Parenthèses, 2006, 240p

DEGROS Aglaée, «Territoire en réseaux ou l'éloge de la lenteur structurante», La ville adaptable 1, Resultats europan 12, 2012, 400p

LYNCH Kevin, APPLEYARD Donald et MYER John, The view from the road, Format PDF disponible en ligne - Url : http://web.mit.edu/4.163/Kevin%20Lynch/LYNCH%20APPLEYARD%20VIEW%20FROM%20THE%20ROAD.pdf

AMPHOUX Pascal, L'observation récurrente, Laboratoire du Cresson, Format PDF disponible en ligne - Url: http://www.cresson.archi.fr/ENS/ensDEA7-pdf/MES4-Amphoux.pdf

QUEYSANNE Bruno, L'architecture inquiétée par l'oeuvre d'art - Mémorial Walter benajmin de Dani Karavan à Portbou, Edition de l'Espérou, 2015, 198p

CAUE 66, Des paysages et des hommes en Pyrénées Orientales - Tome 1 : Bassin versant du Tech,Aspres et Côte vermeille, 2014, 150p

VETTERLEIN-MARSENACH France & VETTERLEIN Ulrich, Banyusl sur Mer d'un siècle à l'autre, récit de village, Edition Les Presses Littéraires, 2014, 430p

HAUTEMANIÈRE Noël, Les crus de Banyuls et Collioure, Imprimerie alzamora, 2001, 120p

SITOGRAPHIE

LE SITE

http://www.collioure.com
http://www.port-vendres.com
http://www.banyuls-sur-mer.com/fr
http://www.cerbere-village.com
http://www.cote-vermeille.fr/
http://www.conservatoire-du-littoral.fr/siteLittoral/317/28-anse-de-paulilles-66_pyrenees-orientales.htm
http://arthistorynewsreport.blogspot.fr/2013/10/matisse-and-fauves.html
http://www.insee.fr/fr/
http://www.cdt66-observatoire.com

PROJET DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

http://www.ledepartement66.fr/488-rd-914-rectification-de-virages-entre-banyuls-sur-mer-et-cerbere.htm

WALTER BENJAMIN

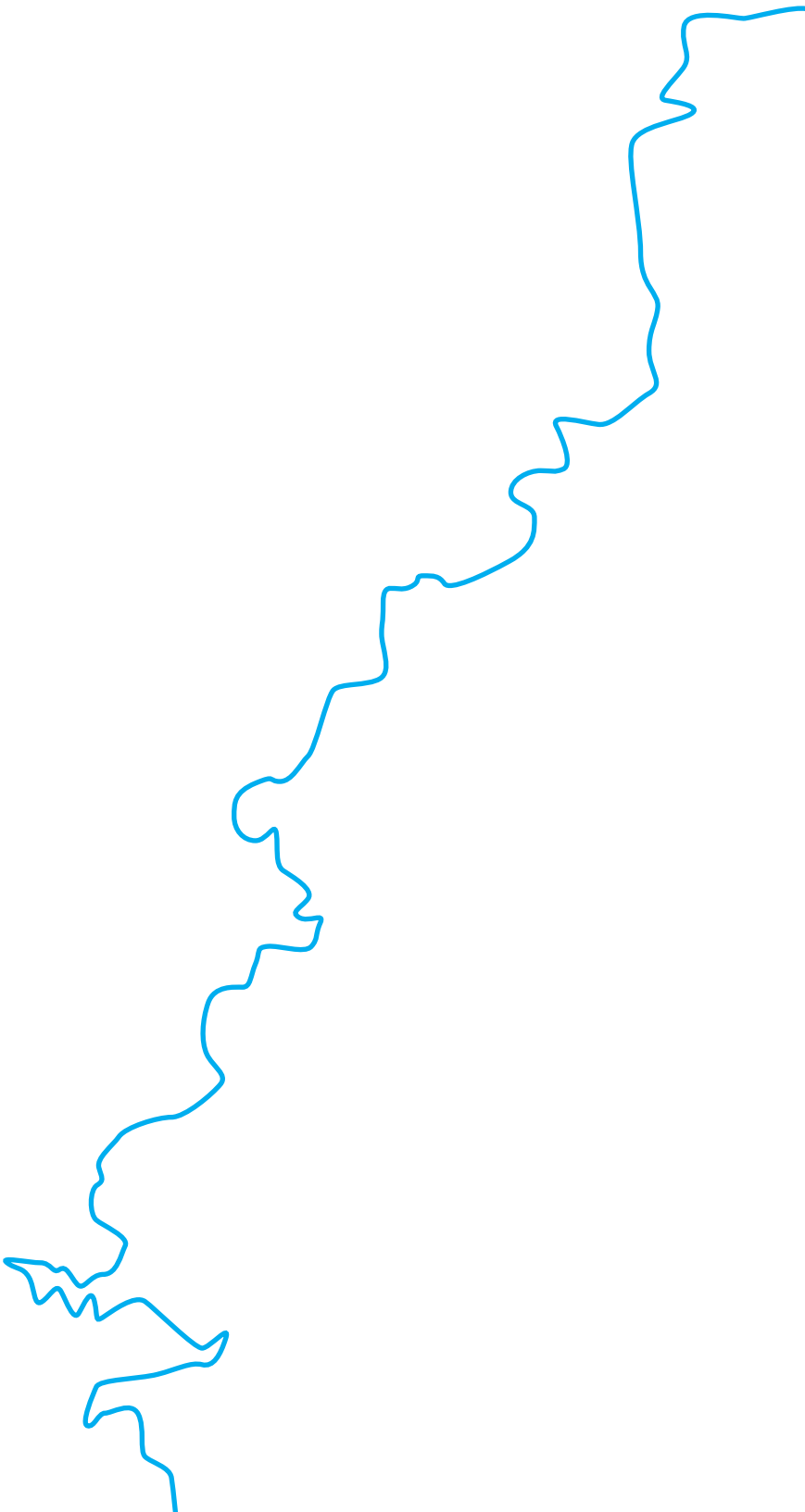
http://www.historia-viva.net/fr/index.html
http://amisdebanyuls.canalblog.com/archives/2015/09/20/32652840.html

LIRE LA ROUTE

STOA Architecture - Mobilités complices
http://www.stoa-architecture.com/la-demarche-de-projet/les-mobilites-complices/

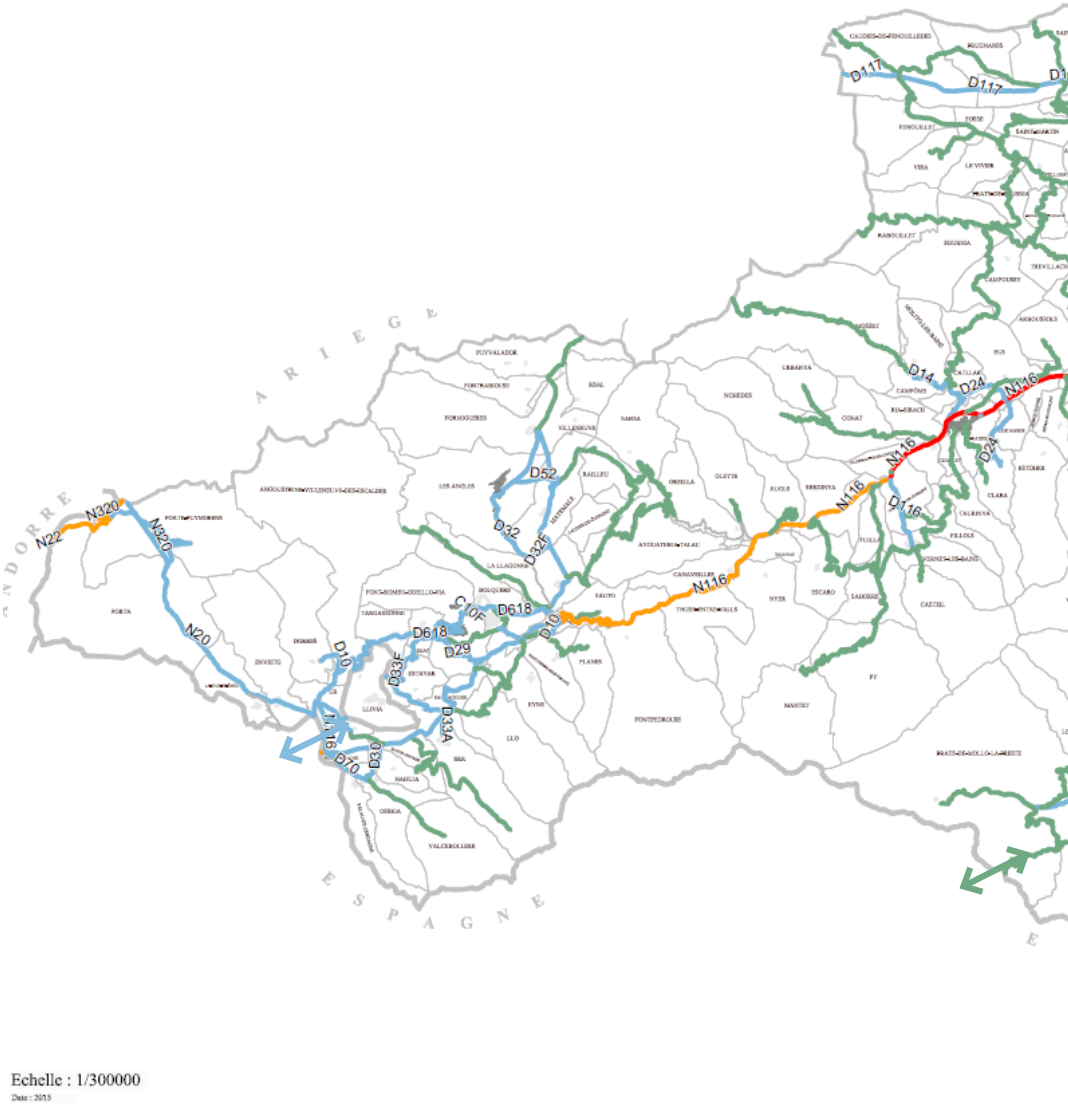
SAUMUR Ingrid
http://strabic.fr/Cartographier-le-pouvoir-supreme
http://polau.org/pacs/?p=258

EFFET MOTIF FIGURE
https://articulo.revues.org/2271#tocto2n6



ANNEXES

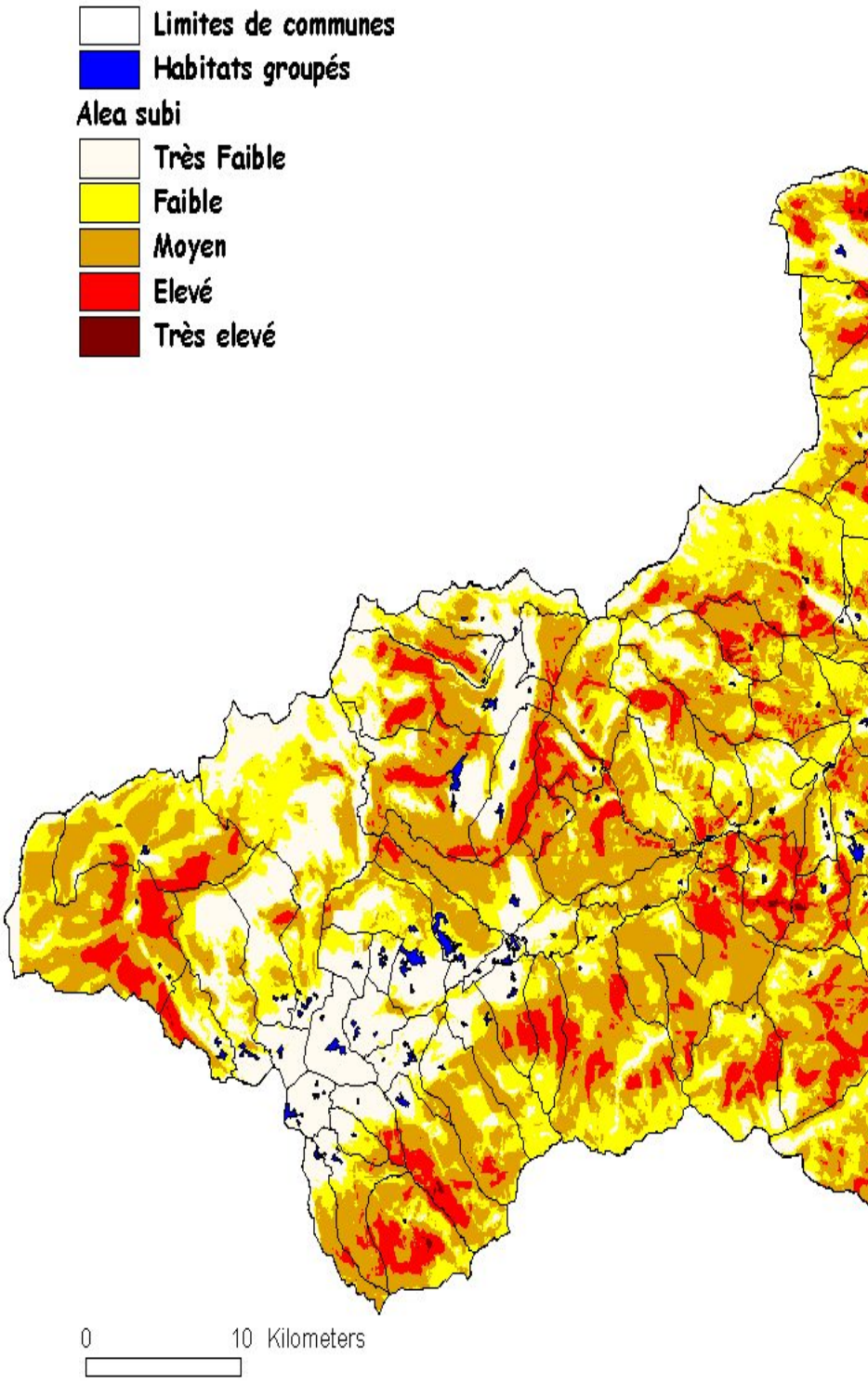
ANNEXE 1
CARTE DE COMPTAGE SUR LES ROUTES DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ORIENTALES

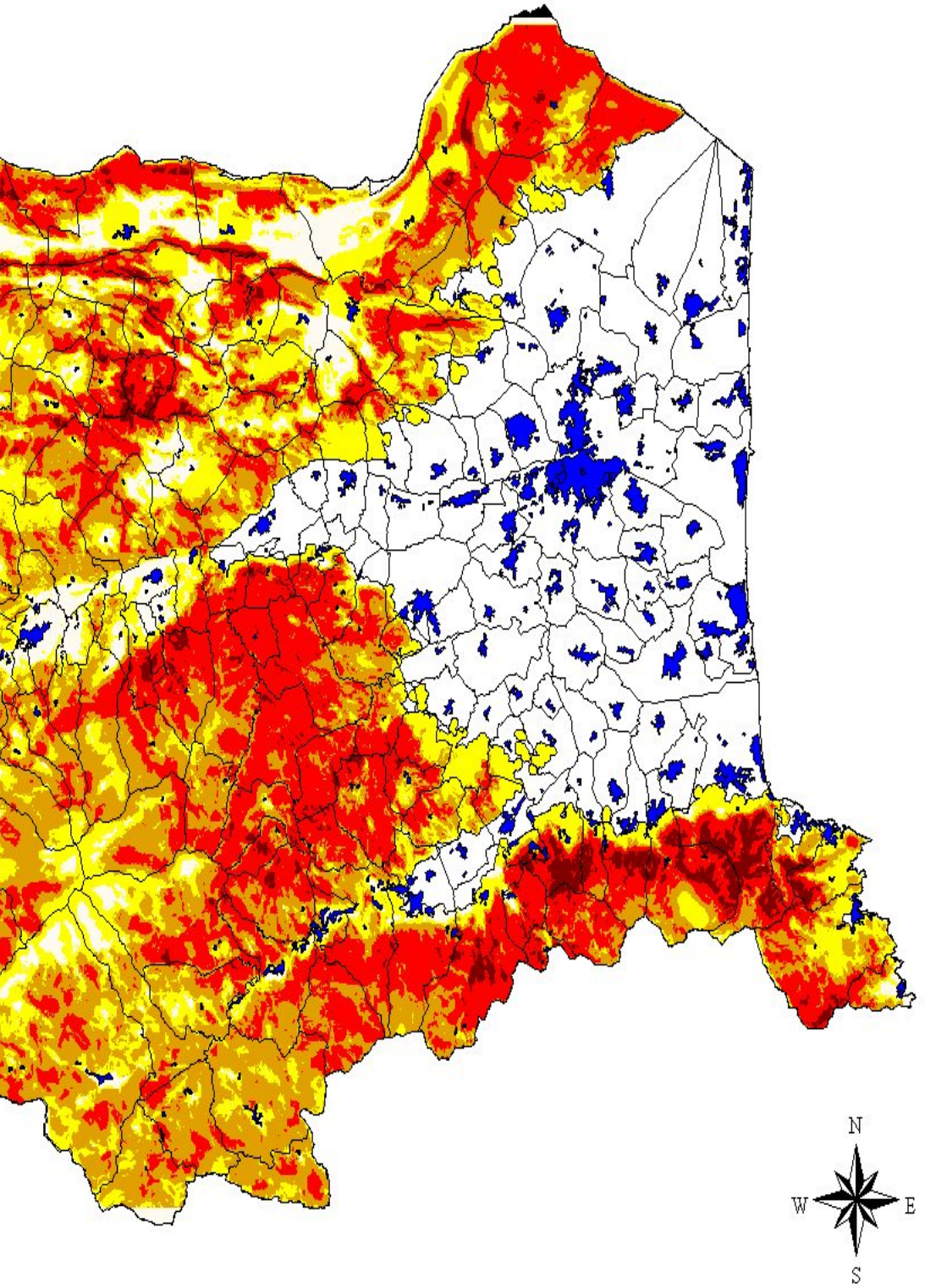


source: conseil général 66 - 2014 résultats des comptages

véhicules par jours)
AUDE
PERPIGNAN
MEDITERRANEE
zone d'étude
A9
Figueres
Gérone
Barcelone
RD914
Costa Brava
Figueres
Légende
plus de 20000
de 10000 à 20000
de 5000 à 10000
de 1000 à 5000
moins de 1000
Section non comptée

ANNEXE 2
RISQUES INCENDIES DANS LES PYRÉNÉES ORIENTALES





Contribution méthodologique au diagnostic, à l'affichage et au traitement du Risque Sociétal d'incendie de végétation en région Méditerranéenne

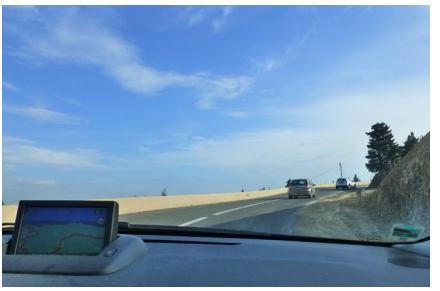
source: ddaf 66

ANNEXE 3
ROAD BOOK

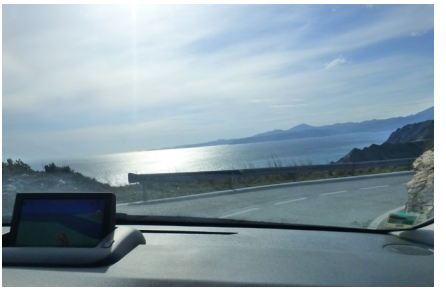
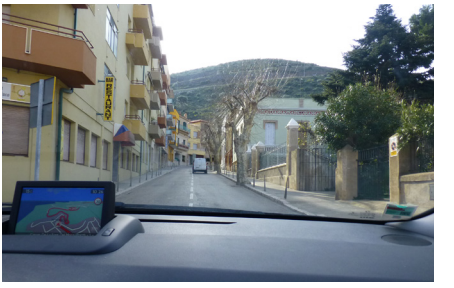
Sens de lecture

Port-Vendres

Banyuls
sur Mer



Cerbère

Portbou

Sens de lecture

ROAD BOOK

PLUS FIN SUR LA PARTIE DU PROJET

Banyuls
sur Mer

ANNEXE 4
POEME

Connaissez vous mon petit village
Entre montagne, mer et château?
Il est joli comme une image,
Dans le coin de france le plus chaud.

Il y a une douce rivière
Qui dort dans son lit.
Elle coule l'hiver pour les lavandières
Y laver robes et draps de lit.

Je me rappelle mon petit village
Comme il était au bon vieux temps.
Il vivait à l'état sauvage,
Avec mes joies d'enfant.

Là où j ai vu le jour,
Au bout du chemin de pierre,
Comme tout disparait chaque jour,
Je n'y vois plus ma maison de roc et de terre.

Au milieu de ce beau paysage
Avec les barques de toutes couleurs
Les marsouins ouvraient le passage
Pour mieux conduire les marins pêcheurs.

Avec le calme de la mer
Et le traditionnel bel des rosières,
Avec l'un, pour se connaitre, on a du mal;
Avec l'autre, les mots d'amour sont sincères.

Sur la place, sous les verts platanes,
Quand les feux s'allumeront,
La cobla jouera des sardanes,
Vieux et jeunes y danseront.

Il faut maintenir ces vieilles traditions
Et sans aucune différence d'âge,
Nous traverserons d'autres solutions
Pour que vive mon petit village.

Armez vous de courage
Pour vivre heureux dans ce pays,
Parce que mon petit village
Est à deux pas du Paradis.

Pour bien connaître mon petit village,
Il faut y être le jour et la nuit.
En peu de temps, vous y ferez un héritage
Pour y vivre toute votre vie.

Mon petit village, Roger Payro