



HAL
open science

Comment le paysagiste peut-il intervenir sur les parcelles de délaissés routiers, au regard de la transition écologique des territoires ?

Laure Lecerf

► To cite this version:

Laure Lecerf. Comment le paysagiste peut-il intervenir sur les parcelles de délaissés routiers, au regard de la transition écologique des territoires ?. Sciences du Vivant [q-bio]. 2020. dumas-02980044

HAL Id: dumas-02980044

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02980044>

Submitted on 27 Oct 2020

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.

Année universitaire : 2019-2020

Spécialité/Mention :

Paysage

Spécialisation/Parcours :

Projet de Paysage, site et territoire (PPST)

Mémoire de fin d'études

- d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

Comment le paysagiste peut-il intervenir sur les parcelles de délaissés routiers, au regard de la transition écologique des territoires ?

Par : Laure LECERF



CAUE 50, 2020

Soutenu à Angers (49) le 24/09/2020,

Devant le jury composé de :

Président : Chloé JARENO, Agrocampus Ouest

Maître de stage : Joëlle RIMBERT, PNR MCB et Cécile GUILLOPE, CAUE 50

Enseignant référent : Véronique BEAUJOUAN, Agrocampus Ouest

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation
«Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France»
disponible en ligne <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr>



REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier chaleureusement ma maîtresse de stage Joëlle RIMBERT de m'avoir permis de réaliser ce stage au sein du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin. Je remercie également Cécile GUILLOPE du CAUE 50 pour ses conseils et son regard sur mes travaux. Malgré les conditions particulières de ce stage, l'accompagnement de Joëlle et Cécile m'a guidé tout au long de mon stage et de la réalisation de mon mémoire. Merci à vous.

Je remercie également l'ensemble des membres de la maison du Parc des Marais du Cotentin et du Bessin pour leur accueil et leur bonne humeur de chaque instant.

Je remercie Véronique BEAUJOUAN, ma référente de stage à Agrocampus-Ouest, pour son suivi et ses conseils durant cette période.

Je remercie ma famille de m'avoir accueilli et soutenu durant le confinement ainsi que pour la réalisation de ce mémoire.

Enfin je tiens à remercier, la petite famille d'Agrocampus-Ouest pour m'avoir fait grandir au cours de ces cinq dernières années.

GLOSSAIRE

Acteur	« Est considéré comme acteur toute entité – groupe ou individuelle - intervenant dans un processus de gestion et ayant une autonomie d’initiative ou de réaction » (Franchi et al., 2015).
Blanchie des marais	« En hiver, les marais offrent des paysages improbables où l’eau semble rejoindre le ciel. C’est la saison de la “blanchie”. Dès octobre, l’abondance des pluies hivernales fait déborder les rivières; le territoire devient alors un immense plan d’eau, véritable miroir où se reflète la lumière. Au printemps, ils deviennent des pâturages riches pour les chevaux et les vaches. »(Office de tourisme de la Baie du Cotentin, 2020).
Chaussée	« Surface aménagée de la route, sur laquelle circulent normalement les véhicules » (Centre d’Etudes Techniques de l’Equipement de l’Est, 1996).
Dépendance verte	« Ensemble des surfaces qui font partie de l’emprise routière à l’exception des chaussées. Elles assurent, de manière complémentaire quatre types de fonctions ; technique, routière, écologique et paysagères. Elles sont caractérisés “verte” lorsqu’elles sont planté » (Centre d’Etudes Techniques de l’Equipement de l’Est, 1996).
Développement durable	« Développement qui répond aux besoins du présent sans en compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » (Gro Harlem Brundtland, 1987).
Ouvrage d’art	« Construction de génie civil, autre qu’un bâtiment, qui permet d’assurer et/ou de protéger la continuité d’une voie de circulation. Il existe trois grands types d’ouvrages d’art routiers : les ponts, les ouvrages de soutènements et les tunnels » (Bardon, 2016).
Taille en émonde	« La taille en émonde est une pratique ancestrale qui consiste à tailler régulièrement et toujours à la même hauteur le tronc pour produire du bois et du fourrage. Après chaque recepage, de nouveaux rameaux sortent des bourgeons latents, tandis qu’un bourrelet cicatriciel se forme. Cette pratique de taille génère des boursouflures et des replis visibles dans l’arbre au fur et à mesure de ses coupes et de son vieillissement » (CAUE 50, 2020).
Unité paysagère	« Une unité paysagère désigne une partie continue de territoire cohérent d’un point de vue paysager. Ce “paysage donné” est caractérisée par un ensemble de structures paysagères et d’éléments de paysage qui lui procurent sa singularité. Une unité paysagère est distinguée des unité paysagères voisines par des limites qui peuvent être nettes ou ‘floues’ » (Franchi et al., 2015).

LISTE DES ABREVIATIONS

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
CAUE	Conseil d'architecture, d'Urbanisme et d'Environnement
CBNB	Conservatoire botanique de Brest
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CEI	Centre d'entretien et d'intervention
CERMA	Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
DD	Développement durable
DIR	Direction interdépartementale routière
DIRNO	Direction interdépartementale routière Nord-Ouest
DIRCE	Direction interdépartementale routière Centre-Est
GES	Gaz à effet de serre
IGN	Institut géographique national
ILT	Infrastructure linéaire de transport
ITTECOP	Infrastructures de transports terrestre, écosystèmes et paysages
MTEs	Ministère de la transition écologique et solidaire
PAP	Paysage de l'après pétrole
PNR	Parc naturel régional
PNR MCB	Parc naturel régional des marais du Cotentin et du Bessin
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
TVB	Trame verte et bleue

LISTES DES FIGURES

Figure 1	Schéma de l'échelonnement des objectifs de réduction d'émission de GES de l'Union Européenne.
Figure 2	Schéma de fonctionnement de l'association Enerterre.
Figure 3	Carte des principaux axes de circulation dans le département de la Manche.
Figure 4	Carte de la RN174 tronçon Porte verte – Échangeur RN13.
Figure 5	Carte des Directions Interdépartementale des Routes.
Figures 6 et 7	La station-service en plein cœur du bourg de St-Jean-de-Daye 2013-2018.
Figure 8	Lieu de stockage d'une entreprise du bâtiment le long de la nouvelle RN174, en contrebas du bourg de St-Jean-de-Daye.
Figure 9	Carte des séquences paysagères de la RN 174.
Figure 10	Les arbres de haut jet taillés en émonde, éléments structurant des haies bocagères.
Figures 11 et 12	Un paysage vallonné, composé d'une strate végétale importante.
Figure 13	Bandeau de couleur des paysages rurales agricoles.
Figures 14 et 15	Un paysage marqué par la saisonnalité – Le marais de la Vire Mars/Juillet 2020.
Figure 16	Bandeau de couleur de la séquence de Marais.
Figures 17 et 18	Un paysage de bosquet forestier qui dissimule l'habitat.
Figures 19 et 20	L'entreprise du bâtiment en contrebas de St-Jean-de-Daye et le centre d'enfouissement des déchets du SIVOM du Point-Ford à St-Fromond.
Figure 21	Bandeau de couleur de la séquence rurale forestière.
Figures 22 et 23	Les vergers ornementaux des buttes de l'échangeur de St-Jean-de-Daye.
Figures 24 et 25	Les bosquets opaques de l'échangeur de Pont-Hebert.
Figures 26 et 27	Les larges parcelles de délaissés de la RN174.
Figures 28-29-30	Les arbres des parcelles de délaissés à la suite des travaux d'entretien.
Figures 31 et 32	Les parcelles de délaissés qui accompagnent les talus des ouvrages d'art de la RN174.
Figures 33 et 34	Les plantations des talus des ouvrages d'art de la RN174.
Figure 35	Une parcelle de délaissé accueillant régulièrement des dépôts sauvages.
Figures 36 et 37	Entretien de l'échangeur de Pont-Hebert par les agents de la DIRNO.
Figures 38 et 39	Les mosaïques de milieu des parcelles de délaissés de l'échangeur de St-Jean-de-Daye.
Figure 40	Les parcelles de boisement de l'échangeur de Pont-Hebert.
Figures 41 et 42	<i>Ophrys apifera</i> (Orchidée abeille).
Figures 43 et 44	Parcelle de délaissé le long de la RN174, le hameau de la Carrière.
Figures 45	Schéma des outils de planification territoriale.
Figure 46	Les dépôts de déchets sauvages sur la plaine de Pierrelaye.
Figure 47	Projet d'aménagement forestier de la Plaine de Pierrelaye.
Figure 48	La plaine de Pierrelaye sur laquelle une nouvelle forêt doit voir le jour.

LISTES DES TABLEAUX

Tableau 1	Modalités de mise en œuvre d'un fauchage raisonné
------------------	---

LISTES DES ANNEXES

ANNEXE 1	DOSSIER D'ANNAYSE DES PAYSAGES TRAVERSEES PAR LA RN 174 - SEQUENCE 2
-----------------	--

TABLE DES MATIERES :

INTRODUCTION	1
PARTIE I – DÉFINITION ET ARTICULATION DES OBJETS DE L'ÉTUDE	2
I-1- LA TRANSITION ECOLOGIQUE	2
I-1-1- DEFINITION	2
Le concept	2
Les différentes visions de la transition écologique	2
I-1-2- UNE TRANSITION A PLUSIEURS ECHELLES	3
L'échelle international	3
L'échelle européenne	4
L'échelle nationale	5
L'échelle territoriale	6
I-2- LES PARCELLES DE DELAISSES ROUTIERS	7
I-2-1- DEFINITION	7
Les infrastructures linéaires de transport	7
Les parcelles de délaissés	7
Les surfaces françaises	8
I-2-2- LES ENJEUX DES PARCELLES DE DELAISSES	8
Enjeux sécuritaires et techniques	8
Enjeux écologiques	9
Enjeux paysagers	10
I-2-3- LES CONTRAINTES DE CES ESPACES	10
L'évolution des pratiques de gestion	10
Une réglementation toujours plus exigeante	11
Des espaces en marge du territoire	11
PARTIE II – LA RN174 UN SECTEUR A ENJEUX	13
II-1- PRESENTATION DE LA RN174	13
II-2- LES ACTEURS	14
II-2-1- LE PARC NATUREL REGIONAL DU MARAIS DU COTENTIN ET DU BESSIN (PNR MCB)	14
II-2-2- LES GESTIONNAIRES	15
La direction interdépartementale routière Nord-Ouest (DIRNO)	15
L'agence routière	15
Les communes traversées	15
II-3- LES OBJECTIFS DE L'ETUDE	17
II-4- METHODE D'ANALYSE	17
II-4-1- ANALYSE DU TERRITOIRE	17
II-4-2- CARTOGRAPHIE ET DESCRIPTIONS DES PAYSAGES TRAVERSES	18
II-4-3- DEFINITION DES ENJEUX DU TERRITOIRE TRAVERSE	18
II-4-4- INVENTAIRE DE FLORISTIQUE DU CONSERVATOIRE NATIONAL BOTANIQUE DE BREST	19
Objectif de la démarche	19
Méthode	20
L'intérêt de l'étude floristique pour la RN174	20
II-4-5- FORMALISATION DES PROPOSITIONS D'ACTIONS	20

PARTIE III – PROPOSITIONS D’AMENAGEMENT DES PARCELLES DE DELAISSES DE LA RN 174	21
III-1- LES PAYSAGES DE LA RN174	21
III -1-1- SEQUENCE RURALE AGRICOLE	22
III -1-2- SEQUENCE DE MARAIS	23
III -1-3- SEQUENCE RURALE FORESTIERE	23
III-2- CE QUI EST FAIT ACTUELLEMENT / METHODE DE GESTION	25
III-2-1- DESCRIPTION DES ESPACES CONCERNES	25
Les échangeurs	25
Les parcelles de délaissés routiers	26
L’intégration de ces parcelles dans les paysages traversés	28
III-2-2- METHODE DE GESTION ACTUELLE	28
La fauche raisonnée	28
Enfrichement et boisement en plein	29
III-3- NOS PROPOSITIONS : DES PROJETS FRUGAUX	30
III-3-1- DEFINITION PROJET FRUGAUX	30
III-3-2- UNE FAUCHE ANNUELLE	30
III-3-3- BOISEMENT EN PLEIN	31
III-3-4- RETOUR A L’AGRICULTURE	31
III-3-5- L’ECO-PATURAGE	32
PARTIE IV – DISCUSSION ET PERSPECTIVES	33
IV-1- LIMITE DE L’ETUDE RN174	33
IV-1-1- LE PRINTEMPS 2020, UN CONTEXTE SANITAIRE PARTICULIER	33
IV-1-2- LES GESTIONNAIRES	33
IV-1-3- LES PROPRIETAIRES FONCIERS	33
IV-1-4- LE CBNB	34
IV-2- LA PLACE DU PAYSAGISTE DANS LES PROJETS D’AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	34
IV-2-1- VERS DES PROJETS D’AMENAGEMENT MOINS CONSOMMATEURS D’ESPACE	34
L’évolution des pratiques dans le projet routier	34
Le positionnement face aux recommandations	35
IV-2-2- LE PROGRAMME DE RECHERCHE ITTECOP : TOURNE VERS LE PAYSAGE ET L’ECOLOGIE	35
Les objectifs du programme ITTECOP	35
Les projets de recherche du programme ITTECOP	36
IV-2-3- LE PAYSAGISTE FACE A LA TRANSITION DES PAYSAGES	36
Le paysage et la transition écologique	36
Les outils du paysagiste pour l’aménagement du territoire	37
IV-3- UN EXEMPLE : L’AMENAGEMENT D’UN TERRAIN DELAISSE EN REGION PARISIENNE	39
CONCLUSION	41
BIBLIOGRAPHIE	42
SITOGRAPHIE	45

INTRODUCTION

Depuis l'année 2019, la scène internationale s'engage pour l'adaptation aux changements climatiques. Les personnalités du monde économique, politique et institutionnel souhaitent cette adaptation et le montrent dans leurs négociations lors de la COP25, mais aussi avec le lancement de la Global Commission on Adaptation ou encore la création de la norme ISO 14090 sur l'adaptation aux changements climatiques (Comité 21, 2020). Ce souhait d'adaptation est une forme d'acceptation afin de vivre non plus contre mais avec les évolutions climatiques actuelles. Ce phénomène est devenu une nécessité qui remet en cause nos choix passés. La volonté de transition vers un modèle plus durable nous conduira à repenser nos façons de vivre (consommation, alimentation, travail, déplacement, logement, etc.) et nos façons d'aménager les territoires que nous habitons.

La transition des territoires est à l'heure actuelle expérimentale. Il s'agit d'observer les modifications des écosystèmes qui nous entourent, de proposer des solutions et de les ajuster. Autant de modifications qui à long terme transformeront nos paysages du quotidien. Ces évolutions doivent toucher l'ensemble des acteurs du territoire (collectivité, citoyen, entreprise, ...) aussi bien dans le monde urbain que dans le monde rural.

Les parcs naturels régionaux sont propices aux politiques innovantes d'aménagements et de développement économique, sociales et culturelles respectueuses de l'environnement. C'est pourquoi, ils se sont tournés vers l'adaptation aux changements climatiques en s'engageant vers l'autonomie énergétique, la sobriété de consommation et la production d'énergie renouvelable (Moutet, 2013). Ces engagements s'appuient largement sur les chartes qui régissent les parcs et qui intègrent pleinement les enjeux de transition énergétique et d'adaptation des territoires aux changements climatiques.

C'est en vue du renouvellement de sa charte que le Parc naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin (PNR MCB) a souhaité réaliser une étude sur les paysages traversés par la RN174. La portion de route entre Carentan-les-Marais et Saint Lô a été finalisée en 2012. Sa mise en place a grandement impacté le fonctionnement du territoire (transport, pratique agricole, continuité écologique, etc.). De plus, on recense sur les 20km de voie près de 35ha de dépendances vertes routières dites de délaissés. Ces espaces sont considérés comme abandonnés et sans utilité. Selon le paysagiste Gilles Clément, ils seraient les lieux « privilégiés d'accueil de la diversité biologique » (Clément, 2003). Considérés habituellement comme négligeables, ces lieux seraient prédestinés à la transition. Ils offrent des opportunités pour conduire des expérimentations multi-thématiques et pluridisciplinaires, sources de réflexions pour accompagner la transition paysagère des territoires. Dans ce contexte : **Comment le paysagiste peut-il intervenir sur les parcelles de délaissés routiers, au regard de la transition des territoires face au changement climatique ?** Et plus précisément : Qu'est-ce que la transition écologique ? Comment les parcelles de délaissés routiers s'inscrivent-elles dans leur territoire ? Comment ces délaissés peuvent-ils être utiles au phénomène de transition ? Comment l'approche paysagère peut-elle répondre aux questions de transition ?

PARTIE I – DÉFINITION ET ARTICULATION DES OBJETS DE L'ÉTUDE

I-1- La transition écologique

I-1-1- Définition

Le concept

La transition est « un mouvement d'initiative visant à assurer la résilience d'une communauté, c'est-à-dire de continuer à exister malgré les crises extérieures » économique ou écologique par exemple, (Pour la Solidarité, 2014). Le phénomène de transition est donc une volonté de surmonter et de s'adapter aux chocs et modifications de notre environnement.

Rob Hopkins théorise en 2005 pour la première fois le concept de transition écologique sur une base d'autonomie et de résilience locale. Il s'agit d'inciter les citoyens d'un territoire (quartier, village, ville, ...) à prendre conscience des conséquences de leurs modes de vies sur leur environnement, et notamment de les sensibiliser à l'épuisement des énergies fossiles et au changement climatique. Le concept repose sur la mise en place de solutions tournées vers un avenir positif. On parle alors :

- De réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de CO₂,
- De renforcement de la résilience de nos territoires face aux chocs à venir par une relocalisation de l'économie,
- De renforcement des liens entre acteurs du territoire,
- Et d'acquisition de nouvelles compétences nécessaire pour acquérir notre autonomie (Transition France, 2016).

Le concept de transition est depuis décliné aux différentes strates de la société aussi bien dans le domaine social qu'économique. Il « recouvre autant la transition énergétique (sobriété énergétique, énergies renouvelables, etc.) que la transition industrielle (production locale de biens durables, réparables et recyclables, économie circulaire et d'utilité sociale du travail) et la transition agro-alimentaire (agriculture biologique) » (Pour la Solidarité, 2014). Tous les secteurs peuvent être touchés par le mouvement de transition : les transports avec le développement de service électromobilité (covoiturage, vélo en libre-service, bus électrique, etc.) ; mais aussi l'urbanisme avec des principes de densification urbaine, de développement d'espaces verts, et d'efficacité énergétique (Pour la Solidarité, 2014).

Le concept de transition écologique encourage et favorise les initiatives citoyennes afin de mettre en place des actions concrètes. Elles doivent être soutenues par les pouvoirs publics des territoires. Cependant le mouvement ne peut apporter des réponses systématiques. Chaque entité ou territoire doit trouver des réponses et solutions en fonction de ses ressources et de ses enjeux (Transition France, 2016).

Les différentes visions de la transition écologique

Les crises successives, l'épuisement des énergies fossiles mais aussi la destruction de nos écosystèmes, le réchauffement climatique, et bien d'autres exemples montrent qu'il est nécessaire de remettre en cause nos modes vie et de nous adapter vers un mode vie plus durable.

Le mouvement de transition doit répondre à l'urgence du besoin de changer, de réinventer de nouveaux modèles de développement plus vertueux et plus durables. Cependant, le terme de transition écologique ne signifie pas la même chose pour un écologue, un politicien, un militant écologiste, et même un paysagiste. Il y a autant de façon de voir la

transition écologique que de professions touchées par ce mouvement. Voici un petit aperçu des différentes visions de la transition écologique.

- Pour le politicien la transition écologique est un outil qui permet d'engager et de rassembler autour d'une ligne de conduite (loi) en faveur de l'écologie. Le site du ministère de la transition écologique et solidaire expose « la stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020 » en neuf axes (Ministère de la Transition écologique, 2019). Afin de définir au mieux ces axes de conduite, le politicien doit s'appuyer sur l'avis d'experts et de scientifiques (l'écologue par exemple).

- Le militant écologiste est un citoyen qui réclame la protection de l'environnement dans divers domaines. Par exemple, c'est celui qui lutte contre un projet d'aménagement, qui souhaite un nouveau cadre de vie et une meilleure qualité de vie, il est aussi pour une nouvelle économie en lien avec le développement local (Aspe, Jacqué, 2012). Le militant écologiste s'engage activement dans la lutte pour la transition écologique et souhaite être acteur de cette transition.

- L'écologue est un scientifique spécialiste d'écologie, c'est-à-dire de la science qui observe les relations des êtres vivants (animaux, végétaux, micro-organismes) avec leur environnement, ainsi qu'avec les êtres humains (Larousse, 2020). Lors de ses observations sur le terrain, l'écologue « analyse, mesure et prévoit l'impact des activités humaines sur l'environnement et la biodiversité » (Emploi Environnement, 2018). À la suite de ses observations, il est capable de proposer et de mettre en œuvre des recommandations scientifiques dans le but de préserver au mieux la biodiversité lors de la transition écologique.

- Le paysagiste est le concepteur du paysage. La convention européenne du paysage de 2000 définit le paysage comme « une partie de territoire, telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (Conseil de l'Europe, 2000). Comme la transition, le paysage : « nous invite à agir plutôt qu'à contempler, à pétrir plutôt qu'à pétrifier, à avancer plutôt qu'à se figer » (Folléa, 2019). Les deux définitions du paysage ci-dessus montre bien sa complexité, ainsi que celle de la tâche du paysagiste. Ce dernier doit prendre en compte l'ensemble des problématiques de son territoire (facteurs naturels, et humains), ainsi que son histoire afin d'y réaliser un projet à la fois novateur et en lien avec ce lieu. Il doit répondre également aux engagements de la transitions écologique (frugalité et déchet, origine des matériaux et végétaux, entretien sans produit phytosanitaire, confort climatique, etc.). Notons que le territoire sur lequel il travaille n'est pas figé et continue à évoluer malgré les diverses crises qu'il traverse. Il est donc chargé d'imaginer un projet dont s'empareront les usagers et leur époque qui le transformera au court du temps.

I-1-2- Une transition à plusieurs échelles

La complexité du terme de transition écologique et les multiples visions et attentes qui en découlent ne permettent pas de donner une réponse unique à appliquer à l'ensemble des territoires. Pour cela, les différentes politiques publiques tentent de mettre en place des objectifs à différents niveaux.

L'échelle international

Depuis 1972, le Sommet pour la Terre réuni tous les 10 ans les dirigeants mondiaux. Le but étant de « stimuler le développement durable (DD) au niveau mondial » (Connaissance des énergies, 2015). C'est à partir de 1992 au sommet pour la Terre à Rio de Janeiro que la scène internationale s'engage la première fois dans un objectif de réduction des gaz à effet de

serre (GES). La transition écologique et plus précisément la transition énergétique devient alors une préoccupation internationale face aux problématiques du réchauffement climatique, de diminution des énergies fossiles mais aussi face à l'inégalité de la répartition des ressources (De Azevedo, 2016). La problématique énergétique est planétaire. La Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques est créée (CCNUCC).

En complément de cette convention, le protocole de Kyoto de 1997 met en place un cadre plus précis afin de réduire les GES. L'objectif étant de réduire et de limiter les émissions mondiales de GES d'origine humaine entre 2008 et 2012. Globalement le protocole prévoit une baisse de 5 % des émissions. Chaque pays signataire s'engage alors à réduire ses émissions selon un quota qui lui est propre. Par exemple, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 8 % contre 7 % pour les États-Unis et 6 % pour le Canada et le Japon (Connaissance des énergies, 2015). Les efforts se concentrent essentiellement sur les pays développés, alors que les pays en voie de développement doivent se concentrer sur leur retard dans la lutte contre la pauvreté (Demaze, 2009). Le protocole de Kyoto considère que ces pays ont un droit à polluer comme l'ont eu avant eux les pays développés (GES, dégradation de leur environnement, etc.), l'objectif étant de rattraper leur retard de développement. Cette posture interroge sur le positionnement du développement durable qui est censé allier environnement et développement.

Les pays s'engagent au fur et à mesure dans la lutte contre les GES, en 2004, 55 pays sont signataires du protocole de Kyoto. Cependant le protocole ne contraint pas les pays comme la Chine, l'Inde, le Brésil, et même les États-Unis considérés comme les pays les plus pollués de la planète. C'est pourquoi en 2012, le Japon, le Canada et la Russie se retirent des pays signataires. Par la suite, plusieurs accords et engagements sont signés au niveau international. En 2015, lors de la COP21 à Paris il ne s'agit plus de réduction de GES mais « de limiter à 2°C l'augmentation de la température du globe par rapport au début de l'ère industrielle » (Connaissance des énergies, 2015).

Il est difficile de regrouper l'ensemble des pays signataires sous les mêmes objectifs. Les négociations peuvent être longues sans aboutir à des objectifs précis. Dans certains cas, les pays les plus pollués ne font pas partie des accords. Par conséquent, les objectifs sont essentiellement tournés vers la transition énergétique ou le changement climatique, mais ils s'intègrent pleinement dans le contexte de transition écologique. Notons que les engagements ne sont pas contraignants. Aucun contrôle ne sera mis en place pour vérification. Cet aspect n'encourage pas les pays les plus réfractaires à respecter leurs engagements.

L'échelle européenne

L'Union Européenne est une échelle non négligeable dans la mise en place de la transition écologique. On parle alors « d'objectifs européens pour l'énergie et le climat » (Ministère de la Transition écologique, 2020b). Ces objectifs reprennent les objectifs internationaux, comme on peut le voir sur la figure 1. Cependant, ils vont plus loin en les échelonnant et en rendant certains objectifs contraignants.

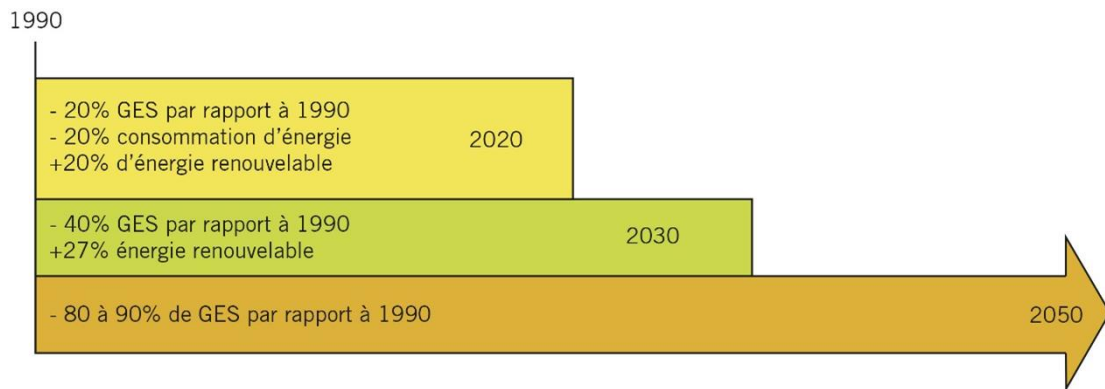


Figure 1 : Schéma de l'échelonnement des objectifs de réduction d'émission de GES de l'Union Européenne (Ministère de la transition écologique et solidaire, 2020)

Face à cet enchaînement d'objectifs, les pays de l'Union Européenne se doivent de mener une politique de l'énergie pour tenir leurs engagements. L'Europe des 27 mise sur la recherche et le développement de nouvelles énergies, la réduction de la consommation énergétique et la taxation des énergies pour atteindre ses objectifs.

L'échelle nationale

Au niveau national, le concept de transition écologique apparaît en 2010 à la suite du Grenelle pour l'environnement et aboutit à la création de la loi de la transition environnementale. La conférence environnementale de 2012 renforcera l'idée en mettant en place « une feuille de route pour la transition écologique ». Il s'agit alors de mettre en place une démarche concrète afin de « répondre au mieux aux enjeux environnementaux locaux et globaux » (Virlovet, 2013).

Par la suite, les gouvernements successifs vont prendre des engagements en faveur de cette transition. Par exemple en 2015, la loi pour la transition énergétique prône le renforcement de l'indépendance énergétique du pays tout en réduisant les GES de 40 % d'ici 2040. Il s'agit aussi de réduire de 50% notre consommation d'énergie à l'horizon 2050, et de 30 % notre consommation d'énergie fossile en 15 ans (Amadon, Olivier, 2017). En 2016 en tant que ministre de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, Ségolène Royal va plus loin en s'engageant à augmenter de 50 % la capacité de production d'énergie renouvelable en France d'ici 2023.

En 2017, le ministère en charge de l'Écologie prend le nom de ministère de la Transition écologique et solidaire. Le nouveau gouvernement se positionne en faveur de la transition écologique. Divers programmes de soutien financier à destination des entreprises et des particuliers sont mis en place afin de répondre aux engagements gouvernementaux (exemple : le crédit d'impôt pour la transition énergétique à destination des particuliers).

Plus récemment encore, le premier ministre Jean Castex a promis le 15 juillet 2020 « l'élaboration sur tous les territoires d'ici 2021, de contrats de développement écologique » avec l'élaboration de « plans d'actions concrets, chiffrés, mesurables dans de nombreux domaines ». Ces mesures s'étendent « du développement des pistes cyclables à la lutte contre l'artificialisation des sols, de l'équipement des toitures photovoltaïques à la promotion du tri sélectif, de la lutte contre le gaspillage à la promotion des énergies renouvelables, du nettoyage des rivières aux économies d'eau, d'énergie et d'éclairage public ». Par ces engagements le nouveau gouvernement montre sa volonté d'agir pour la transition écologique. Ce sont par des solutions concrètes applicables à l'échelle de nos territoires qu'il faut

commencer. L'État se dit prêt à soutenir financièrement les initiatives des élus et des citoyens qui sont les acteurs principaux de nos territoires (Lenormand, 2020).

L'échelle territoriale

Ce sont sur les territoires que les actions concrètes vont pouvoir se mettre en place. A cette échelle, les modifications environnementales sont visibles en temps réel (baisse de biodiversité, montée des eaux, changement de températures, etc.). C'est donc tout naturel que les solutions émergent de nos territoires avec le soutien des institutions publiques (parc naturel régional, département, région, etc.).

L'association Enerterre située sur le territoire du Cotentin et du Bessin (Manche et Calvados) montre l'exemple dans le secteur du bâtiment avec une démarche innovante en faveur de la transition écologique. Depuis 2013, l'association lutte contre la précarité énergétique et la sauvegarde du patrimoine bâti. L'objectif de l'association est d'accompagner les personnes en difficulté dans la rénovation de leur habitat et de mettre en place des chantiers participatifs (figure 2). Afin d'atteindre ses objectifs, l'association propose d'utiliser les techniques anciennes pour rénover le bâti (moindre coût, efficacité énergétique, ...) en utilisant des matériaux biosourcés : de la bauge dans les soubassements, de la terre et des fibres pour les enduits (paille, lin, chanvre, bois non traité, ...). Ces chantiers se font dans un « système d'échange local », c'est-à-dire un équilibre entre les échanges de temps et de matériels entre les différents bénéficiaires du système. Cette démarche met en valeur le savoir-faire artisanal en s'appuyant sur des bénévoles néophytes.

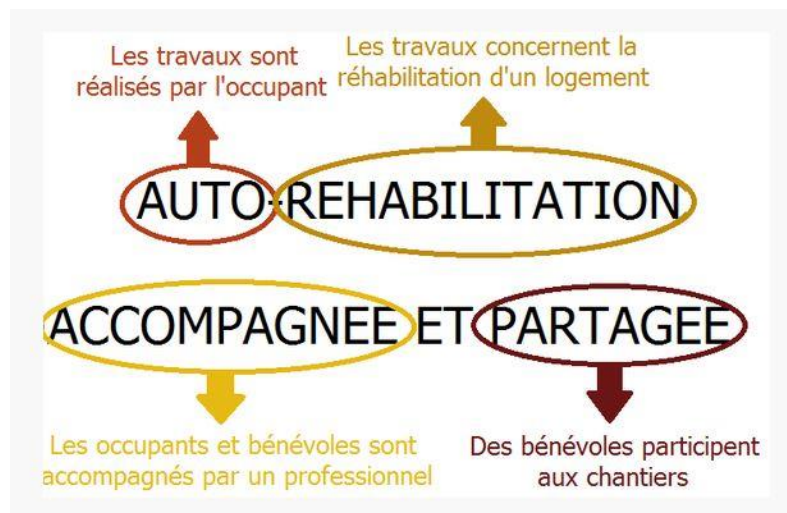


Figure 2 : Schéma de fonctionnement de l'association Enerterre (Association Enerterre, 2020)

L'association allie dans sa démarche aussi bien le volet environnemental (matériaux durable, efficacité énergétique, etc.) le volet social (échange, chantier participatif, etc.) et le volet économique (réduction des coûts par les matériaux, le bénévolat, valorisation des savoir-faire ancien). C'est par son concept ingénieux, initié par le PNR MCB, que l'association a pu se démarquer. Elle est aujourd'hui soutenue par le Département, les collectivités locales, la région Normandie ainsi que le programme Européen : Projet European Helps (Association Enerterre, 2020).

Ce sont sur nos territoires que des actions concrètes, comme celle de l'association Enerterre, voient le jour afin de mettre en place la transition écologique.

I-2- Les parcelles de délaissés routiers

Les installations d'infrastructures linéaires de transport (ILT) sont à l'origine de bouleversements des territoires, tant sur le plan des paysages que de l'écologie. On parle par exemple de fragmentation et même de mutation des territoires.

Une fois les projets achevés, ces infrastructures ne sont plus vouées à évoluer à court ou long terme. L'organisme (public ou privé) en charge de sa gestion doit veiller à l'entretien de la voie. Les abords routiers (dépendances vertes et plus largement) posent question. Ce sont sur ces espaces que des actions peuvent être menées afin d'intégrer au mieux la voie dans son territoire (Labarraque, 2016).

Dans la partie suivante il s'agit de définir les termes d'infrastructure linéaire de transport (ILT) et de parcelles délaissées ainsi que leurs enjeux et leurs contraintes.

I-2-1- Définition

Les infrastructures linéaires de transport

Les ILT représentent « l'ensemble des installations fixes nécessaires à la circulation des véhicules et au fonctionnement du transport. En plus des ILT (routes, voies ferrées, voies navigables), les infrastructures comprennent les gares, les aires de stationnement, les caténaires, les signalisations, ... » (Moreau, Bottin, 2016).

Dans le cadre de notre étude, nous nous intéresserons particulièrement aux ILT de type réseau routier, celui-ci comprenant le réseau national (autoroute, voie rapide, route nationale) ainsi que le réseau départemental et communal.

Les voies communales sont à la charge des communes. Le conseil municipal prend les décisions en termes de construction, d'entretien et de travaux. Pour les routes départementales c'est au conseil départemental de prendre les décisions. Elles sont matérialisées par des bornes jaunes en bord de voie et l'abréviation nominale commence par D (D974). Les routes nationales sont indiquées par des bornes rouges et marquées par un N (N174). Elles sont, comme les autoroutes non concédées (sans péage), propriétés de l'État. Ce sont les directions interdépartementales des routes (DIR) qui sont chargées de leur gestion et de la réalisation des projets neufs. Les DIR remplacent l'ancien service de direction départementale de l'équipement (DDE). Dans le cas des « autoroutes concédées », l'Etat est propriétaire, mais « confie, pour une durée déterminée, le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation à des sociétés concessionnaires d'autoroute en contrepartie de la perception d'un péage » (Ministère de la Transition écologique, 2020a).

Selon la typologie de la voie, le gestionnaire a la charge de l'emprise routière (chaussée, dépendances vertes, ...) et des parcelles délaissées dues à la voie. Lorsqu'il s'agit d'une route nationale ou d'une autoroute, l'action du gestionnaire ne s'applique que sur l'emprise entre les clôtures. Les parcelles de délaissés dûs à la route mais extérieurs aux clôtures sont à la charge soit des communes ou du département.

Les parcelles de délaissés

Le délaissé routier est défini par le dictionnaire de l'entretien routier comme « une section de route abandonnée à la suite de travaux de rectification ou d'aménagement » (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est, 1996).

A la suite des discussions menées avec la Direction Interdépartemental des Routes du Nord-Ouest (DIRNO) dans le cadre de l'analyse des paysages traversés par la RN174, et en

appui du glossaire de la consommation des espaces agricoles et naturels, les parcelles dites délaissées ont été définies comme : « une partie d'une emprise foncière qui n'est pas utilisée pour la fonction accueillie sur ladite emprise » (Bardon, 2016). Elles sont dites délaissées car dépourvues de leur vocation première et souvent peu entretenues malgré leurs surfaces parfois importantes. Gilles Clément dans son manifeste du Tiers-Paysage renforce cette idée en définissant la parcelle de délaissée comme un procédé d'abandon « d'un terrain anciennement exploité. Son origine est multiple : agricole, industrielle, urbaine, touristique, etc. Délaissée et friche sont synonymes » (Clément, 2004). Par exemple : un délaissée d'autoroute est la part de l'emprise foncière utile au projet initial d'autoroute qui ne remplit aucun rôle dans le fonctionnement ou la sécurité de l'autoroute. Dans certains cas, d'autres usages peuvent l'occuper. Un délaissée n'est pas toujours assimilable à une dépendance verte qui remplit des fonctions de paysages ou de rétention d'eau, etc.

Les délaissés sont souvent des espaces qui ne sont plus utilisés, en reconversion et en recherche d'une nouvelle vocation. Chaque aménagement du territoire est générateur de délaissés. En zone urbaine les parcelles de délaissés représentent de petites surfaces ponctuelles, alors qu'en zone rurale il s'agit de grandes surfaces régulières. Les parcelles de délaissés sont par exemple représentatives du relief accidenté, inaccessible aux machines. Elles sont aussi présentes le long de l'ensemble des aménagements : bordures de champs, lisières, bords de route, etc. (Clément, 2004).

Les surfaces françaises

Selon les chiffres-clés du transport 2020, la France en 2018 comptait plus de 1 090 000 km de routes (chiffres comprenant les autoroutes, les routes nationales, départementales, et communales hors Collectivité territoriales d'Outre-Mer) (Sarron, Serre, 2019).

Selon l'ADEME, les espaces en friches représenteraient 150 000ha en France. Dans cette estimation sont comptabilisés les espaces en proximité des centres urbains et des infrastructures routières (ADEME Normandie, 2018).

I-2-2- Les enjeux des parcelles de délaissés

On dénombre trois enjeux principaux concernant les parcelles de délaissés routier. Ces enjeux sont liés de près ou de loin à la route elle-même, il s'agit d'enjeux sécuritaires, écologiques et paysagers. Les paragraphes suivants vont les présenter.

Enjeux sécuritaires et techniques

L'enjeu sécuritaire de la voie paraît être l'aspect le plus important. Les parcelles de délaissés routiers, lorsqu'elles sont assimilées aux dépendances vertes, sont en proximité directe de la voie. Elles sont le point d'appui de la sécurité routière. La visibilité de la route doit être favorisée au maximum, notamment lorsqu'il s'agit de signalisation (panneau directionnel, intersection, courbe, etc.). Elles peuvent aussi permettre le croisement des véhicules sur des chaussées étroites. Les abords de la voie doivent permettre la sécurisation de la voie aussi bien pour les usagers que pour les agents qui sont en charge de son entretien (Fournier, Koesten, 2018).

Les parcelles de délaissés peuvent être le support des infrastructures de la route (bassins d'orages, murs anti-bruit, ouvrage d'art, ...) et assurer leurs bons fonctionnements. L'ensemble des ouvrages liés à l'axe de communication peuvent être concernés par ces enjeux de technicité routière. Par exemple, cela s'exprime par la gestion des eaux pluviales et

de ruissellements avec l'installation de bassins d'orages, et de buses hydrauliques qui permettent la bonne circulation des eaux le long de la voie. La gestion des nuisances sonores lorsqu'elle est nécessaire, peut aussi entrer dans les enjeux de fonctionnalité routière.

Le support technique est aussi associé aux ouvrages d'art et aux talus routiers qui sont accessibles par les dépendances vertes. L'enjeu est alors de mettre en place une surveillance et un entretien lorsque cela est nécessaire (apparition de fissures sur les ouvrages d'art ou risque de glissement de terrain sur les talus, ...) (Fournier, Koesten, 2018).

Enjeux écologiques

Paradoxalement à la rupture écologique et paysagère créée par une voie routière sur son territoire, les dépendances vertes et les parcelles de délaissés routiers sont considérées comme des réservoirs de biodiversité. Les espèces concernées sont considérées comme banales mais activement responsables de l'équilibre naturel (Bianchin, 2015).

La végétation qui s'installe au cours du temps permet de mettre en place une zone tampon qui sert à limiter les nuisances de la route (captation de la pollution, isolation phonique, intégration paysagère ...). Un corridor linéaire est alors créé le long des axes routiers. Il est le support d'une richesse floristique importante : espaces refuges, zones de passages pour des échanges génétiques entre espèces et de point de départ de leur dispersion vers de nouveaux espaces (Mesnage, Dissez, 2019). L'axe routier étant un lieu de passage, les usagers et leur véhicule transportent et déposent le long des voies des résidus végétaux (graines, pollen). Cela favorise les échanges génétiques entre les diverses populations animales ou végétales. Le couvert végétal compact et la proximité de la voie empêchent les chasseurs d'y accéder (Roinel, Lesdos, 2020).

Certaines agences comme la DIRO ou la DIRNO sont à l'origine de commandes auprès des Conservatoires Botanique National (CBN). Leur volonté est de réaliser une étude floristique sur les bords de leurs routes. Ces études sont réalisées à une échelle régionale. Elles ont pour objectifs d'améliorer la connaissance du patrimoine végétal des bords de route et des dépendances vertes, de caractériser les enjeux floristiques (valeur patrimoniale, invasive, ...) et de contribuer à une meilleure prise en compte des enjeux dans la gestion des bords de route. Au terme du programme d'étude, un dossier d'analyse présente une vision globale de la flore vasculaire sauvage (plantes à fleurs et fougère) en précisant si ce sont des plantes à forte valeur patrimoniale (protégées et ou rares et menacées) et/ou à risques (plantes exotiques invasives, potentiellement invasives ou à surveiller). Une analyse des enjeux et des spécificités du patrimoine végétal est aussi présentée. Cette analyse a pour objectif d'optimiser les moyens et méthodes gestion des bords de voie selon la flore présente (Mesnage, Masson, 2019). L'enjeu écologique de ces corridors se manifeste aussi par le rétablissement des voies de communication pour la faune par le biais de passages (au-dessus ou en-dessous de la voie). Leur efficacité est évaluée par le taux de mortalité des animaux sur l'axe routier.

Les autoroutes A8 et A57 du Var, font l'objet en 2013 d'un projet de rétablissement de continuité écologique par la réalisation de deux écoponts exclusivement réservés à la faune. L'objectif était de rétablir des continuités ainsi que de créer des habitats naturels contribuant à ces continuités pour un maximum d'espèces faunistiques. Cette démarche est alors novatrice, il est rare en France de proposer des projets de rétablissement de continuité écologique sur des infrastructures déjà existantes. A la suite de ces deux expériences prometteuses l'entreprise en charge de la gestion du réseaux autoroutier de la région Provence Alpe Côte d'Azur a réalisé 4 nouveaux écoponts (Aten et al., 2014).

Enjeux paysagers

Au-delà des premiers mètres des accotements, qui répondent à des enjeux de bonne lisibilité de la route, les dépendances vertes et plus largement les parcelles de délaissés s'inscrivent dans les paysages traversés par la voie. La route vient bouleverser le socle géographique d'un territoire dans un équilibre « déblai – remblai ». Ce phénomène, souvent traumatisant pour le paysage traversé, crée des talus difficiles à relier aux microreliefs en place. Ces talus sont alors complexes à aménager et entretenir. La nouvelle voie engendre également des coupures d'identités sur le territoire, ainsi que dans les usages. Les trajets routiers peuvent être modifiés et induire de nouvelles nuisances. La mise en place d'échangeur peut entraîner de nouvelles opportunités de construction alors qu'un bourg peut se retrouver seul et isolé.

À la suite du bouleversement induit par l'installation d'ILT, l'aménagement des abords de l'infrastructure peut être vu comme une réparation ou une valorisation des paysages modifiés (Chatain, Payany, 1994). L'enjeu paysager s'appuie alors essentiellement sur la végétalisation ou non de ces espaces. La végétation est alors étroitement liée aux problématiques de sécurité. Les distances de plantation par rapport à la voie mais aussi le choix des essences sont scrupuleusement étudiés. Cette étape est nécessaire afin de ne pas endommager l'ouvrage routier. Par exemple, la plantation de *Salix alba* (Saule blanc) en bord de voie n'est pas recommandée. Leur système racinaire étant majoritairement en surface, il ne permet pas un bon ancrage du sujet dans le sol. En cas de fort de vent violent, les *Salix alba* sont susceptibles de tomber et d'endommager la voie (Roinel, Lesdos, 2020).

Les bords de voies ont pour objectif de mettre en scène les régions traversées. On parle parfois d'effet vitrine ou d'image de marque sur les paysages du territoire. C'est alors l'occasion de donner à voir les spécificités régionales (le bocage vallonné de la Manche ou les espaces de marais dans le PNR MCB). La végétation, les jeux de fermetures et d'ouvertures visuelles ou encore l'apparition d'œuvres d'arts et de monuments sont présents pour animer, et mettre en valeur les paysages traversés. L'enjeu n'est pas seulement de donner à voir la beauté des paysages du territoire traversé, c'est aussi une façon de rythmer la voie pour limiter l'ennui de l'utilisateur (endormissement). La mise en scène des paysages par les dépendances vertes participe à la sécurisation de la route (Deschamps, Beurotte, 2004).

I-2-3- Les contraintes de ces espaces

D'après le paragraphe précédent, les abords routiers sont constitués d'une large diversité floristique. Cette multiplicité florale peut être vue comme une contrainte au regard de la complexité des modalités de gestion qu'elle engendre (Bianchin, 2015).

L'évolution des pratiques de gestion

Depuis les années 50 et la multiplication des projets routiers, les pratiques de gestion des abords routiers n'ont pas cessé d'évoluer. Dans un premier temps les surfaces ont été gérées par les agriculteurs. Les fauches permettaient de valoriser ces surfaces qui étaient souvent d'anciennes terres agricoles. Avec le développement des projets d'aménagements des ILT dans les années 60, la surface des abords routiers à entretenir a rapidement augmenté. Les infrastructures routières deviennent alors de plus en plus gourmandes en espaces. Les dépendances vertes doivent être gérées rapidement et de façon homogène. Pour cela, de nouvelles méthodes de gestion voient le jour, elles reposent sur des modes de gestion intensifs fondés sur un entretien mécanisé de broyage à grande échelle et l'utilisation de produits phytosanitaires pour combattre les plantes non désirées. Une prise de conscience collective dans les années 70 a abouti à des pratiques de gestions moins extensives. Des méthodes

alternatives apparaissent en Europe (Grande-Bretagne et Belgique) et vont s'installer petit à petit en France. On parle alors de gestion différenciée. Cette méthode a l'avantage de mettre en place des techniques de gestion peu coûteuses aussi bien en termes de moyens humains que de moyens matériels. Depuis les années 2000, les gestionnaires des routes ont pour consigne d'arrêter progressivement l'usage de produits phytosanitaires et de se tourner vers des méthodes alternatives (Pineau, 2018).

Les ILT appartenant au domaine public, les restrictions budgétaires impactent directement la gestion routière. Il s'agit donc de trouver des techniques nouvelles permettant de répondre à ces évolutions tout en ayant des surfaces de plus en plus importantes à gérer.

Une réglementation toujours plus exigeante

À la suite du Grenelle de l'environnement en 2008, le plan EcoPhyto2018 a pour objectif de réduire de 50 % l'usage des produits phytosanitaires en 10 ans. Pour cela, le plan s'appuie sur la mise au point et la diffusion de méthodes alternatives. Ce plan d'action a permis de réduire de façon importante l'utilisation de produits phytosanitaires sur les dépendances vertes. Les gestionnaires ont dû s'adapter et trouver de nouvelles méthodes de gestion afin de garantir la pérennité de leurs ouvrages. Ce phénomène a été renforcé à la suite de la promulgation de la loi L'abbé de 2014, qui interdit à compter de 2017 l'usage de certains produits phytopharmaceutiques pour l'entretien des espaces verts, des forêts ou des promenades accessibles au public. La loi étend ses exigences en 2015 aux voiries.

Au cours du Grenelle de l'environnement de 2008, la notion de trame verte et bleue est introduite. Les dépendances vertes sont considérées comme appartenant au réseau écologique et ont un nouvel objectif en matière de développement durable, elles sont le support d'un réservoir écologique (Fournier, Koesten, 2018). La présentation du cadre réglementaire régissant les abords routiers réalisée précédemment n'a pas pour objectif d'être exhaustive mais de donner un aperçu des réglementations qui s'appliquent à ces espaces.

Des espaces en marge du territoire

La réglementation empêche les parcelles de délaissés d'être traitées de façon systématique. Lorsque ces espaces sont remarqués par les usagers, ils sont qualifiés négativement. On parle alors de « friche » ou d'« abandon » (Roussel et al., 2016) ce sont des espaces vus à l'écart de tout. Ce phénomène est alors renforcé lorsque les passants utilisent ces espaces pour réaliser des dépôts sauvages. En effet, les parcelles de délaissés souvent à l'écart et sans surveillance profitent aux personnes mal intentionnées qui souhaitent se débarrasser de leurs déchets (déchets végétaux, électroménager, etc.) (Bardon, 2016). Cette pratique est une source de pollution des sols, des eaux, de l'air et de la dégradation des paysages. C'est une menace par rapport aux incendies, aux blessures et même aux intoxications en provoquant des nuisances visuelles et olfactives (Préfet de l'Hérault, 2019). En plus d'être illégale (Code pénal - Article R632-1, 2007) cette pratique n'a pas lieux d'être car selon le code de l'environnement : « Tout producteur ou détenteur de déchets est tenu d'en assurer ou d'en faire assurer la gestion » (Code de l'environnement - Article L541-2, 2010).

Ces phénomènes de dépôts sauvages renforcent l'idée du paysage en marge et rejeté des parcelles de délaissés. Elles inquiètent car elles vont à l'encontre du territoire planifié. Chaque parcelle a sa place dans les projets de planification et son utilité, cependant les parcelles de délaissés sont en-dehors de cette planification ce qui explique pourquoi on se détourne d'elles (Roussel et al., 2016).

Pour conclure :

Aujourd'hui le transport routier est pointé du doigt, cependant il n'est absolument pas remis en cause et les infrastructures routières n'auront de cesse de répondre à des besoins de déplacement devenus indispensables à nos sociétés. Faire évoluer les parcelles de délaissés apparaît alors indispensable, et serait une façon pour le vaste réseau routier d'être acteur de la transition écologique. Les derniers grands chantiers routiers sont plus vigilants et observateurs des paysages traversés, ainsi que des équilibres faunes-flore. Les gestionnaires des routes sont confrontés à l'arrêt des produits phytosanitaires depuis 2018, et se trouvent dans un contexte de gestion complexe, voire dangereux. Faire évoluer les parcelles de délaissés pour qu'elles soient autre chose que des espaces en friche à la charge de la société participe à faire évoluer notre regard sur ces lieux d'accueil de « nature ». Il s'agit alors de pouvoir les relier et les associer aux enjeux de « nature » de l'ensemble des paysages dans lesquels ils s'égrènent. Pourquoi pas leur faire porter ces besoins de « nature » indispensables à l'équilibre de nos sociétés actuelles.

PARTIE II – LA RN174 UN SECTEUR A ENJEUX

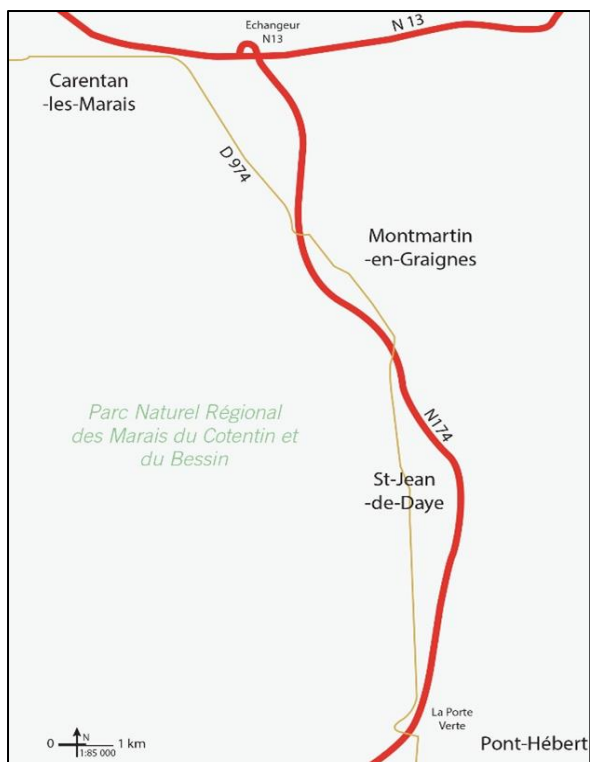
II-1- Présentation de la RN174

La RN174 traverse le Sud du département de la Manche à partir de Guilberville jusqu'à l'échangeur de la RN13 à Carentan-les-Marais (du Sud au Nord), comme on peut le voir sur la figure 3.



Figure 3 : Carte des principaux axes de circulation dans le département de la Manche (Géoportail – Carte IGN 2019)

Dans les années 90, l'agglomération Cherbourgeoise est l'une des agglomérations les plus importantes du département de la Manche avec 100 000 habitants. C'est un bassin de vie dynamique, qui possède l'un des dix premiers ports de France en lien avec l'Angleterre, et qui dispose aussi d'une base de construction navale importante (près de 4 300 emplois en 1990). Le territoire est spécialisé dans le nucléaire avec la centrale de Flamanville et la centrale de retraitement de combustibles irradiés de la Hague. Il s'agit donc dans un premier temps de relier l'agglomération Cherbourgeoise à celle de Saint-Lô, la préfecture de la Manche, puis dans un second temps de relier l'autoroute A84 à la N13 permettant ainsi de faire la liaison jusqu'à Rennes. Dans cet objectif la RN174 constitue un maillon essentiel, et le projet de créer une nouvelle voie est décidé à partir de 1996.



La RN174 historique ou voie de la liberté a été déclassée en route départementale (RD 974) à la suite de la construction d'une 2x2 voies en parallèle (nouvelle RN174). L'objectif de la nouvelle voie n'étant pas de desservir les villages de proximité mais bien de servir de liaison entre le Nord et le Sud du département de la Manche.

La mise en circulation de la RN174 complète date de 2012. Les travaux ont été réalisés en trois étapes distinctes. Notre étude se basera sur le dernier tronçon : du lieu-dit la Porte Verte sur la commune de Pont Hébert jusqu'à l'échangeur de la RN13 à Carentan-les-Marais, soit un linéaire d'environ 20 km.

La figure 4, représente la voie historique (actuelle D 974) et la nouvelle RN174.

Figure 4 : Carte de la RN174 tronçon Porte verte – Échangeur RN13 (Géoportail – Carte IGN 2019)

II-2- Les acteurs

II-2-1- Le parc naturel régional du marais du Cotentin et du Bessin (PNR MCB)

Le PNR MCB est l'acteur principal de la démarche d'étude des paysages traversés par la RN174. Il fait partie des 56 Parcs Naturels Régionaux français (PNR). Entités publiques, ils ont pour vocation de protéger et mettre en valeur les grands espaces ruraux habités. En concertation avec les habitants, les élus et les autres acteurs du territoire, le projet d'un PNR est fondé sur des valeurs de développement durable, de protection et de valorisation des patrimoines naturels et culturels tout en développant les activités économiques. « Le fondement du classement des Parcs Naturels Régionaux est établi sur l'existence : d'un territoire fragile, au patrimoine naturel et culturel, riche et menacé, faisant l'objet d'un projet de développement, fondé sur la préservation et la valorisation du patrimoine » (Fédération des parcs naturels régionaux de France, 2020).

Créé en 1991, le PNR MCB est reconnu pour l'importance de ses zones humides recouvertes par les eaux hivernales ou blanchies (30 000 ha). Le Parc s'étend sur 148 000 ha et 154 communes à la fois sur les départements de la Manche et du Calvados, entre paysage de bocage, de landes et de littoral.

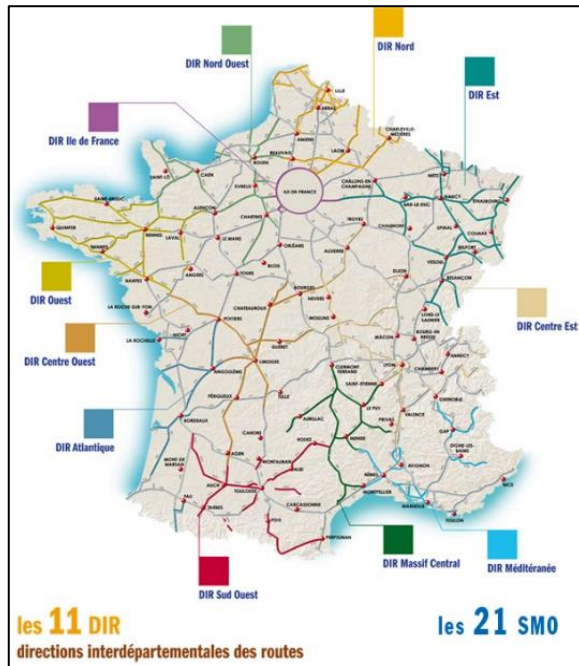
La charte qui régit le parc est un contrat élaboré et approuvé par les élus et les autres partenaires associés. Une stratégie organisée autour d'orientations et de mesures est définie pour une période de 15 ans. La charte du Parc comprend quatre vocations :

- Vocation 1 : Gérer et préserver notre biodiversité et notre ressource en eau pour les générations futures.
- Vocation 2 : Maintenir et améliorer l'attractivité de cadre de vie.

- Vocation 3 : Utiliser l'environnement comme atout pour le développement économique.
- Vocation 4 : Cultiver notre appartenance au territoire pour être acteurs de notre projet et s'ouvrir aux autres (PNR MCB, 2010).

II-2-2- Les gestionnaires

La direction interdépartementale routière Nord-Ouest (DIRNO)



La RN174, comme l'ensemble des routes nationales, est à la charge de la direction interdépartementale routière (DIR). C'est un service déconcentré de l'Etat dépendant du ministère de la transition écologique et solidaire ainsi que du ministère chargé des transports. Comme on peut le voir sur la figure 5, 11 DIR sont réparties sur l'ensemble du territoire national. La DIRNO, couvre 10 départements sur trois régions : la région Normandie, la région Centre-Val-de-Loire et une partie des Hauts-de-France (DIRNO, 2020). Le siège de Rouen régit les 5 districts de la DIRNO. L'objectif est d'entretenir et d'exploiter au mieux le réseau national.

Dans le cas de la RN174, il s'agit du district manche Calvados basé au CEI de Saint-Lô.

Figure 5 : Carte des Directions Interdépartementales des Routes (Ministère de la transition écologique et solidaire anciennement Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, 2012)

L'agence routière

L'agence routière a la charge du réseau routier départemental de la même façon que la DIRNO l'a pour le réseau national du Nord-Ouest. L'agence routière de la Manche a à sa charge plus de 7 780km de voirie (DDTM de la Manche, 2014).

L'agence de la Haye-du-Puits est chargée de la RD974, anciennement RN174. Son pouvoir d'action s'étend sur l'ensemble de la voirie départementale mais aussi sur les dépendances vertes en lien avec cette voirie, ainsi que les portions de routes abandonnées ou délaissés routier et toutes autres parcelles pouvant appartenir au département (parcelles délaissées dues à l'installation de la nouvelle voie, aire de covoiturage, ...).

Les communes traversées

La RN174 traverse le territoire de 8 villes regroupées en 2 communes nouvelles, Chacune de ces communes étant partenaire du PNR MCB (du Nord au Sud) :

- La Communauté de Commune de la Baie du Cotentin :
 - Saint Pellerin

- Montmartin-en-Graignes
- Saint-Lô agglomération :
 - Saint-Jean-de-Daye
 - Le Désert
 - Saint-Fromond
 - Cavigny
 - La Meauffe
 - Pont-Hébert

L'installation de la nouvelle RN174 a entraîné de profondes modifications sur le territoire des communes traversées. Par exemple, les contournements du bourg de Saint-Jean-de-Daye et du hameau du Rata, ont eu des conséquences économiques : fermeture de certains commerces en cœur du bourg, apparition de nouvelles activités le long de la voie. Les communes ont plus ou moins su tirer des avantages de la nouvelle voie.

Les figures 6 et 7 montrent la commune de Saint-Jean-de-Daye en 2013 tournée vers son bourg (lieu de passage de l'ancienne RN174), alors que la nouvelle RN174 vient juste d'être mise en circulation. En 2018, la station-service est fermée, les usagers n'empruntent plus la voie du cœur de bourg. A la même période on voit apparaître un espace de stockage d'une grande entreprise de construction le long de la nouvelle voie, en contrebas du bourg (figure 8). La commune s'est détournée de son bourg, délaissée par les usagers, pour se tourner vers le nouvel axe de circulation.



Figures 6 et 7 : La station-service en plein cœur du bourg de Saint-Jean-de-Daye (Google Street View 2013 et 2018)



Figure 8 : Lieu de stockage d'une entreprise du bâtiment le long de la nouvelle RN174, en contrebas du bourg de Saint-Jean-de-Daye (Laure Lecerf, 2020)

En ce qui concerne le développement résidentiel, l'apparition de la voie sur le territoire a apporté très peu de modifications. Les lotissements construits à la suite de l'installation de la RN174 sont très limités. Ils s'inscrivent dans la continuité de l'urbanisation existante et sans progression en lien avec la nouvelle voie. L'axe de communication n'a pas vocation à servir de liaison transversale entre les habitants du territoire traversé. Cela confirme les objectifs de départ : créer un axe routier permettant de relier Cherbourg à la capitale de la Manche puis l'Ouest de la France.

II-3- Les objectifs de l'étude

Lors de la révision de la charte du PNR MCB en 2010, la RN174 n'était qu'un projet. En prévision des modifications profondes que la voie va apporter sur son territoire, la RN174 est inscrite comme un espace à enjeux dans la nouvelle charte :

« Une attention particulière sera portée dans les espaces à enjeux d'aménagement et de développement qui nécessiteront une étude approfondie : [...] le nouvel axe de la RN174, générant un développement de l'habitat et des activités [...]

Il est important d'améliorer l'accueil des usagers des principaux axes routiers (voie structurant RN174, ...) afin qu'ils perçoivent les ambiances du territoire. [...]

Engager, avec les DDE et les deux conseils généraux, un travail autour des axes routiers à enjeux et des aménagements possibles en termes de perception des paysages et leurs ambiances [...] et plus particulièrement dans le suivi de la création de la RN174 (sur les aménagements, sur la mise en valeur des paysages, sur les aménagements fonciers, ...) » (PNR MCB, 2010).

La charte de 2010 met l'accent sur les incidences que pourrait avoir le nouvel axe en termes de développement urbain ainsi que sur l'intégration et la mise en valeur des paysages traversés. L'objectif étant d'observer et d'accompagner les modifications apportées par la 2x2 voie sur son territoire (extension urbaine, installation de zone d'activité, modifications des paysages emblématiques). Dans son document, le parc prend aussi le parti de favoriser le développement durable sur son territoire : « promouvoir des projets de développement durable du territoire » (PNR MCB, 2010).

Cette étude a pour but de répondre aux objectifs fixés par la charte en 2010 en termes d'impact de la voie sur le territoire. Il s'agit de **relever les points et les sites à enjeux afin de proposer des actions concrètes** à y mettre en place. Ce mémoire s'attache plus particulièrement à la question des **parcelles de délaissés** le long de la RN174.

II-4- Méthode d'analyse

L'étude des paysages traversés par la RN174 s'est réalisée en 5 étapes qui vont être détaillées dans les paragraphes suivants. Les différentes étapes du processus d'étude ont permis de définir des pistes d'actions et des lieux de projets qui seront mis en place dans une phase ultérieure.

II-4-1- Analyse du territoire

Afin d'appréhender le territoire dans son ensemble, le travail d'analyse s'est appuyé sur l'Atlas Régional des Paysages de la Manche de 2015 et sur le Document de référence sur

les paysages du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin de 2010. Ces différents éléments ont permis de faire l'état des lieux des paysages régionaux dont il est question dans notre étude. Une étude approfondie des PLUi de la Communauté de Commune de la Baie du Cotentin et de Saint-Lô Agglomération a permis de comprendre les enjeux en termes d'activités économiques et de démographie du territoire.

Ce premier aperçu du territoire étant à une échelle très vaste, un travail de terrain a été réalisé afin d'avoir une approche plus fine du secteur de la RN174, de s'approprier la voie et ses différentes problématiques. Cette phase de terrain, indispensable pour l'étude, a pu se dérouler juste avant le confinement lié au Covid 19. Les vues aériennes et les cartes IGN ont permis de définir les lieux de visite pour effectuer des relevés photographiques. Une première série de photos a été prise aux abords de la voie dans un premier temps : paysages typiques de la région, vues depuis les différents ponts enjambant la voie, urbanisation et bourgs alentours, lieux d'activités en proximité, etc. Et dans un second temps, le relevé photographique s'est effectué depuis la voie : photographie de part et d'autre de la voie, véhicule en marche à 80km/h. Ce premier travail de terrain a été réalisé en mars 2020. La seconde phase de terrain s'est tenue en juin 2020, pour appréhender l'évolution du territoire au cours des saisons. Un premier tri résulant l'ensemble des photographies dans leur contexte a permis de définir 3 paysages emblématiques ou séquences paysagères.

Un questionnaire téléphonique adressé aux élus des communes traversées et aux usagers de la 4 voie a été mis en place, 15 personnes ont été interrogées. L'objectif de la démarche étant de recenser les intérêts et préoccupations des élus et des usagers de la voie en termes de paysages et d'autres problématiques si besoin. Il s'agit de rendre la démarche de l'étude participative pour prendre en compte les attentes ou les impressions des usagers du territoire.

II-4-2- Cartographie et descriptions des paysages traversés

Les différents éléments du paysage et de l'infrastructure ont ensuite été cartographiés à l'aide du logiciel Qgis et des bases de données des portails de l'IGN et du PNR MCB (BD Topo 2016, BD Ortho 2015, BD Parcellaire 2017 et BD Forêt 2015).

Le périmètre d'étude ainsi que le contour des paysages emblématiques se sont précisés grâce à ce croisement d'informations, le périmètre de l'étude correspondant à la fois aux limites visuelles de l'usager sur la voie et aux unités paysagères de la séquence. L'analyse de ces éléments a permis aussi de positionner précisément les points de vue majeurs qui se dégagent le long du parcours, ainsi que les éléments routiers (pont, talus, encaissement, ...) et autres éléments du paysage (bosquets, peupleraies, château d'eau, clocher d'église, zone d'activité, ...).

Toutes les informations recueillies et les analyses relatives aux ambiances, aux descriptions des séquences paysagères traversées sont également transcrites dans un document. Des comparaisons de photos aériennes (IGN remonter le temps) montrent l'évolution du parcellaire, de l'occupation du sol et du maillage bocager. Les éléments visibles depuis la voie sont recensés : activité, urbanisation, peupleraie, bosquet, ouvrage d'art, parcelle de délaissé, bassin d'orage, etc.

II-4-3- Définition des enjeux du territoire traversé

Cinq principaux enjeux, en lien avec l'insertion paysagère de la voie, communs aux trois séquences ressortent de ce travail d'analyse :

- La pérennisation du végétal. Le végétal étant un garant de l'identité des paysages traversés par la RN174.
- L'accompagnement des sites d'activités. Le positionnement, les limites et l'insertion des activités posent question afin de limiter la banalisation des paysages ruraux du territoire.
- La valorisation des couleurs, des contrastes et des matériaux. La voie routière est un voyage coloré au gré des saisons : la terre ocre dans les champs labourés, la blanchie des marais, l'évolution du végétal au cours de l'année, etc. Questionner les couleurs, c'est prendre soin des identités paysagères rencontrées.
- La requalification des parcelles de délaissés le long de la voie au regard des enjeux énoncés dans les trois séquences en y intégrant les questions de biodiversité et de transition écologique et énergétique
- La fonctionnalité des aménagements réalisés pour la transparence écologique afin de limiter les ruptures de la trame verte et bleue.

Ces enjeux se déclinent en objectifs et actions plus précis, propres à chacune des séquences afin de mettre en lumière les lieux de projets et les points qui méritent une attention particulière. Par exemple : « Améliorer l'intégration des parcelles de délaissés et ouvrages d'arts routiers dans le paysage de la séquence ».

En parallèle, l'ensemble des parcelles considérées comme des délaissés a été recensé et caractérisé. Pour chaque parcelle une fiche descriptive répertorie les informations suivantes : photographie aérienne de 2010 et 2020 (l'évolution des parcelles agricoles environnantes), situation, surface, nature du délaissé (topographie, présence et nature des clôtures) et végétation (typologie, essence, densité, port, développement, état sanitaire, tuteurage, ...).

Une recherche documentaire concernant d'autres projets routiers propose des solutions de gestion alternative pour ces délaissés.

Une rencontre avec les gestionnaires d'exploitations de la RN174 (DIRNO) a eu lieu en juillet 2020, pour présenter les premiers travaux d'analyses. A cette occasion, une discussion s'est ouverte sur les méthodes de gestion en place, les problématiques rencontrées en tant que gestionnaire routier et sur leur vision quant au futur des parcelles délaissées.

II-4-4- Inventaire de floristique du conservatoire national botanique de Brest

Les écologues du Conservatoire botanique national de Brest ont présenté leurs actions sur les bords de routes du réseau DIRNO.

Objectif de la démarche

En 2018, la DIRNO a commandé au Conservatoire Botanique National de Brest (CBNB) une étude floristique sur l'ensemble des dépendances vertes de la région, l'objectif de l'étude étant d'améliorer les connaissances relatives à la diversité végétale des dépendances vertes du réseau routier de la DIRNO. Il s'agit aussi de caractériser les enjeux floristiques de ces espaces (plante à forte valeur patrimoniale, plante invasive, ...), ainsi que de permettre une meilleure prise en compte des enjeux dans la gestion des bords de route. Au terme de l'étude, un rapport de synthèse apportera une vision globale de la composition de la flore sauvage présente sur le réseau de la DIRNO ainsi qu'une analyse des enjeux et des spécificités de cette flore en vue de mettre en place une gestion adaptée.

Méthode

Le secteur de la DIRNO s'étend sur 1070 km de voie. Un travail d'analyse a permis de définir les zones de relevés floristiques. Le conservatoire s'est appuyé sur les périmètres d'activité des districts des CEI ainsi que sur la carte des unités phyto-écologiques qui se base sur le climat, les sous-sols et la géographie, facteurs d'impacts sur la flore sauvage. En plus de ces facteurs il faut prendre en compte la nature de l'emprise (topographie, fossé, réseau hydrographique, exposition, pente, ...). L'ensemble de ces éléments permet de mettre en place un programme d'action hiérarchisé pour effectuer les relevés de terrain.

Le programme d'inventaire a été réalisé sur les périodes printanières et estivales de 2019 et 2020. Seule, la flore vasculaire sauvage est inventoriée (plantes qui poussent spontanément, ce qui exclut les plantes volontairement introduites par semis ou par plantation). En partenariat avec les agents de la DIRNO, les relevés ont été effectués le long des voies avec un arrêt à chaque évolution visuelle de la flore. Pour tous les sites de relevé la démarche a été la suivante : lister les plantes observées, localiser les surfaces inventoriées par GPS, renseigner les types de végétation rencontrés et préciser les effectifs de populations.

Le CBNB analyse et synthétise les données afin de proposer des méthodes de gestion aux agents de la DIRNO selon la flore rencontrée. Les résultats de cette étude seront disponibles en avril 2021.

L'intérêt de l'étude floristique pour la RN174

La prise en compte des données issues du relevé floristique réalisé par le CBNB permet de proposer une approche cohérente de gestion, en précisant les modalités d'entretien adaptés, sur les parcelles de délaissés en bords de voies.

II-4-5- Formalisation des propositions d'actions

Un travail de synthèse finalise l'analyse des paysages traversés par la RN174. Il s'agit d'un livret qui recense l'ensemble des travaux et recherches effectués sur la RN174 au cours des 6 mois de stage. En complément, un livret au format A3 a été réalisé pour présenter les paysages, les enjeux et les actions à mener par séquence. Ces fiches sont à destination des acteurs (DIRNO, agence routière, communes, ...) et ont pour but de leur présenter les actions à mettre en place sur les lieux problématiques ou à enjeux importants. En complément de ces documents chaque parcelle de délaissés a été répertoriée le long de la voie et a fait l'objet d'une fiche d'identité. Les espaces ont été spatialisés et caractérisés selon leur type de topographie et de végétation. Ces fiches devront être complétées avec des moyens d'actions et de gestions complémentaires aux résultats de l'étude du CBNB.

Pour conclure :

Depuis sa mise en circulation en 2012, la nouvelle RN174 traverse le nord du PNR MCB. Les paysages remarquables de ce territoire s'en trouvent bouleversés. L'exploration des paysages traversés par la RN174 étudie ces modifications pour proposer des pistes d'actions aux différents acteurs impactés par la voie.

PARTIE III – PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DES PARCELLES DE DELAISSES DE LA RN 174

III-1- Les paysages de la RN174

L'étude des paysages traversés par la RN174 a mis en lumière trois unités paysagères spécifiques : un paysage rural bocager, un paysage de marais et un paysage rural forestier. La carte suivante présente ces 3 séquences paysagères (figure 9).

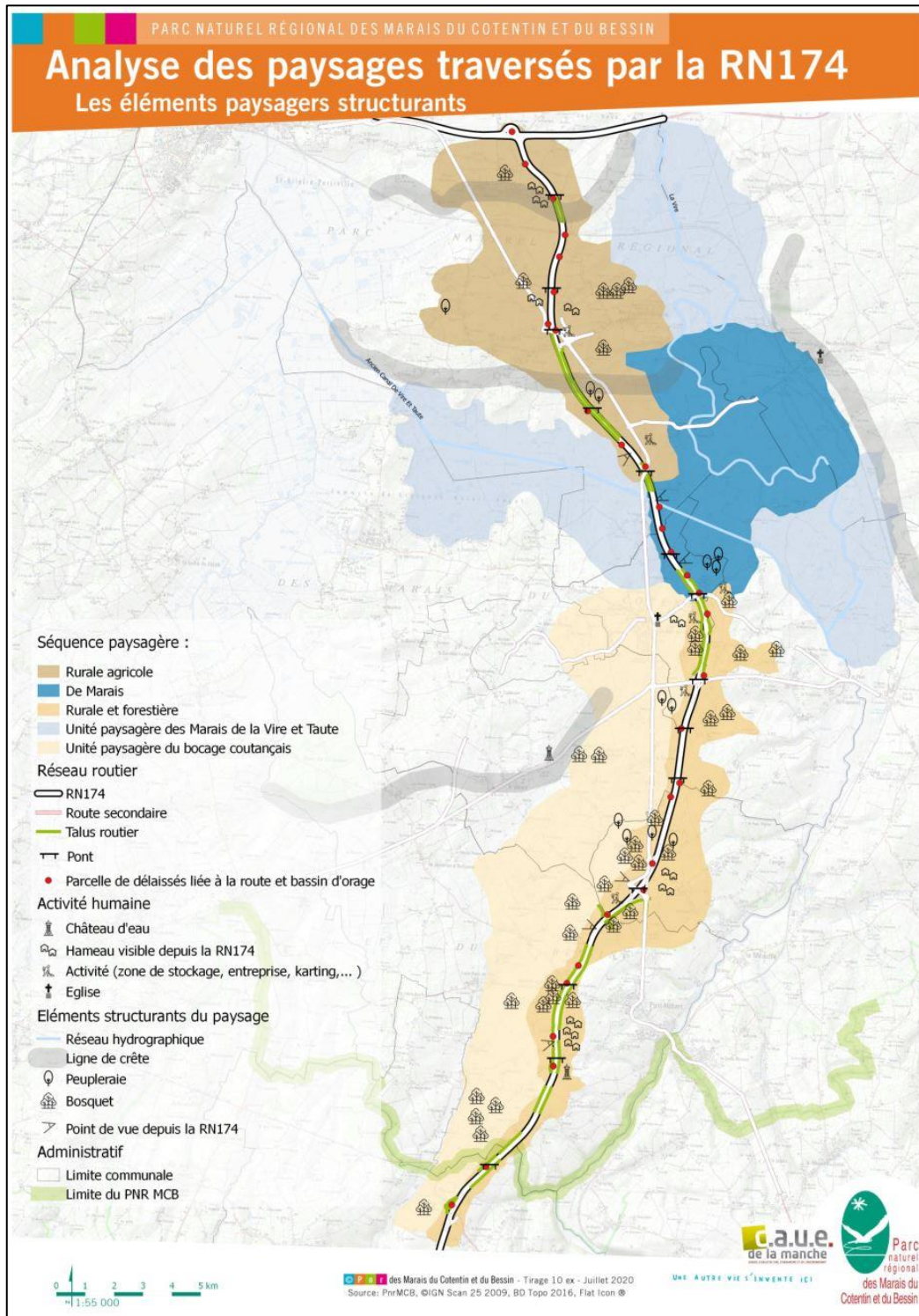


Figure 9 : Carte des paysages traversés par la RN174 (Laure Lecerf, 2020)

III -1-1- Séquence rurale agricole



La première entité paysagère est qualifiée de rural bocager car elle est essentiellement composée de parcelles agricoles en prairie ou en grande culture, entourées de haies bocagères. Le paysage suit les ondulations du relief (altitude maximale de 35m) et met en lumière l'étagement du maillage bocager dense (figure 11 et 12) composé d'arbres de haut jet taillés en émonde (Chêne centenaire de la figure 10).

Les parcelles sont majoritairement de petites tailles avec une tendance à s'élargir en bord de voie à la suite d'un remembrement lors de sa construction.

Figure 10 : Les arbres de haut jet taillés en émonde, éléments structurant des haies bocagères (Laure Lecerf, 2020)



Figures 11 et 12 : Un paysage vallonné, composé d'une strate végétale importante (Laure Lecerf, 2020)

Le paysage de la séquence rurale agricole offre des couleurs remarquables qui évoluent au cours des saisons. Les sols argileux très rouges et la pierre locale de Grès orangé sont emblématiques du terroir, ils sont visibles sur les corps de ferme en terre. Ces couleurs chaudes se confrontent à l'évolution des verts au cours de saison : les verts lumineux des prairies, les frondaisons végétales plus ou moins sombres, etc. Le bandeau de couleur de la figure 13 est un tour d'horizon des couleurs de la séquence rural agricole.



*Figure 13 : Bandeau de couleur des paysages rurales agricoles
Les Paysages traversés par la RN174 (Laure Lecerf, 2020)*

III -1-2- Séquence de marais

La seconde séquence est la fenêtre la plus courte des trois séquences étudiées, mais c'est aussi la plus remarquable en hiver par les usagers.

Après les ondulations du relief dans la séquence précédente, cette séquence offre un relief très plat dû à la topographie des marais. Ce phénomène permet une vision lointaine sur le territoire (figure 14 et 15). Un coteau boisé entoure les prairies inondables et dessine une ligne épaisse à l'horizon sur lequel on peut deviner certains villages comme celui de Neuilly-la-forêt. Cet effet met en place un contraste entre l'ouverture très large des marais sans relief et la fermeture de l'entité marais par son coteaux boisé sombre à l'horizon.



*Figures 14 et 15 : Un paysage marqué par la saisonnalité –
Le marais de la Vire Mars 2020 / Juillet 2020 (Laure Lecerf, 2020)*

Ce microrelief est renforcé par le contraste des couleurs liées aux saisons. La saisonnalité des marais facilite la lecture du paysage (figure 14). En hiver, le coteau sombre est accentué par les branches nues qui forment un contraste avec les prairies inondées qui reflètent les couleurs le blanc du ciel. Les lignes claires des roselières dans les fossés et l'ondulation des herbes dans les prairies renforcent ces contrastes (figure 16).



*Figure 16 : Bandeau de couleur de la séquence de Marais
Les Paysages traversés par la RN174 (Laure Lecerf, 2020)*

III -1-3- Séquence rurale forestière

A la différence de la première séquence étudiée, la séquence rurale forestière est essentiellement structurée par des boisements et bosquets éparpillés (figure 18). Ces différents regroupements offrent une ambiance boisée sans pour autant fermer les vues lointaines sur les marais environnants. Les compositions arborées permettent de dissimuler l'habitat linéaire et dispersé (figure 17), qui est presque invisible depuis la RN174.



*Figures 17 et 18 : Un paysage de bosquet forestier qui dissimule l'habitat.
(Laure Lecerf, 2020)*

Cette séquence, bien que très agricole, offre un paysage boisé et fortement marqué par des aménagements d'activités diverses. Les activités économiques sont visibles depuis la voie et sont accompagnées des boisements de la séquence (figures 19 et 20). Une entreprise installée en bordure de voie, offre à l'utilisateur de la route une vue sur une zone de stockage et des bâtiments rouge vif très visible et sans rapport avec les paysages environnants. Un centre d'enfouissement des déchets attire le regard sur plusieurs kilomètres avec ses hautes buttes de terre rouge et son ballet incessant de mouettes et de cigognes.



Figures 19 et 20 : L'entreprise du bâtiment en contrebas de Saint-Jean-de-Daye et le centre d'enfouissement des déchets du SIVOM du Point-Ford à Saint-Fromond (de gauche à droite) (Laure Lecerf, 2020)

A l'image des séquences précédentes, les paysages de la séquence rurale forestière sont fortement marqués par le bâti (habitat, agricole et autre activité) et le végétal (figure 21). La gamme de couleurs s'en ressent fortement. La terre ocre est toujours présente dans les labours des parcelles agricoles et fait écho aux bâtis en terre. Les fourrés d'ajoncs accompagnent la dentelle arborée en hiver ainsi que les bosquets aux feuillages vert sombre et les prairies jaunies en l'été.



*Figure 21 : Bande de couleur de la séquence rurale forestière
Les Paysages traversés par la RN174 (Laure Lecerf, 2020)*

III-2- Ce qui est fait actuellement / méthode de gestion

Les abords de la RN174 donnent à voir deux types de parcelles de délaissés : les parcelles des échangeurs et les parcelles sans usages le long de la voie. Selon leur composition la gestion mise en place sur ces parcelles n'est pas la même.

III-2-1- Description des espaces concernés

Les échangeurs

Au nombre de trois sur le tronçon Porte-Verte – N13, les échangeurs s'étendent sur une surface totale de 19ha. Aménagés de façon homogène sur les trois espaces, ils sont composés de larges parcelles enherbées plantées de vergers d'ornement (figures 22 et 23) et/ou de bosquets opaques. Les plantations sont installées sur de hautes buttes de remblais s'élevant pour certaines à plus de trente mètres. La pauvreté des sols de remblais (argileux, très humides en hiver, très secs en été) et l'exposition aux vents violents, due à l'importance du dénivelé des buttes, sont à l'origine de la reprise partielle des sujets.



Figures 22 et 23 : Les vergers ornementaux des buttes de l'échangeur de Saint-Jean-de-Daye (Laure Lecerf, 2020)

Certains échangeurs sont plantés sous forme de bosquets épais (figures 24 et 25). Aucun entretien n'est effectué dans ces espaces, sauf en cas de chute d'arbre. Les échangeurs sont des espaces qu'il est difficile voire impossible de clôturer entièrement. Ce sont bien souvent, les réceptacles d'animaux sauvages qui n'hésitent pas à s'engager dans les bosquets où personne ne pourra les déloger et où ils se sentent à l'abri. Il y a ici un enjeu sécuritaire, puisqu'une fois dans ces bosquets, les animaux peuvent surgir à tout moment sur la voie et créer un accident.

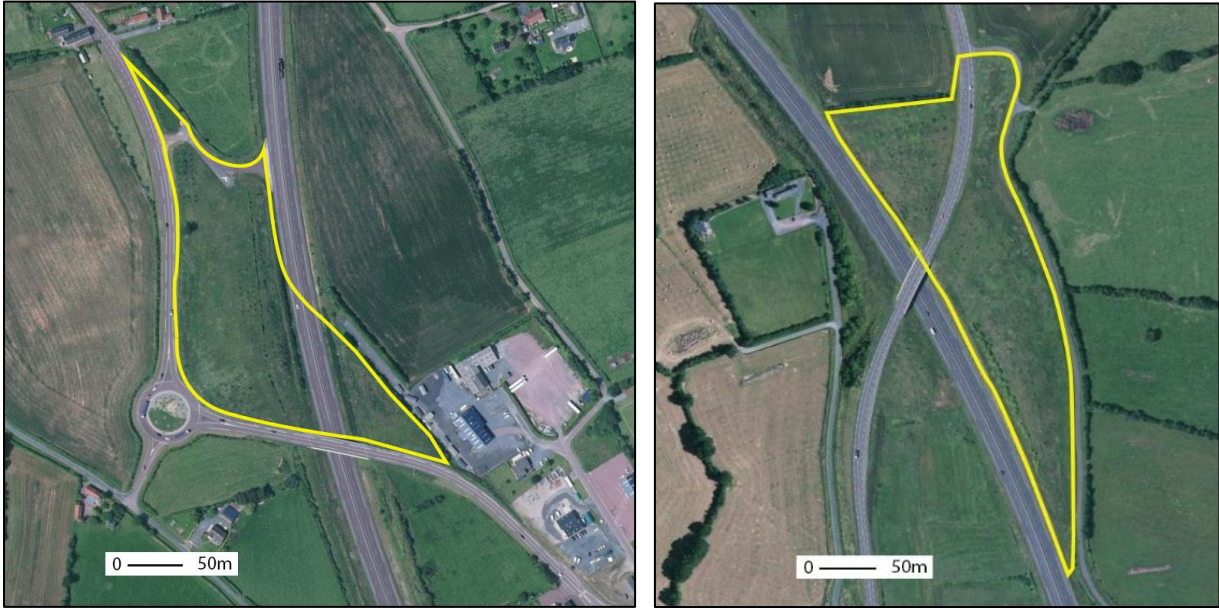


Figures 24 et 25 : Les bosquets opaques de l'échangeur de Pont-Hebert (Laure Lecerf, 2020)

Les parcelles de délaissés routiers

Sur le territoire d'étude de la RN174, 14ha ont été recensés comme parcelles de délaissés sur 12 sites différents. L'analyse précise de ces sites montrent deux types de parcelles de délaissés : les larges parcelles aménagées à l'image des échangeurs et les parcelles de taille moyenne sans aménagement spécifique.

Les larges parcelles sont composées de vergers d'ornements et parfois de haies bocagères le tout sur une étendue de prairie. Ces parcelles ne sont pas à la charge de la DIRNO mais de l'agence routière départementale. Ce sont des espaces non clôturés pouvant d'étendre jusqu'à 3ha comme on t peut le voir sur les figures 26 et 27.



Figures 26 et 27 : Les larges parcelles de délaissés de la RN174 – Les hameaux du Rata (à gauche) et du Gros Tallon (à droite) (Géoportail, photographie aérienne 2018)

Les observations du terrain montrent que ce sont des parcelles entretenues de façon automatique : une fauche en fin d'été. Cependant les sujets qui composent les vergers d'ornement semblent en souffrance et les pratiques de gestion ne leur semblent pas favorables (figure 28, 29 et 30).



Figures 28, 29 et 30 : Les arbres des parcelles de délaissés à la suite des travaux d'entretien – Le hameau du Rata (Laure Lecerf, 2020)

Les blessures des arbres indiquent que ce sont des pratiques répétées. Ces observations posent questions sur les pratiques de gestion. L'écartement des sujets est-il suffisant pour un fauchage ? Ces arbres sont-ils nécessaires sur ces espaces ? Sont-ils plus

un inconvénient qu'un avantage sur ces espaces ? La fauche est-elle nécessaire ? Si oui, est-il possible de valoriser les résidus qui sont actuellement laissés sur place ?

Les parcelles de tailles moyennes accompagnent régulièrement les ouvrages d'arts de l'infrastructure. Ce sont des espaces qui ont été plantés lors de la mise en circulation de la voie. Ils sont composés aujourd'hui de mosaïque végétale, avec essentiellement une végétation spontanée qui reprend le dessus, alors que les sujets plantés ont du mal à s'installer (figures 31 et 32). Ces parcelles s'enfrichent petit à petit et tendent vers une fermeture du milieu.



Figures 31 et 32 : Les parcelles de délaissés qui accompagnent les talus des ouvrages d'art de la RN174 (Laure Lecerf, 2020)

L'observation détaillée de ces espaces indique des sujets en difficulté de reprise. Ce phénomène s'explique par des sols pauvres (terre de remblais très argileuse et peu drainante, etc.). De plus les matériaux de plantations de type manchettes, bâches, qui ne sont pas évacués au cours de la croissance des sujets, donnent une impression d'abandon puisqu'ils se détériorent au fur et à mesure (figures 33 et 34).



Figures 33 et 34 : Les plantations des talus des ouvrages d'art de la RN174 (Laure Lecerf, 2020)

Comme on peut le voir sur la figure 35, ces parcelles sont difficilement accessibles et à l'écart sont le réceptacle de dépôts sauvage.



Figure 35 : Une parcelle de délaissé accueillant régulièrement des dépôts sauvages (Laure Lecerf, 2020)

L'intégration de ces parcelles dans les paysages traversés

Les parcelles de délaissés de la RN174 ne s'intègrent pas dans les paysages traversés. Ce phénomène est dû au choix de la palette végétale qui n'est pas toujours adaptée à la végétation spontanée. C'est le cas sur les échangeurs et les larges parcelles qui sont composées de vergers d'ornements. De plus, à la suite à leur enrichissement, certaines parcelles de délaissés peuvent occulter des ouvertures visuelles remarquables, notamment sur les marais.

III-2-2- Méthode de gestion actuelle

A la suite des discussions avec la DIRNO complémentaires au document du CEREMA à propos de la gestion différenciée des bords de route, les modalités de gestion des parcelles de délaissés ont pu être recensées. Deux modes de gestions sont mis en place pour deux types d'espace :

- La fauche raisonnée dans le cas des parcelles de prairies (échangeurs, larges parcelles, etc.), des fossés ou encore des talus.
- L'enrichissement ou le boisement en plein lorsqu'il s'agit de parcelles plus étroites, déjà plantées ou non et qui ne présentent pas de dangerosité pour la voie.

La fauche raisonnée

La fauche annuelle répond à des enjeux de sécurité (bonne lisibilité, ...) ainsi qu'environnementale (corridor écologique, préservation de la faune et de la flore, ...). A titre d'exemple, on considère qu'il faut réaliser une fauche entre 8 et 10 cm afin de conserver le rôle de corridor et de réservoir biologique des abords routiers (Deschamps, Beurotte, 2004). Cette hauteur de fauche est doublement avantageuse puisqu'elle permet de limiter les projections, l'usure, et même la casse des outils d'entretien. Le tableau suivant propose des modalités de gestion selon les espaces.

Tableau 1 : Modalités de mise en œuvre d'un fauchage raisonné (Fournier, Koesten, 2018)

Types d'espaces	Fréquence	Période	Hauteur
Bande de sécurité	Autant que nécessaire (2 à 3 fois par an)	Fonction de la hauteur de la végétation	Supérieur à 8-10 cm sur une passe de 1,5m
Dégagement de sécurité (carrefours / virage / panneaux /...)	Autant que nécessaire	Fonction de la hauteur de la végétation	Supérieur à 8-10 cm
Fossés	1 fois par an pour assurer la fonctionnalité de l'ouvrage	Après la période estivale (fauchage tardif)	Supérieur à 8-10 cm
Talus et larges parcelles (échangeurs)	1 fois par an	Après la période estivale (fauchage tardif)	Supérieur à 8-10 cm



Figures 36 et 37 : Entretien de l'échangeur de Pont-Hebert par les agents de la DIRNO (Laure Lecerf, 2020)

Enfrichement et boisement en plein

L'enfrichement des parcelles de délaissés s'explique par une gestion réduite au maximum. Ces espaces ne sont pas gérés de façon systématique. Ce phénomène encourage l'enfrichement et l'apparition de mosaïque de milieu (figures 38 et 39). Aux abords de l'échangeur de Saint-Jean-de-Daye, on recense deux parcelles en cours d'enfrichement. Une végétation humide est en cours d'installation et les *Salix alba* (Saule blanc) tendent à refermer l'espace.



Figures 38 et 39 : Les mosaïques de milieu des parcelles de délaissés de l'échangeur de Saint-Jean-de-Daye (Laure Lecerf, 2020)

Dans le cas des parcelles boisées, les gestionnaires ont pris le parti de ne pas intervenir sur ces parcelles (figure 40). Ainsi la végétation et plus largement la biodiversité peuvent s'exprimer librement.

Figure 40 : Les parcelles de boisement de l'échangeur de Pont-Hebert (Laure Lecerf, 2020)



III-3- Nos propositions : des projets frugaux

III-3-1- Définition projet frugaux

Le concept du projet d'aménagement frugal apparaît en 2016 avec la paysagiste Laure Planchais. Il s'agit de répondre dans l'aménagement aux besoins des usagers en introduisant la notion de durabilité. C'est-à-dire que les techniques et les matériaux d'aménagement doivent être respectueux des ressources, non polluants, non gaspilleurs, recyclables, etc. (Vaysse, 2016). Il s'agit de « bien faire avec très peu, voire 'rien', pour proposer un avenir aux lieux » (Planchais, 2016). Cette démarche innovante nécessite une observation du territoire à aménager pour prendre en compte ses besoins et ses évolutions futures. Il s'agit aussi de porter une attention spécifique aux moyens de gestion qui pourront être mis en place à la suite de l'aménagement.

C'est dans cette optique que les propositions d'aménagement ou de gestion ont été réalisées dans le cadre de l'étude des paysages traversés par la RN174. Les propositions seront à adapter selon le retour des résultats de l'étude réalisée par le CBNB prévu en novembre 2020.

III-3-2- Une fauche annuelle

Selon les résultats de l'étude du CBNB, la fauche annuelle et homogène sera proposée pour les espaces délaissés. Cette fauche devra être réalisée en fin de saison estivale afin de préserver les insectes pollinisateurs. Cette démarche veut conforter l'installation spontanée de la flore patrimoniale des parcelles de délaissés routiers. La photographie ci-dessous montre une *Ophrys apifera* (Orchidée abeille) relevée sur les butes enherbées de l'échangeur de Pont-Hebert (figures 41 et 42). Une fauche annuelle tardive de la parcelle permettrait de renforcer l'espèce et d'en voir apparaître de nouvelles.



Figures 41 et 42 : *Ophrys apifera* (Orchidée abeille) (Laure Lecerf, 2020)

Au regard de l'importance des surfaces de parcelles de délaissés sur le tronçon d'étude il serait intéressant d'exploiter les résidus de fauche. Les abords des routes étant un espace d'emmagasinement de nutriments azotés naturels, la valorisation des déchets de fauche présente un intérêt particulier. Selon la surface et l'accessibilité de la parcelle, il serait intéressant de proposer à un agriculteur les résidus de cette fauche pour nourrir ses animaux.

III-3-3- Boisement en plein

La plantation des parcelles de délaissés routiers présente plusieurs avantages. Lorsqu'il s'agit de planter des espèces forestières, l'espace peut rapidement se refermer et offrir un lieu d'expression pour la biodiversité faunistique et floristique. Cette pratique a l'avantage d'être peu coûteuse, elle peut même devenir une source de revenus si les gestionnaires souhaitent l'exploiter pour son bois, les résidus de nature végétale, etc.

Notons aussi que la plantation d'arbres en bord de voie peut être un atout pour l'environnement. Face au changement climatique de nos territoires, les aménageurs ont tout intérêt à choisir des sujets régionaux et/ou résistants aux évolutions de température. De plus ces sujets sont un réel atout pour le stockage de carbone, les protections sonore et atmosphérique du territoire. Le choix de la palette végétale, bien qu'innovante sur les questions de stockage de carbone et de transition climatique, doit pouvoir s'intégrer aux paysages traversés ou participer à leur mise en scène.

Planter des mini forêts c'est le projet de l'association Mini Big Forest – Forêts urbaines Participatives, inspiré de la méthode du botaniste japonais Miyawaki. Cette association plante des micros-forêts natives à croissance rapide sur des surfaces équivalentes à seulement 6 places de parking soit 75m². Après une étude approfondie des sols et de la végétation native, les plantations sont réalisées en respectant les différentes strates d'une forêt naturelle. En plantant densément les avantages de la forêt énoncés plus tôt sont multipliés. Ces projets de mini forêt ont pour objectif de restaurer les sols artificialisés et de reconnecter les habitants à la nature puisque ce sont des projets participatifs (Stéphanie, Jim, 2020).

III-3-4- Retour à l'agriculture

A la suite de l'implantation de la RN174, un remembrement des parcelles agricoles a été mis en place sur les communes impactées par la nouvelle voie. Il s'agissait alors d'aménager les terrains agricoles, en regroupant les parcelles de faible surface ou trop dispersées dû à l'emprise routière. Cette initiative a permis d'optimiser au maximum les terres agricoles. On parle aujourd'hui d'aménagement foncier agricole et forestier, car il s'agit aussi d'opération d'aménagement rural (création de chemins, déplacement de fossés, plantations de haies, recalibrage de cours d'eau, etc.).

Dans les cas des parcelles de délaissés routiers de la RN174, certaines parcelles entre les parcelles agricoles et la voie sont intactes (figures 43 et 44). L'absence de remblais pourrait permettre à ces parcelles d'être intégrées aux parcelles agricoles situées à proximité.



Figures 43 et 44 : Parcelle de délaissé le long de la RN174, le hameau de la Carrière (Géoportail 2017 et Google Street View 2018)

Sur la photographie aérienne de gauche, on observe la parcelle de délaissé du hameau de la Carrière le long de la RN174. Les pointillés jaunes représentent le grillage de la RN174, c'est-à-dire l'emprise d'action de gestion de la DIRNO. La photographie de droite représente la vue depuis la voie de la parcelle du hameau de la Carrière. La parcelle mesure une surface d'un demi-hectare.

III-3-5- L'éco-pâturage

L'éco-pâturage est « un mode de gestion écologique des espaces naturels et des territoires par le pâturage d'animaux herbivores » (Eco nature Normandie, 2014). Après avoir pris contact avec un agriculteur éleveur, cette pratique est doublement avantageuse. Dans un premier temps elle est peu coûteuse (environ 0.27€/m²). Les animaux (mouton, chèvre, vache) mangent l'ensemble des graminées en place, tout en fertilisant naturellement les sols. De cette façon, ils empêchent les paysages de se refermer en consommant les pousses de ligneux. Les animaux participent aussi à la lutte contre les plantes invasives en mangeant et arrachant la *Fallopia japonica* (Renouée du Japon) ou encore *Cortaderia selloana* (Herbe de la pampa). Dans un second temps l'éco pâturage permet d'accéder aux espaces escarpés sans mettre en danger les agents d'entretien. Cette technique est souvent utilisée sur les parcelles de délaissés de chemin de fer car ce sont des espaces difficilement accessibles. C'est le cas des talus du RER C à Issy-les-Moulineaux. Cette pratique qui a déjà fait ses preuves s'étend petit à petit aux collectivités publiques et même aux sociétés privées.

Dans le cas des parcelles de délaissés de la RN174, cette pratique est intéressante pour les larges parcelles en prairies. Elle serait plus économique que la fauche annuelle tout en valorisant le sol. De plus cette technique met en valeur l'économie locale en aidant un éleveur du pays et en participant à la sauvegarde des espèces animales d'élevages locales en voie de disparition.

Dans certaines régions, la DIR a déjà expérimenté l'éco-pâturage en bord de voie routière. C'est le cas de la DIRO (direction interdépartemental routière de l'Ouest) qui a fait appel à un troupeau de 35 chèvres pour l'une de ses parcelles de 4 hectares situé le long de la RN165 à Lanester (Lecomte, 2016).

Pour conclure :

La RN174 traverse des paysages remarquables qui servent de vitrine pour le PNR MCB. Les visiteurs noteront particulièrement l'évolution des couleurs des marais selon la saison et la montée des eaux hivernales ou encore le maillage bocager à petite maille chère à son terroir. Le tracé de la voie comprend 35ha de parcelles de délaissés (échangeurs et parcelles de bords de voie). Ces espaces anciennement agricoles et actuellement en marges sont en quête d'un usage. Les propositions de revalorisation de ces espaces nous invitent à réfléchir sur notre façon de consommer ces espaces.

PARTIE IV – DISCUSSION ET PERSPECTIVES

IV-1- Limite de l'étude RN174

IV-1-1- Le printemps 2020, un contexte sanitaire particulier

L'étude de l'analyse des paysages traversés par la RN174 s'est effectuée durant la période printemps-été 2020. Le contexte particulier du confinement dû au Covid-19 a contraint quelque peu l'étude. Les trois mois de confinement (du 17 mars au 1^{er} juin 2020) ont modifié la méthodologie. Etant dans l'incapacité de visiter le lieu d'étude, les outils informatiques ont été d'une aide précieuse pour appréhender au mieux le territoire, tout comme le relevé photographique réalisé quelques jours avant le confinement.

Dans ces conditions particulières, la rencontre prévue avec les élus et les habitants des abords de la RN 174 n'a pas été possible. Cette étape a été remplacé par un questionnaire téléphonique. 13 personnes ont été interrogées dont 4 élus. Il faut noter que certaines personnes questionnées étaient averties du sujet de l'étude (Directeur du CAUE 50, architecte du PNR MCB).

IV-1-2- Les gestionnaires

Compte-tenu du contexte sanitaire particulier, la prise de contact avec les gestionnaires de la RN174 a été complexe. C'est seulement au bout de quatre mois de recherche et d'allers-retours entre les différents acteurs de la DIRNO qu'une rencontre a eu lieu, dans un premier temps en visio-conférence puis en présence réelle à la maison du Parc du PNR MCB. Ces discussions avaient pour objectif de discuter des pratiques de gestion des parcelles de délaissés routiers, et de leur proposer des solutions. Lors de la discussion les gestionnaires du CEI de la DIRNO de Saint-Lô, se sont montrés volontaires et intéressés par la démarche. Le personnel étant en place depuis la mise en œuvre du projet de la RN174 en 2010, c'est un tronçon qui leur est familier et dont les problématiques leur sont bien connues. Cependant en tant que gestionnaires, les personnes rencontrées n'ont pas de pouvoir décisionnaire sur leur réseau. Tous les travaux à prévoir sont à justifier et à soumettre à l'approbation du siège de la DIRNO à Rouen. Par exemple, dans le cas des arbres à abattre et des parcelles de pâturages une lettre explicative doit être rédigée à l'ordre du directeur de la DIRNO de Rouen. Notons de plus que dans le cas particulier des arbres abîmés sur les buttes des échangeurs, la politique est qu'un arbre abattu doit être remplacé par un nouvel arbre planté. Et dans le cas de l'éco-pâturage, une parcelle a été mise à l'essai dans la région Nord-Ouest en début d'année 2020. Cette expérience doit suivre les différents phasages de tests, sur une année complète, avant qu'une décision soit prise en faveur ou non de cette pratique de gestion. Aucune donnée n'est encore communiquée sur cette nouvelle étude.

Les gestionnaires de la DIRNO sont volontaires mais les procédures de la fonction publique pour mettre en place des projets de gestions innovants peuvent paraître longues. A ce phénomène s'ajoute la distance Saint-Lô – Rouen : certaines problématiques (notamment météorologique) ne sont pas les mêmes et cela peut entraîner des difficultés de compréhension entre les différents sites.

IV-1-3- Les propriétaires fonciers

Qui sont les propriétaires fonciers des parcelles de délaissés routier ? C'est une question qui est revenue régulièrement lors de l'étude des paysages traversés par la RN174. A la suite de l'établissement des propositions d'actions sur les délaissés, il était question de les proposer aux propriétaires fonciers. Après avoir rencontré la DIRNO, il a été établi que les parcelles de délaissé routier les plus problématiques n'étaient pas à la charge du gestionnaire

de la RN174. Le pouvoir de la DIRNO s'étendant jusqu'au grillage uniquement. Cependant au-delà de cette zone le cadastre indique toujours l'Etat comme propriétaire.

Les phénomènes de rétrocessions successifs et la lenteur des processus ont entraîné ces parcelles dans l'oubli. Rétrocédées au département de la Manche pour certaines et aux communes pour d'autres, la complexité du phénomène n'a pas été facile à élucider. Aucune rencontre ou discussion n'a pu avoir lieu pour l'instant avec l'Agence routière de la Haye-du-Puits.

IV-1-4- Le CBNB

L'étude du CBNB sur la flore de bord de voie est une étude toujours en cours. Les relevés de terrain étant effectués sur la période estivale, les résultats de l'étude ne sont attendus qu'à partir de Novembre 2020. De plus il faut noter que les résultats de l'étude ne sont pas ciblés. La publication ne pourra pas définir précisément la flore pour chaque parcelle de délaissés. Il s'agit de résultats globaux à l'échelle de la voie voire de la région. Les relevés sont spatialisés uniquement s'il s'agit de plantes invasives (c'est le cas de la *Reynoutria japonica* - Renouée du Japon et du *Buddleja davidii* - arbre aux papillons). Leur spatialisation permet de mettre en place un suivi quant à leur évolution sur site.

A la suite des résultats du CBNB, les propositions d'actions sur les parcelles de délaissés seront adaptées et proposées aux gestionnaires des parcelles. Le choix se portera en fonction de l'intérêt floristique de la parcelle. Dans le cas d'un secteur composé d'une flore d'intérêt patrimonial, il sera proposé une fauche annuelle, mais dans le cas d'un secteur composé de flore d'intérêt moindre une proposition de plantation en boisement en plein ou partielle sera faite.

Une étude similaire a été effectuée entre 2016 et 2018 sur le réseau routier de la DIRO (Bretagne et Pays de la Loire) par le CBNB. Le rapport présente les enjeux spécifiques de la flore et des habitats remarquables ainsi que la flore dite à risque ou exotique envahissante. Dans ses préconisations le CBNB mise sur une exportation des produits de fauches afin de diversifier la strate herbacée. Il recommande aussi de maintenir ces espaces naturels et de ne pas artificialiser ces milieux par des aménagements (Mesnage, Masson, 2019).

IV-2- La place du paysagiste dans les projets d'aménagement du territoire

IV-2-1- Vers des projets d'aménagement moins consommateurs d'espace

L'évolution des pratiques dans le projet routier

Entre les années 1960 et 1970, la relance et la modernisation du pays est une priorité pour l'Etat. Il investit massivement dans les projets d'infrastructures de transport. Les premières autoroutes voient le jour dans les années 1970, ce sont principalement les axes d'enjeux importants (Paris-Lyon-Marseille, Paris-Lille et Paris-Rouen). En 10 ans, ce sont plus de 3 600 km d'autoroutes qui sont construits et presque autant pour le réseau national. L'objectif est de construire rapidement. Très peu de données sont connues quant à la quantité d'espace qui est consommée durant cette période. Ces projets novateurs fractionnent et participent aux mitages de plus en plus importants du territoire et des terres agricoles. Dans les années 1990, l'apparition des études d'impacts dans le projet routier puis celle des premiers passages à faunes le long des voies marquent un tournant dans la conception des nouvelles infrastructures. Les projets se veulent moins impactants sur le territoire, pour cela des expérimentations sont menées afin de réduire les nuisances. A partir des années 2000, les principaux axes sont finalisés, les nouveaux projets ne concernent plus que des axes secondaires non essentiels (Sarron, Serre, 2019).

En 1994, un centre d'études des réseaux, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques (CERTU) est créé. Il a pour objectif de réaliser des études et de concevoir des préconisations dans les domaines des transports, des réseaux, de l'urbanisme. A la suite de plusieurs fusions, il devient le CEREMA en 2014. Dans le domaine des transports, le nouvel organisme de recherche conseille sur les pratiques de gestions et de pérennisation des ouvrages routiers. C'est lui qui élabore les réglementations et qui les diffuse (CEREMA, 2020).

Le positionnement face aux recommandations

Les gestionnaires routiers sont très à l'écoute des préconisations du CEREMA. Les pratiques ont évolué, elles sont de plus en plus exigeantes et tournées vers une gestion respectueuse de l'environnement. Cela est nécessaire pour limiter les impacts de la voie sur le territoire, cependant les espaces à gérer sont de plus en plus conséquents. Ce phénomène pose question par rapport aux positionnements du gestionnaire face aux préconisations du CEREMA, et plus largement sur celles des politiques publiques. La France est actuellement composée d'un réseau routier dense et de bonne qualité. Il s'agit de remettre en question les projets routiers et leurs consommations d'espace : Quelles sont les futurs projets routiers ? Ces projets routiers sont-ils essentiels au fonctionnement du territoire ? Et l'arrêt de ces projets permettra-t-il la diminution des surfaces consommées inutilement ?

IV-2-2- Le programme de recherche ITTECOP : tourné vers le paysage et l'écologie

Les objectifs du programme ITTECOP

Le programme ITTECOP est un programme de recherche dirigé par le ministère de la transition écologique et solidaire (MTES) et soutenu par l'ADEME. L'objectif de ce programme est de conforter les enjeux techniques des ILT et leurs emprises. Ce programme les met en lien avec les dimensions paysagères et écologiques. Créé en 2008, le programme vise à rassembler les acteurs d'horizons variés (chercheurs en sciences humaines et sociales, et science de la vie, gestionnaires et usagers) autour de ces problématiques. A ces réflexions doivent s'ajouter les échelles spatiales et temporelles, les modalités de gouvernance territoriale ainsi que les enjeux écologiques et patrimoniaux. Il s'agit de proposer des solutions sur lesquelles les décideurs publics peuvent s'appuyer pour évaluer l'impact des ILT sur les paysages et la biodiversité (ITTECOP, 2017).

Les projets menés par le programme s'inscrivent dans les axes qui suivent :

- Territoires et projets : l'intégration des projets face aux nouvelles contraintes sur le paysage et les enjeux des territoires. Les conséquences des choix techniques et économiques du territoire. Et l'implication des acteurs dans la définition des projets territoriaux.
- Ecosystèmes et paysages : Interaction et rétroaction entre infrastructures et milieux de vie. Interaction entre ILT, paysage et écosystème.
- Prospectives et innovation : L'analyse des perspectives pour intégrer les infrastructures dans les territoires. Le degré de réversibilité des infrastructures. Adapter les ILT aux contraintes écologiques de plus en plus importantes (ITTECOP, 2017).

Le programme ITTECOP s'adapte continuellement aux évolutions des institutions, ce qui lui permet de mettre en place une dynamique d'engagement dans la préservation des paysages et des écosystèmes.

Les projets de recherche du programme ITTECOP

Depuis le lancement du programme, une trentaine de projets a été finalisée. Les projets D-Transect et En Marge sont des études de recherches sur l'impact d'un ILT dans le paysage.

Le projet D-transect de 2013, étudie les délaissés ferroviaires. A l'image de l'infrastructure routière, les infrastructures ferroviaires bouleversent les territoires traversés tant sur le plan de la biodiversité que sur le plan humain. Dans le cadre du projet de recherche il s'agit de mettre en place un outil d'observation du territoire, une technique de représentation voire même une posture de projets. Les délaissés de cultures le long des voies sont perçus comme des opportunités d'aménagement pour le territoire, si l'on porte une attention à la vie sociale et à la biodiversité de ces espaces (Poussin et al., 2015). Le programme de recherche D-Transect positionne les parcelles de délaissés comme des espaces étant des lieux de refuges de la biodiversité pour la faune et la flore mais aussi des espaces de convivialité avec l'installation de jardins familiaux et de cheminements avec des lieux de cueillette sauvage. Le rôle social de ces espaces n'est pas négligeable puisque l'ILT fractionne le territoire aussi pour les habitants.

Dans le cas du projet En Marge de 2008, il s'agit d'analyser les qualités des accotements infrastructurels en termes de biodiversité et de paysage. Dans cette étude les chercheurs souhaitent définir si les réseaux de délaissés et d'accotements routiers font bien office de connecteurs biologiques et offrent une perméabilité aux espèces. L'étude se porte sur l'impact de l'infrastructure routière sur les trames vertes et bleues du territoire traversé. Les accotements routiers sont des éléments structurants du paysage qui permettent de l'intégration malgré tous des ILT.

Le programme ITTECOP se tourne depuis 2016 vers l'international afin de pouvoir s'inspirer des projets d'infrastructures de nos voisins. Le programme IENE, par exemple, a pour objectif de créer des échanges et le développement de connaissances d'experts sur les thématiques du transport, des infrastructures et de l'écologie (Betshammar, 2016). Forts de ces collaborations, les programmes d'échanges permettent d'optimiser la recherche concernant les ILT. Petit à petit la transdisciplinarité de ces infrastructures apparaît comme une évidence.

Les projets de recherche du programme ITTECOP peuvent toucher l'ensemble des acteurs d'un territoire traversé par une ILT. L'approche paysagère dans l'installation des ILT est une approche relativement récente qui recherche encore sa place. Faut-il préserver les paysages tels qu'ils sont (monument historique, relief extraordinaire, etc.) ou prendre le parti du paysage comme une œuvre d'art statique qui n'est pas vouée à évoluer ? Ou bien comme l'énonce la définition de la convention européenne du paysage de l'an 2000, voir le paysage comme une interrelation entre différentes composantes d'un territoire ? Les paysages que nous connaissons sont-ils des systèmes qui évoluent au cours du temps, avec la mise en place de nouvelles pratiques, l'installation ou la désinstallation d'infrastructures de transport et d'énergie par exemple ?

IV-2-3- Le paysagiste face à la transition des paysages

Le paysage et la transition écologique

Si le paysage est le support des interrelations des pratiques d'un territoire, la mise en place de la transition écologique passe aussi par le paysage. Dans le cadre des ILT, les changements des pratiques de déplacement et de consommation d'énergie peuvent directement impacter le territoire et ses paysages, car ils sont les supports de nos énergies. Les installations nécessaires à la production, à la transformation, au transport et même à la

distribution de l'énergie sont des éléments qui façonnent notre vie de tous les jours (mines, moulins, barrages, centrales, lignes, etc.). La modification des pratiques énergiques avec une orientation vers les énergies renouvelables est elle aussi un facteur de modification des paysages (A l'exemple des paysages bocagers de la Manche, où le linéaire et la morphologie des haies n'ont cessé d'évoluer avec la disparition de tout une pratique autour du chauffage au bois). Alors que la transition écologique est engagée, des modifications profondes de nos territoires sont à prévoir. Le délaissement de la voiture individuelle pour des pratiques de covoiturage ou encore la favorisation des transports ferroviaires et même des déplacements doux en sont des exemples (installation d'aire de covoiturage, élargissement des voies ferrées, mise en place de voies douce, etc.). C'est pourquoi en 2013, le collectif des paysages de l'après pétrole (PAP) se crée. Il travaille en 2014 en lien avec l'Assemblée Nationale sur « l'impact des transitions écologiques et agricoles sur les territoires et les paysages » (Piveteau et al., 2018). Le paysage apparaît alors comme un moyen transversal de poser les questions de politiques publiques environnementales. Le Grand Prix national du paysage en est un exemple car il valorise une démarche paysagère innovante à l'échelle d'un territoire. . Le besoin de végétal, la place de la nature et des arbres en villes est enfin directement en lien avec les changements climatiques en cours et leur conséquence sur notre confort, notre santé. Plus que jamais le paysage urbain porte les enjeux d'un nouveau paysage plus vert, où le projet de paysage a toute sa place. Plante et cité a d'ailleurs été créée pour promouvoir, expérimenter et partager connaissances et savoir-faire sur le sujet (Plante & Cité, 2020).

Les outils du paysagiste pour l'aménagement du territoire

Les projets d'aménagement du territoire doivent répondre à un objectif de paysage multifonctionnel, c'est-à-dire qui doit à la fois conserver et développer le territoire (la biodiversité, les activités humaines, etc.). Le paysagiste ne peut travailler seul. Un projet d'aménagement du territoire est une concertation interdisciplinaire en amont de la mise en place du projet (usagers, écologues, élus, gestionnaires, historiens, architectes, etc.) (Debos et al., 2017). Ainsi le paysagiste pourra proposer des projets d'aménagement qui répondent à la fois aux problématiques de société, et de biodiversité. Les aménagements successifs des territoires ont mis en place des outils qui permettent aux paysagistes de répondre au plus près aux problématiques de ces espaces. La liste suivante est une liste non exhaustive qui vise à donner des exemples des outils à la disposition du paysagiste.

- L'étude d'impact est une démarche qui vise à estimer les conséquences des aménagements sur l'environnement pour en limiter les inconvénients. Dans notre cas, l'étude se porte sur les paysages et doit répondre aux trois objectifs suivants : préserver le paysage et le patrimoine ; faire évoluer le projet dans le sens d'une qualité paysagère et d'une réduction des impacts et informer le public. Le document produit est à la charge du maître d'ouvrage. Il fait l'état des lieux des paysages actuels (structures géographiques, structures paysagères, contexte patrimonial, perceptions des usagers, etc.). Cette première étape permet de formaliser les enjeux majeurs du territoire impacté par le futur projet. Le document présente le projet et ses conséquences sur le territoire (nature du projet, différentes possibilités, simulation, impacts, etc.). Et pour finir l'étude d'impact se termine par des propositions de mesures d'accompagnements pour intégrer au mieux le nouvel ouvrage (Compagnon, Fabbri, 2018). L'étude s'intéresse à l'avant, le pendant et à l'après-projet, ce qui donne une vision plus globale. Cette démarche permet de prendre du recul sur le projet en prenant en compte les dimensions temporelles et spatiales.

- La politique « 1% paysage et développement » est une démarche lancée dans les années 1990 à la charge de l'Etat et des collectivités locales. C'est une étude destinée aux nouvelles infrastructures routières, aménagées en 2 x 2 ou plus, qui ont été concédées ou non. La démarche « 1% paysage » consiste à analyser les paysages traversés et mettre en évidence les principaux enjeux du territoire afin de maîtriser les effets de l'infrastructure. Cette action veut favoriser un développement cohérent et durable des territoires. L'étude propose des aménagements sur les espaces situés à l'extérieur de l'emprise routière et peut aussi comprendre les aires de repos et de service lorsqu'elles accueillent des activités utiles à la fois pour les riverains et les usagers de la voie. Une fois l'étude réalisée, le financement des propositions doit représenter 1% du montant global réservé à l'infrastructure lors de la signature du projet. (Schmitt et al., 2005).

- Depuis 2012, les Trames Vertes et Bleues (TVB) doivent être inscrites dans les documents d'urbanisme (ScoT, PLU, ...). Cette nouvelle politique vise à reconstituer un réseau écologique favorable à la biodiversité aussi bien pour les réservoirs que pour les corridors. Le souhait de cette démarche est de proposer des actions d'aménagement afin que la faune et la flore des territoires puissent avoir un cycle de vie naturel (nourriture, déplacement, refuge, reproduction, etc.) (Fleury et al., 2018). L'aménagement des TVB fait appel aux compétences des écologues afin de proposer des solutions qui répondent aux problématiques fonctionnelles des différents écosystèmes. Ces projets d'aménagements des territoires doivent limiter les destructions et les fragmentations supplémentaires qui sont néfastes aux habitats écologiques en place.

- La planification territoriale regroupe et coordonne plusieurs politiques publiques. Celles-ci interviennent à différentes échelles de projet. Elles doivent prendre en compte les orientations prises dans les échelles supra et elles orientent les planifications infra (figure 45).

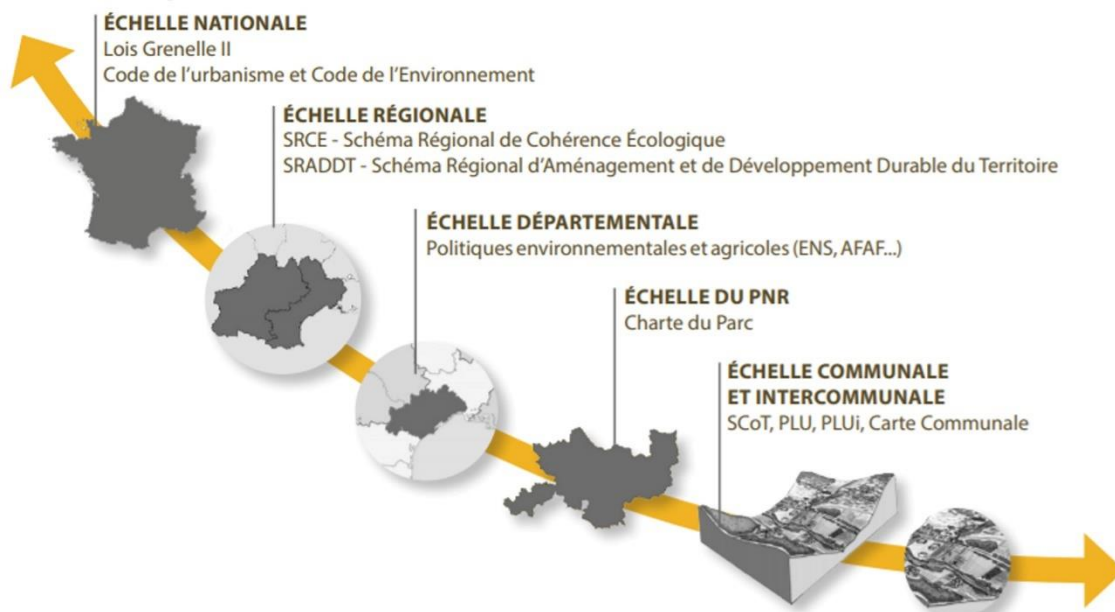


Figure 45 : Schéma des outils de planification territoriale
(La manufacture des paysages, PNR du Haut Languedoc, 2015)

La planification territoriale est un outil qui fixe les objectifs et définit leurs moyens de mise en œuvre. Plus l'échelle est petite, plus les objectifs et les méthodes sont précis et deviennent

accessibles aux usagers du territoire. C'est pourquoi à partir de l'échelle communale ou intercommunale la démarche peut prendre une dimension collective grâce à des démarches de concertation ou de consultation. Ces démarches de partage sont l'occasion de prendre en compte les souhaits, les besoins et les attentes des acteurs du territoire. Les ateliers de co-conception dans le projet d'aménagement du territoire permettent d'intégrer les besoins et les objectifs des participants.

Le paysagiste a un rôle à jouer dans les projets d'aménagement du territoire en vue de la transition écologique. Il est à la fois médiateur et force de propositions dans ces projets. Par exemple, dans un contexte de mitage des terres agricoles et d'étalement urbain, la préservation des terres agricoles et des espaces naturels sont un enjeu primordial. Le paysagiste doit travailler en collaboration avec les concepteurs afin de définir et de proposer des projets d'aménagement en lien avec les problématiques du territoire. Le paysage d'un territoire étant en constante évolution à différentes échelles, il est important de concevoir les projets d'aménagement du territoire sur le long terme tout en prenant en compte les problématiques du moment.

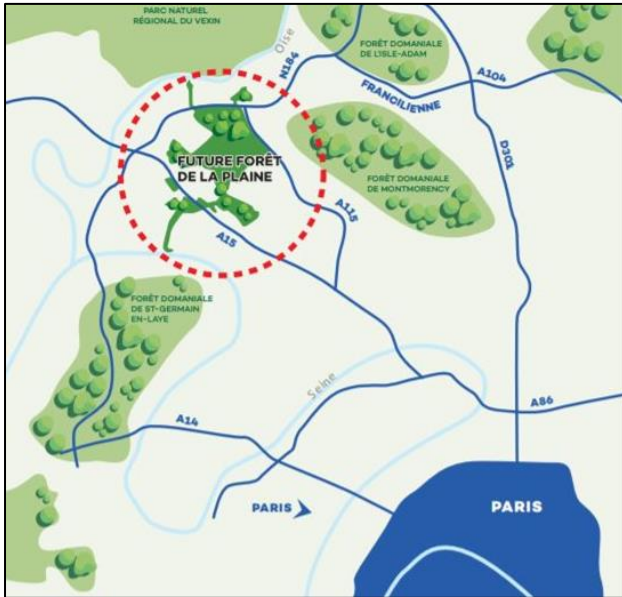
IV-3- Un exemple : l'aménagement d'un terrain délaissé en région parisienne

La Plaine de Pierrelaye est un espace d'environ 2 000ha composé d'une mosaïque de milieux associant des parcelles agricoles plus ou moins exploitées et des boisements épars. Située au cœur de l'agglomération parisienne, c'est un secteur à enjeux importants. Aux XX^{ème} siècle, la ville de Paris utilise cet espace pour épandre les eaux usées. Ce lieu devient un espace en marge rejeté de tous. Aujourd'hui encore, sur l'ensemble de la plaine des déchets sont déposés : solvants, peintures, matériaux de constructions, carcasses de voitures, etc (figure 46). Ces dépôts sauvages sont surtout visibles sur les interfaces urbaines et rurales (lisières de boisement, bords de routes, etc.). Ces phénomènes sont assez développés pour que le paysage de la plaine soit caractérisé comme « dégradé » (SMAPP, 2020). Les produits des terres agricoles deviennent impropres à la consommation humaine, les terres sont classées non constructibles et de nombreuses infrastructures s'y installent (transports et énergies). La multiplication des dépôts et la vision négative des riverains de cet espace poussent les politiques publiques à trouver des solutions d'aménagement et un nouvel usage pour le secteur. Il s'agit alors d'apporter une réponse à la pollution des sols, car cet espace représente un potentiel environnemental important, et a été « qualifié d'espace vert paysager à protéger » (Val Parisis Agglo, 2014).



En 2014, la communauté d'agglomération Val Parisis s'engage dans le projet d'une nouvelle forêt et prévoit à l'horizon 2030 la plantation d'un million d'arbres sur 1 350 ha. Cette décision engage alors une démarche de concertation.

Figure 46 : Les dépôts de déchets sauvages sur la plaine de Pierrelaye (Syndicat mixte d'aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt, 2018)



Cet aménagement forestier offrira un poumon vert en plein cœur de la région parisienne et contribuera à renforcer la trame verte (figure 47). Les essences choisies sont diverses pour anticiper les changements climatiques (Val Parisis Agglo, 2014). Le lancement des travaux a débuté en novembre 2019 suite à de nombreux travaux de concertation (réunion publique, atelier thématique, enquête publique) entre usager et spécialiste. Les études d'impacts environnementale et paysagère ont permis de proposer un aménagement cohérent pour le site.

Figure 47 : Projet d'aménagement forestier de la Plaine de Pierrelaye (Syndicat mixte d'aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt, 2018)

Le projet de la Plaine de Pierrelaye est un bel exemple de transformation d'un espace dévalorisé et délaissé par les habitants. Le projet du Grand Paris a permis d'engager un réflexion globale et de proposer un projet des solutions répondant aux problématiques de son territoire et de son temps.



Figure 48 : La plaine de Pierrelaye sur laquelle une nouvelle forêt doit voir le jour (ONF, 2019)

CONCLUSION

La transition écologique est un concept complexe qui remet en question nos modes de vie. C'est l'idée d'un changement de modèle tourné vers nos territoires plutôt qu'à l'international. Ce processus nouveau qui se veut novateur et durable, remet en cause l'ensemble des domaines qui nous entoure et des questions qui nous préoccupent. C'est le cas des parcelles de délaissés routiers. Les projets routiers bouleversent et fracturent nos territoires de façons irrémédiables. Ils laissent ou délaissent une multitude de parcelles le long de leurs voies. Ces espaces deviennent alors des lieux en marges, sans véritable usage ou même sans qu'aucune façon particulière ne leur ait été dévolue. Cette mise à l'écart profite alors à une faune et une flore jusqu'ici oubliées. Ces espaces deviennent alors des opportunités pour conforter et préserver la biodiversité, devenue une question d'actualité. Elles peuvent être considérées comme un atout dans la réparation ou la diminution des impacts créés par les fractures de la voie routière.

La démarche paysagère propose une transversalité qui lui permet d'avoir une vision dynamique à plusieurs échelles du territoire (spatiale et temporelle). Les projets de paysages sont des visions à long terme qui façonnent le territoire. L'aménagement des parcelles de délaissés routiers, et plus largement des friches urbaines, est un levier pour répondre aux nouvelles problématiques de transition écologique (écologique, économique et sociale), et s'inscrit aussi dans une remise en question de la consommation des espaces, lorsque nos projets d'aménagements transforment toujours plus de terres agricoles en espaces artificiels.

BIBLIOGRAPHIE

ASPE, Chantal et JACQUÉ, Marie, 2012. Le militantisme écologiste : de la contestation à la concertation. In : *Natures sociales*. 2012. p. 49-82.

ASSEMBLÉE NATIONALE, 2010. *Code de l'environnement - Article L541-2*.

ASSEMBLÉE NATIONALE, 2007. *Code pénal - Article R632-1*.

ATEN, VINCI AUTOROUTES et RÉSEAU ESCOTA, 2014. *Aménagement d'un écopont à haute fonctionnalité écologique*. S.I.

BARDON, Adélaïde, 2016. *Comprendre la consommation des espaces agricoles et naturels - glossaire pédagogique* [en ligne]. S.I. Disponible à l'adresse : https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1287/GlossaireCONSOMMATION_ESPACES_AGRICOLE_S_ET_NATURELS.pdf.

BIANCHIN, Nicolas, 2015. *Diversité végétale des bords de route du réseau de la DIR Centre-Est* [en ligne]. S.I. Disponible à l'adresse : http://www.dir.centre-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/livret_diversite_vegetale_DIRCE_.pdf.

CAUE 50, 2020. Carnet de bord - Promenade des arbres conteurs - Moitiers en Bauplois. In : . 2020

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'EST, 1996. *Dictionnaire de l'entretien routier, Volume 1-2-3*. S.I.

CHATAIN, Martine et PAYANY, Michel, 1994. *La végétalisation, outil d'aménagement*. 1994. S.I. : s.n.

CLÉMENT, Gilles, 2004. Manifeste du Tiers Paysage. In : . 2004. p. 25.

COMITÉ 21, 2020. *S'adapter aux changements climatiques*. S.I.

COMPAGNON, Benjamin et FABBRI, Laurence, 2018. Volet paysager et patrimonial d'étude d'impact sur l'environnement. In : . 2018. p. 124.

CONSEIL DE L'EUROPE, 2000. La Convention européenne du paysage, définition du paysage. In : *Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage* [en ligne]. 2000. Disponible à l'adresse : <https://www.coe.int/fr/web/landscape/the-european-landscape-convention>.

DE AZEVEDO, Mélanie, 2016. *Vers une transition énergétique : contexte, enjeux et potentialité*. S.I. Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Faculté de Droit et de Science Politique, Aix-Marseille Université.

DEBOS, Franck, LACROIX, Céline Mazoni, CYRULNIK, Natacha, RASSE, Paul et TROUSSE, Brigitte, 2017. Démarche de co-conception citoyenne dans les processus d'innovation par les usages : le cas du projet Ecofamilies. In : *Information, organisation, connaissances* [en ligne]. 2017. Vol. 1, n° 1. [Consulté le 25 août 2020]. DOI 10.21494/ISTE.OP.2019.0379. Disponible à l'adresse : <https://www.openscience.fr/Demarche-de-co-conception-citoyenne-dans-les-processus-d-innovation-par-les>.

DEMAZE, Moïse tsayem, 2009. Le protocole de Kyoto, le clivage Nord-Sud et le défi du développement durable. In : *L'Espace géographique*. 5 juin 2009. Vol. Vol. 38, n° 2, p. 139-156.

- DESCHAMPS, Claude et BEUROTTE, Marie-Hélène, 2004. *Entretien des dépendances vertes - Guide pratique*. S.I.
- FLEURY, P, DELCLAUX, J, GUISEPELLI, E et HEINISCH, C, 2018. Du paysage de l'écologie à celui du développement. In : [en ligne]. 2018. [Consulté le 2 septembre 2020]. Disponible à l'adresse : https://www.projetsdepaysage.fr/du_paysage_de_l_écologie_celui_du_d_veloppement.
- FOLLÉA, Bertrand, 2019. *L'archipel des métamorphoses, la transition par le paysage*. Editions Parenthèses. S.I. : s.n.
- LABARRAQUE, Dorothée, 2016. Évaluer les services rendus par les dépendances vertes des infrastructures linéaires de transport : une démarche exploratoire. In : *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [en ligne]. 8 juin 2016. n° Hors-série 24. [Consulté le 6 août 2020]. DOI 10.4000/vertigo.17348. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/vertigo/17348>.
- LAROUSSE, Éditions, 2020. Définitions : écologie - Dictionnaire de français Larousse. In : [en ligne]. 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/%C3%A9cologie/27614>.
- LECOMTE, Nathalie, 2016. RN165 - Expérimenter l'écopâturage. In : . 2016. p. 2.
- MESNAGE, Cécile et DISSEZ, C, 2019. *Diversité végétale des dépendances vertes du réseau routier de la DIR Ouest* [en ligne]. S.I. [Consulté le 25 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.calameo.com/read/000542094f717cee66145>.
- MESNAGE, Cécile et MASSON, Gaëtan, 2019. *Amélioration des connaissances relatives à la diversité végétal des dépendances vertes du réseau routier de la DIR Ouest (Bretagne et Pays de la Loire)*. S.I.
- MOREAU, Sylvain et BOTTIN, Anne, 2016. *Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans*. S.I.
- MOUTET, Philippe, 2013. Climat, Energie et Architecture dans les Parcs naturels régionaux de France - Énergie et climat. In : *Fédération des Parcs naturels régionaux de France* [en ligne]. 2013. [Consulté le 12 juin 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/les-parcs-en-action/energie-et-climat>
- PLANCHAIS, Laure, 2016. *Le paysage frugal*. 2016. S.I. : s.n
- PNR MCB, 2010. *Charte 2010-2022 - PNR MCB*. 2010. S.I. : s.n
- POUSSIN, Frédéric, MARCO, Audrey, OZDOBA, Marie-Madeleine, BERTAUDIÈRE-MONTES, Valérie, BARTHÉLÉMY, Carole et TIXIER, Nicolas, 2015. *Rapport de recherche D-TRANSECT*. S.I
- ROINEL, Didier et LESDOS, Antoine, 2020. *Rencontre DIRNO - PNR MCB*. 2020. S.I. : s.n.
- ROUSSEL, Fabien, FLÉGEAU, Morgane, LEBEAU, Boris et ALEXANDRE, Frédéric, 2016. Etude de cas : La plaine de Pierrelaye, un grand délaissé dans l'agglomération parisienne. In : . 2016. p. 10.
- SARRON, Clothilde et SERRE, Philippe, 2019. Chiffres clés du transport - édition 2019. In : . 2019. p. 88.
- SCHMITT, D, DELARUE, F et PARISE, P, 2005. Politique du «1% paysage et développement» sur le réseau routier national. In : [en ligne]. 2005. [Consulté le 2 septembre 2020]. Disponible à l'adresse :

<https://www.lemoniteur.fr/article/politique-du-1-paysage-et-developpement-sur-le-reseau-routier-national.514369>.

VAYSSE, Jean-Pierre, 2016. Paysage frugal / territoire frugal | Co2D. In : [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <http://www.co2d.fr/2016/09/13/paysage-frugal-territoire-frugal/>.

VIRLOUVET, Gaël, 2013. *Financer la transition écologique et énergétique*. S.I. Le conseil économique, social et environnemental.

SITOGRAPHIE

ADEME NORMANDIE, 2018. Friches industrielles et production d'énergies renouvelables : quel avenir ? In : [en ligne]. 2018. [Consulté le 19 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://normandie.ademe.fr/friches-industrielles-production-energies-renouvelables-avenir>.

ASSOCIATION ENERTERRE, 2020. Enerterre : Rénovation écologique et solidaire de l'habitat. In : Enerterre [en ligne]. 2020. [Consulté le 5 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.enerterre.fr/habitat-et-travaux/>.

BETSHAMMAR, Erik, 2016. IENE – Infra Eco Network Europe. In : IENE [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <http://www.iene.info/>

CEREMA, 2020. Infrastructures de transport. In : [en ligne]. 2020. [Consulté le 31 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.cerema.fr/fr/activites/infrastructures-transport>.

CLÉMENT, Gilles, 2003. Le Tiers Paysage. In : [en ligne]. 2003. [Consulté le 29 mai 2020]. Disponible à l'adresse : <http://www.gillesclement.com/cat-tierspaysage-tit-le-Tiers-Paysage>.

DDTM DE LA MANCHE, 2014. Le réseau départemental de la Manche. 2014. S.l. : s.n.

DIRNO, 2020. DIR Nord-Ouest. In : [en ligne]. 2020. [Consulté le 23 juillet 2020]. Disponible à l'adresse : <http://www.enroute.nord-ouest.developpement-durable.gouv.fr>.

ECO NATURE NORMANDIE, 2014. L'éco pâturage : définition. In : Site de Eco Nature Normandie, spécialiste dans l'entretien des espaces verts grâce à l'éco pâturage. [en ligne]. 2014. [Consulté le 28 août 2020]. Disponible à l'adresse : <http://www.econaturenormandie.fr/l-eco-paturage/>.

EMPLOI ENVIRONNEMENT, 2018. Fiche métier : ingénieur écologue. In : [en ligne]. 2018. [Consulté le 3 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.emploi-environnement.com/fr/dico/fiches/metier-ingenieur-ecologue.php>.

FÉDÉRATION DES PARCS NATURELS RÉGIONAUX DE FRANCE, 2020. Qu'est-ce qu'un Parc naturel régional ? Définition. In : Fédération des Parcs naturels régionaux de France [en ligne]. 2020. [Consulté le 7 juillet 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.parc-naturels-regionaux.fr/article/quest-ce-quun-parc-naturel-regional-definition>.

GRO HARLEM BRUNDTLAND, 1987. Définition - Développement durable. In : [en ligne]. 1987. [Consulté le 30 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1644>.

ITTECOP, 2017. Le programme ITTECOP - Objectif et enjeux. In : [en ligne]. 2017. [Consulté le 24 août 2020]. Disponible à l'adresse : <http://www.ittecop.fr/decouvrir-ittecop.html>.

LENORMAND, Anne, 2020. Transition écologique : le temps de l'action ? In : Banque des Territoires [en ligne]. 3 août 2020. [Consulté le 6 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.banquedesterritoires.fr/transition-ecologique-le-temps-de-laction>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, 2019. La stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020. In : [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-transition-ecologique-vers-developpement-durable-2015-2020>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, 2020a. Acteurs de la route en France. In : Ministère de la Transition écologique [en ligne]. 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/acteurs-route-en-france>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, 2020b. Cadre européen énergie-climat. In : Ministère de la Transition écologique [en ligne]. 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/cadre-europeen-energie-climat>.

PLANTE & CITÉ, 2020. Plante & Cité : Ingénierie de la nature en ville. In : [en ligne]. 2020. [Consulté le 4 septembre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.plante-et-cite.fr/>.

POUR LA SOLIDARITÉ, 2014. Observatoire européen de la Transition, Définitions. In : Observatoire européen de la Transition [en ligne]. 27 novembre 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.transition-europe.eu/fr/page/definitions-2>.

PRÉFET DE L'HÉRAULT, 2019. Dépôt sauvage de déchets - Les services de l'État dans l'Hérault. In : [en ligne]. 2019. [Consulté le 27 août 2020]. Disponible à l'adresse : <http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Nature-et-Biodiversite/Police-de-la-Nature/Depot-sauvage-de-dechets/Depot-sauvage-de-dechets>.

SMAPP, 2020. La plaine de Pierrelaye-Bessancourt. In : SMAPP [en ligne]. 2020. [Consulté le 2 septembre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://smapp-foret.fr/le-projet/la-plaine/>.

STÉPHANIE et JIM, 2020. Forêts urbaines participatives MiniBigForest. In : MiniBigForest [en ligne]. 2020. [Consulté le 31 août 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.minibigforest.com/>.

TRANSITION FRANCE, 2016. Transition France, le mouvement de la Transition en France. In : [en ligne]. 2016. [Consulté le 2 juillet 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.entransition.fr/2016/04/20/presentation/#more-10584>.

VAL PARISIS AGGLO, 2014. Le projet d'aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt. In : [en ligne]. 2014. [Consulté le 2 septembre 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.valparisis.fr/les-projets-damenagement/la-plaine-de-pierrelaye-bessancourt>.



Analyse des paysages traversés par la RN174 *Tronçon Porte Verte - Echangeur RN13*

Carte générale -Les éléments paysagers structurants

Séquence Rurale - Agricole

Descriptif paysager

Les ouvrages routiers et parcelles de délaissés liées à la route

Les enjeux

Les objectifs et actions

La zone d'activité du Rata - Etat des lieux et Pistes d'actions

Documents de références

Séquence de Marais

Descriptif paysager

Les ouvrages routiers et parcelles de délaissés liées à la route

Les enjeux

Les objectifs et actions

Le pont du Marais - Etat des lieux et Pistes d'actions

Séquence Rurale - Forestière

Descriptif paysager

Les ouvrages routiers et parcelles de délaissés liées à la route

Les enjeux

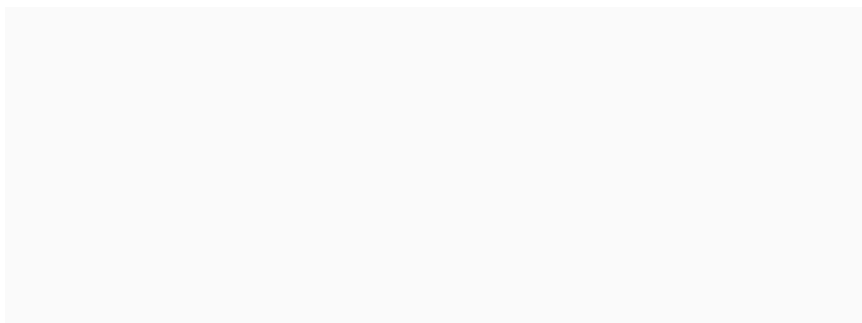
Les objectifs et actions

Les abords de la centrale d'enfouissement et de l'entreprise Eiffage - Etat des lieux et Pistes d'actions

L'échangeur de Saint-Jean-de-Daye - Etat des lieux et Pistes d'actions

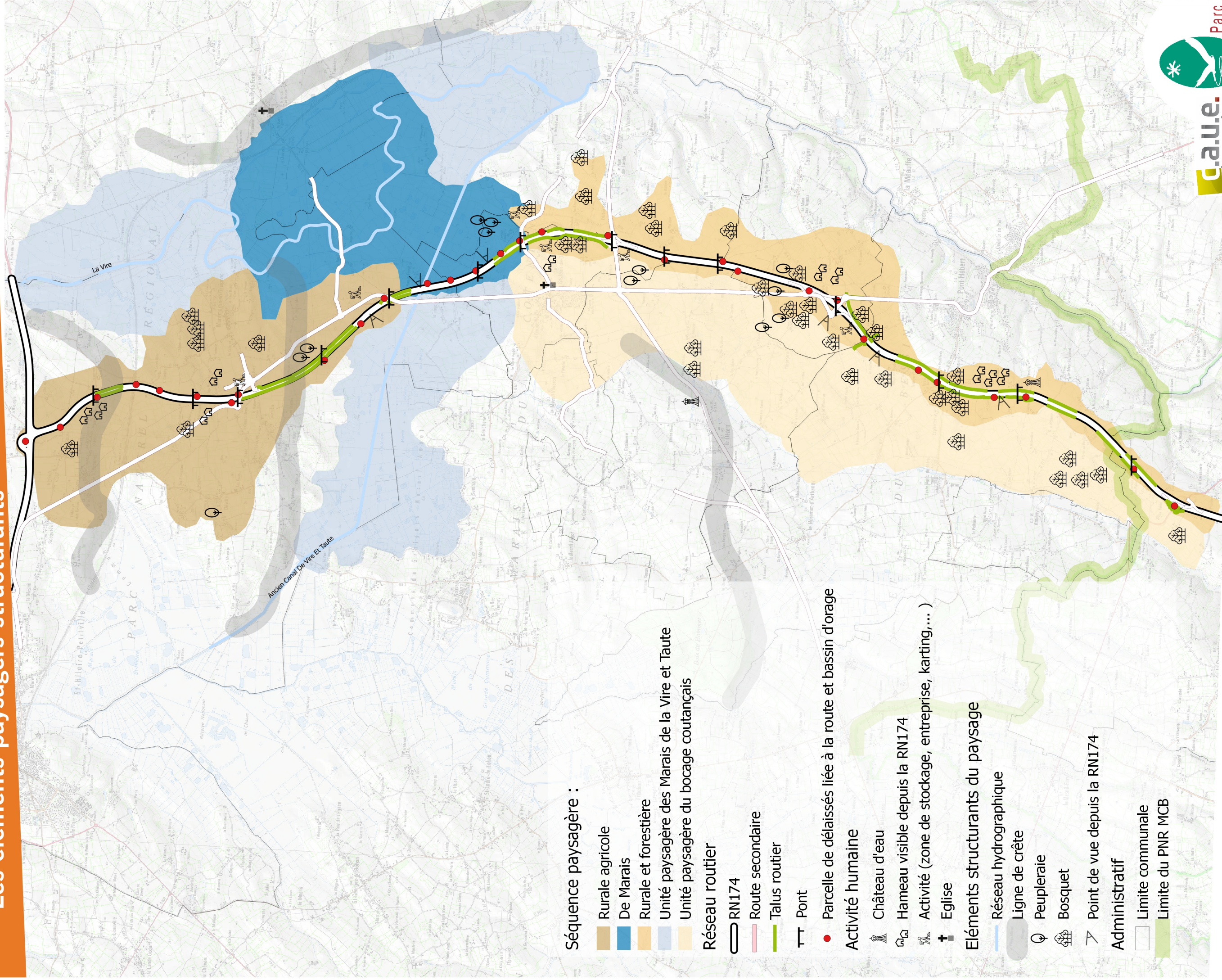
L'échangeur de Pont-Hébert - Etat des lieux et Pistes d'actions

Synthèse des actions à mener



Analyse des paysages traversés par la RN174

Les éléments paysagers structurants



Séquence Rurale Agricole - Descriptif paysager



Jeune peupleraie

Prairie



Pâturage

Culture

Un paysage vallonné.
Un maillage bocager de qualité composé d'une strate arborée importante.



Le long de la RN174, présence de plus grandes parcelles cultivées ou en prairie et ceinturées de haies bocagères en fond de scène.



Mars 2020



Juillet 2020

③ Des arbres de hauts jets : éléments structurants des haies bocagères.
Des chênes taillés en émondes.
Usage de la haie bocagère pour le bois de chauffage.

*"J'emprunte la RN174 tous les jours pour aller travailler.
J'aime voir l'évolution du bocage au cours de l'année...
le verdoyant au printemps, les teintes orangées à l'automne,...
le tout accompagné des prairies en herbe. " Parole d'utilisateur*

Les couleurs et ambiances emblématiques de la séquence :



Couleur de la terre : le sol argileux très rouge et dans les murs bruns / ocres. Une pierre locale dominée par le Grès orangé. Des verts lumineux des prairies... Des frondaisons végétales assez sombres et orangées à l'automne...

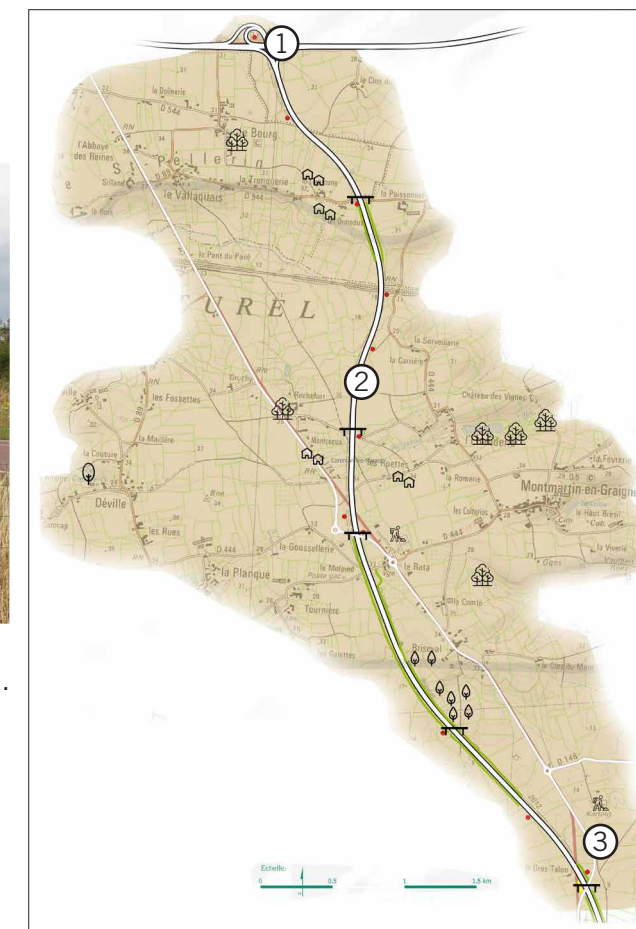
Séquence Rurale Agricole - Les ouvrages routiers et parcelles de délaissés liées à la route

- Les échangeurs - Nombre sur la séquence : 1



La mare est invisible, cachée par la butte plantée.
La route surplombe les parcelles de délaissés fauchées une fois par an.
Grillages et clôtures entourent l'échangeur et sont très visibles.

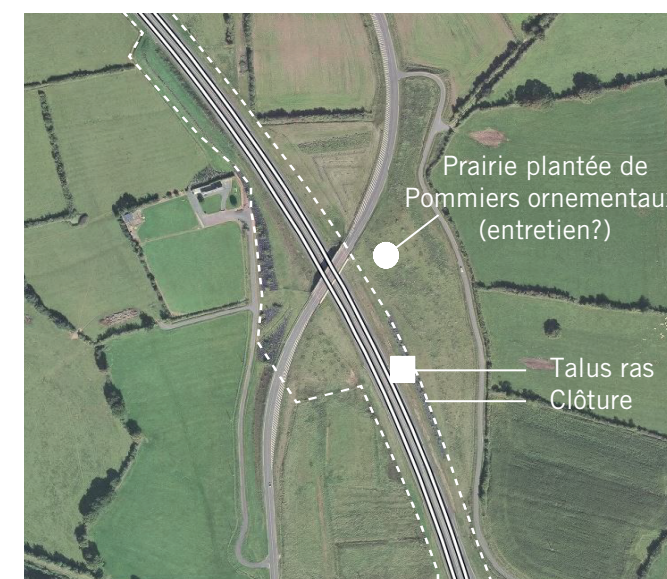
① Echangeur RN13/RN174



- Les parcelles de délaissés - Surface totale sur la séquence : 5,6 ha



② Le Pont de la Route des Peupliers -
L'arbre mort
Surface : 2ha
Parcelle sans entretien apparent -
Réservoir de biodiversité.



③ Le pont du hameau de Gros Talon et ses talus routiers

- Les ponts - Nombre sur la séquence : 7





La pérennisation du végétal.

Le végétal accompagne le relief, l'eau et les activités humaines. Le végétal est un garant des identités des paysages traversés par la RN174
Questionner et conforter les places et formes possibles du végétal de demain.



La maille bocagère de qualité - Les coteaux boisés qui ceinturent le marais - Les bosquets boisés



L'accompagnement des sites d'activités.

La question du positionnement, des limites et de l'insertion des installations est prépondérante pour limiter la banalisation des paysages ruraux traversés par la RN174.

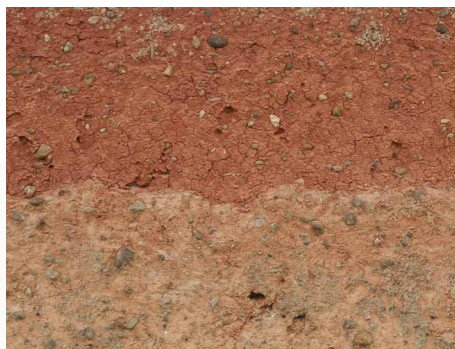


La zone d'activité du Rata - La centrale d'enfouissement du SIVOM du Point Fort à Saint-Fromond - L'entreprise Eiffage



La valorisation des couleurs, des contrastes et des matériaux.

La quatre voie est un voyage coloré au gré des saisons : la terre ocre dans les champs labourés, sur le bâti ancien, la blanchie des marais, l'évolution du végétal au cours de l'année,...
Questionner les couleurs, c'est prendre soin des identités des paysages rencontrés.



Les ocres de la terre dans le bâti et sur les talus routiers - La saisonnalité des Marais



La réqualification des parcelles de délaissés routiers le long de la voie au vu des enjeux des trois séquences, en y intégrant les questions de biodiversité et de transition écologique et énergétique.

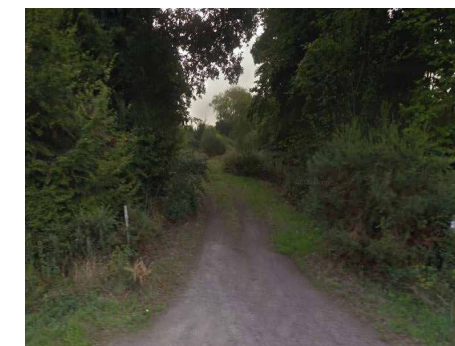


Les parcelles de délaissés le long de la voie - Lieux de stockage sauvage



La fonctionnalité des aménagements réalisés pour la transparence écologique.

Limitier les ruptures de la trame verte et bleue.



Le passage à faune de Cavigny

Séquence Rurale Agricole - Les objectifs et actions



Action 1 - Renforcer le maillage bocager.

- Rétablir les haies existantes.
- Replanter des arbres de haut jet (renouvellement de la strate arborée).
- Planter une haie bocagère en limite des parcelles les plus larges présentes le long de la RN174.



Action 3 - Donner à voir la couleur ocre de la terre sur les talus routiers.

- Ces argiles rouges et ocres sont très présentes sur les parcelles de labours et dans le bâti constitué de murs en terre. Les talus permettent de percevoir ces couleurs.
- Conforter la gestion actuelle de fauchage rase des talus qui par ailleurs sont tellement argileux que la végétation ne s'y installe pas.



Action 2 - Améliorer l'attractivité paysagère du site du Rata et de sa périphérie.

- Ce site est une porte d'entrée avant le bourg de Montmartin-en-Graignes, qui accueille différentes activités à la fois artisanales, de loisirs (terrain de sport, salle de fêtes, pique-nique, restauration) ainsi que de l'habitat.
- Requalifier les espaces publics communaux et liés aux loisirs en lien avec le bourg, dans une volonté de différenciation avec la zone d'activité artisanale.



Action 4 - Améliorer l'intégration des parcelles de délaissés liées à la route et ouvrages d'art routiers dans le paysage de la séquence.

- Définir les intérêts floristiques des parcelles de délaissés.
- Proposer des actions en lien avec les enjeux floristiques et leurs potentialités (sol, faune, flore,...), notamment la parcelle avec son arbre mort.
- Rechercher un volontaire pour exploiter la parcelle de délaissé du pont du hameau Gros Talon, dans l'objectif de maintenir une ambiance de prairie de fauche, en lien avec le paysage de la séquence.

Séquence Rurale Agricole - Etat des lieux - La zone d'activité du Rata



Une large parcelle de délaissés :
 - surface de 3ha entretenue par une fauche annuelle.
 - 2 très beaux arbres de haut jet.
 - des arbres d'ornement en souffrance / une difficulté de reprise pour certains.
 - stockage sur l'ancienne route.



Type d'activités par bâti :

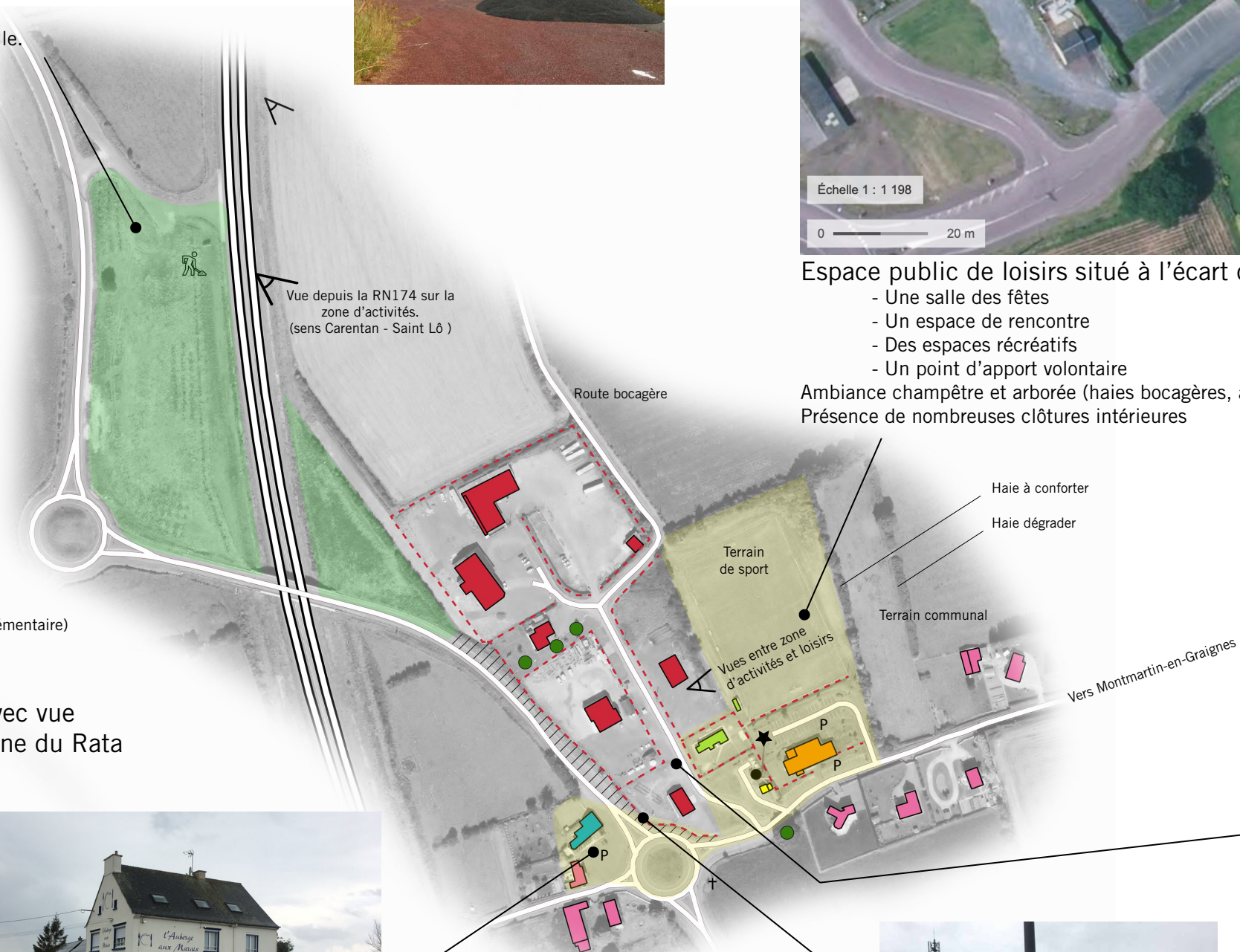
- Activité économique
- Habitat
- Hôtel Restaurant
- Local technique et antenne
- Vestiaire
- Salle des Fêtes

Lieux particuliers :

- Parcelle "délaissée"
- ▨ Abord routier
- Espace public autour de la salle des fêtes
- ▲ Point de vue
- Zone de stockage

Equipements :

- P Parking
- ★ Aire de jeux
- † Statue
- - - Clôture et haie
- Beaux arbres (Chêne et Tulipier de Virginie --> voir document complémentaire)



Un restaurant chambres d'hôtes avec vue directe sur l'espace routier et la zone du Rata

- Grand parking bitumé
- Ambiance minérale



Les abords routiers de la départementale, une vitrine pour la zone d'activités.

- Une vue directe sur les activités et leurs espaces de stockage.
- Aménagement sobre, peu végétalisé.
- Hétérogénéité des clôtures et bâtiments



Espace public de loisirs situé à l'écart du bourg :

- Une salle des fêtes
- Un espace de rencontre
- Des espaces récréatifs
- Un point d'apport volontaire

Ambiance champêtre et arborée (haies bocagères, arbres...)
 Présence de nombreuses clôtures intérieures

- Haie à conforter
- Haie dégrader



Route d'accès de la zone d'activités

- Large chaussée et large emprise
- Vues entre zone d'activités et loisirs
- Des beaux arbres



Séquence Rurale Agricole - Pistes d'actions - La zone d'activité du Rata

- Eléments présents sur le site :
- Bâti
 - Parcelle de délaissé
 - Abord routier
 - Espace public autour de la salle des fêtes
- Equipements :
- P Parking
 - ★ Aire de jeux
 - + Statue
 - Vieux arbres
- Proposition :
- Entrée de zone
 - Haie bocagère
 - Allée arborée

Renforcer le lien au bocage sur la parcelle de délaissés du Rata

- Planter une haie le long de la dépendance verte.
- Réaliser une fauche par an et/ou un boisement plein selon les résultats de l'étude floristique du CBNB.
- Conserver les deux arbres anciens.

- Fermer les vues par une haie bocagère.
- Requalifier la haie et boiser la parcelle pour un futur parc à la campagne.
- Séparer la zone récréative de la zone d'activité par une haie bocagère.

Offrir une vitrine plus champêtre à la zone d'activités.

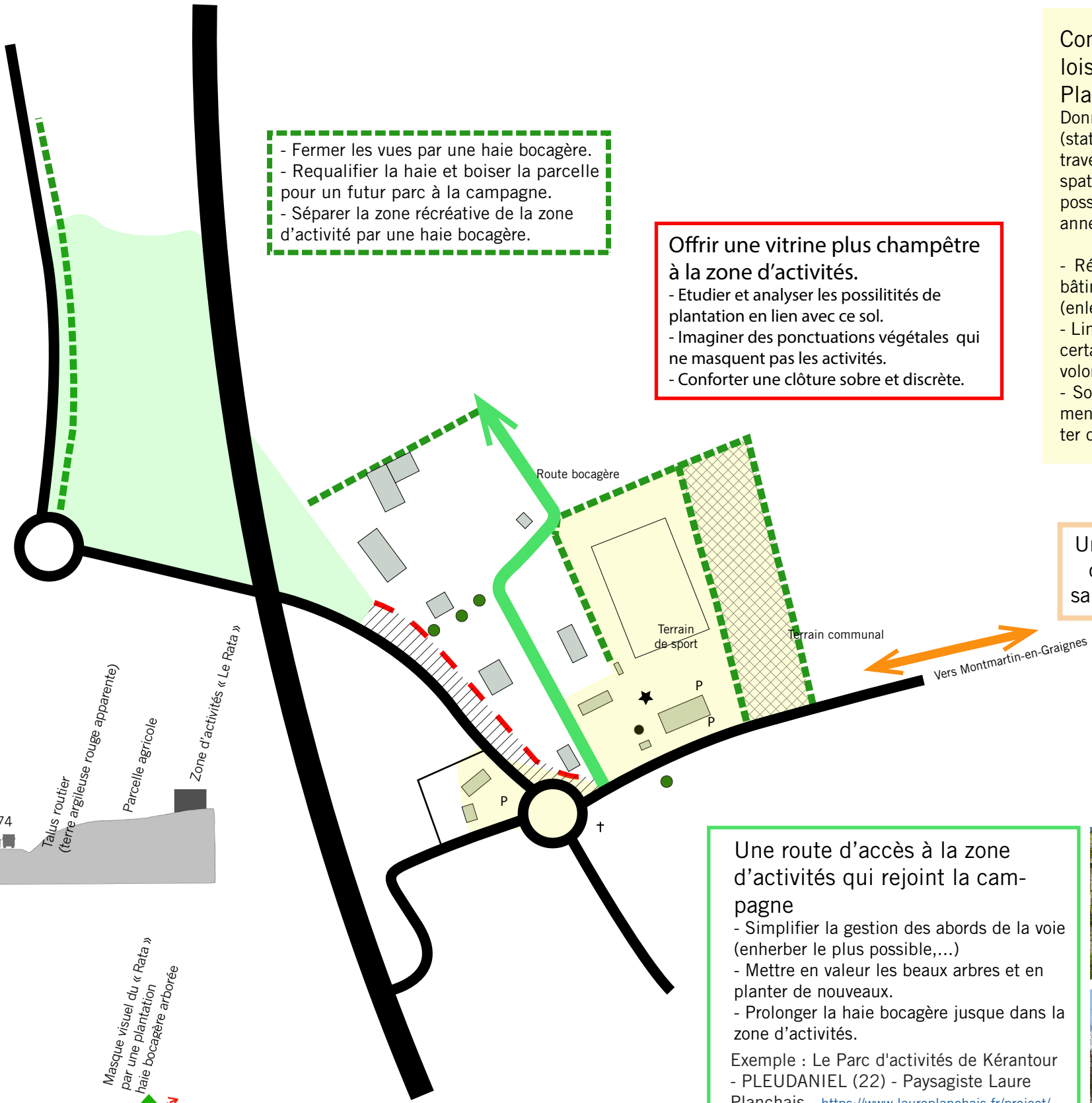
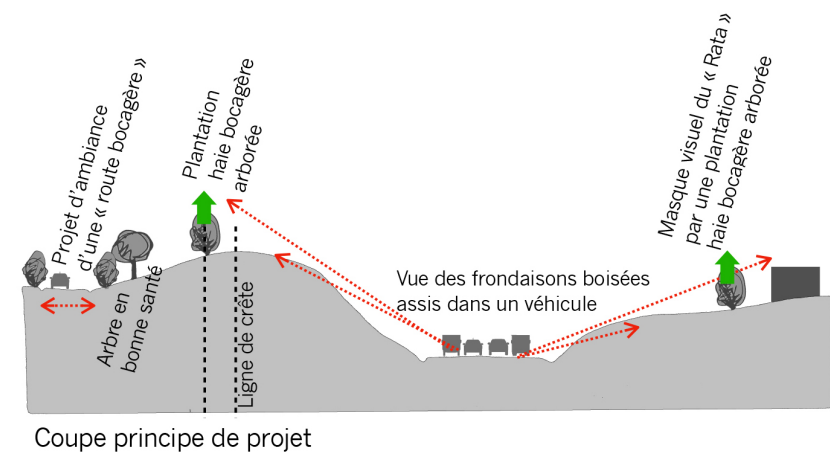
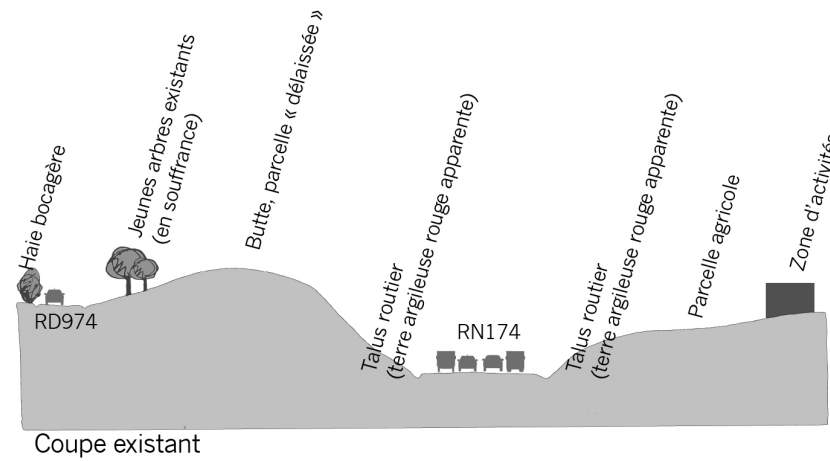
- Etudier et analyser les possibilités de plantation en lien avec ce sol.
- Imaginer des ponctuations végétales qui ne masquent pas les activités.
- Conforter une clôture sobre et discrète.

Conforter l'attractivité d'une zone de loisirs à la campagne en réalisant un Plan Guide

Donner un cadre pour ce lieu de convivialité (stationnement, circulation, usage, plantation...) à travers un PLAN GUIDE qui définit l'organisation spatiale du projet, ses ambiances et les phasages possibles de sa réalisation. (voir fiche exemple en annexe)

- Réunir les espaces publics associés à chaque bâtiment ou usage en un parc public (enlever certaines clôtures, créer des chemins,...)
- Limiter l'impact de la voirie (désimperméabiliser certaines circulations, déplacer le point d'apport volontaire,...)
- Soigner l'interface entre la route et les équipements (accompagner une clôture d'une haie, planter dans le parking du restaurant,...)

Une circulation douce pour conforter le lien entre la salle des fêtes et son bourg.



Une route d'accès à la zone d'activités qui rejoint la campagne

- Simplifier la gestion des abords de la voie (enherber le plus possible,...)
- Mettre en valeur les beaux arbres et en planter de nouveaux.
- Prolonger la haie bocagère jusque dans la zone d'activités.

Exemple : Le Parc d'activités de Kérantour - PLEUDANIEL (22) - Paysagiste Laure Planchais - <https://www.laureplanchais.fr/project/parc-dactivites-de-kerantour-a-pleudaniel-22/>



Séquence Rurale Agricole - La zone d'activités du Rata - Documents de références

23 janvier 2019 / Dans Urbanisme et Paysage / Catégories: Auvergne - Rhône Alpes, Cotentin, Pierres, Plan Guide, Valeurs d'exemples

Plan Guide du Parc du Rouget (15)



Lieu : 15290, Le Rouget
 Maître d'ouvrage : Commune du Rouget
 Maître d'oeuvre : Atelier du Rouget Simon Teyssou et Associés
 Responsables du projet : Simon Teyssou et Anabelle Peccaud

Crédit photos : Benoît Alazard
 Documents graphiques : Atelier du Rouget

Plan guide du Parc du Rouget

Capable d'articuler les projets du moment avec ceux d'hier et du futur, le plan guide du Rouget esquisse les contours d'un parc habité pensé comme un moyen pour régénérer le secteur sud du territoire communal.

Faisant suite à divers projets de requalification d'espaces publics, la commune du Rouget nous a proposé de concevoir la mutation des abords des équipements sportifs. Il nous a semblé opportun de répondre à la commande en proposant une ébauche de plan guide intitulé le « parc du Rouget », pensé à une échelle plus vaste et capable d'articuler les projets du moment avec ceux d'hier et du futur.

Le projet formalise les contours d'un parc habité pensé comme un moyen pour régénérer le secteur sud du territoire rougétou. Il invite à décroquer les pièces urbaines autonomes pour initier des porosités, à enrichir les continuités visuelles, à rétablir des continuités de milieux, à accroître le réseau des parcours, à repérer les secteurs mutables susceptibles d'être densifiés.

Son périmètre est établi selon des considérations géographiques, programmatiques et foncières. Pour des raisons pragmatiques, le parc est limité au territoire public. A la confluence du Moulègre et de ses affluents, il est caractérisé par ses milieux humides. Mais, on y trouve aussi des prairies et des espaces boisés. Il se distingue aussi par ses « sols construits » et équipements publics : la place de la mairie avec l'église, la poste et la mairie, l'ancien foirail, l'école, le terrain de foot, le city stade, la piscine, et le centre de remise en forme.

En réalité, la régénération du secteur Sud du bourg a débuté par un « d'urbanisme de fragments ». Ces actions premières ont fait émerger l'idée de parc. Articulant la place de la mairie et l'école, le foirail a été transformé en plateformes polyvalentes. Un chemin piéton a été aménagé le long de la rue des Écoles. La mutation des abords du plan d'eau s'est manifesté par l'abattage de nombreux épicéas, la plantation de feuillus, la création de plateformes de jeux, la mise en réseau des parcours, une gestion différenciée de la ripisylve et des prairies.

Depuis l'élaboration du plan-guide, des terrains de pétanque et un parking ont été créés à proximité du stade de foot en lieu et place de l'ancien camping tombé en désuétude. En 2020, divers travaux sont programmés : des jardins familiaux seront implantés au sud du boudrome et le chantier de la médiathèque va débuter en face du foirail. La synergie des projets permet de mutualiser des fonctions : aucune zone de stationnement nouvelle ne sera nécessaire. <http://www.atelierarchitecture.fr/plan-guide-du-parc-du-rouget-15/>

Le Tulipier de Virginie - Liriodendron tulipifera



Situé dans la zone d'activité du Rata, jeune arbre planté sans dans les années 70-80, dans la parcelle SARL Interviande.



Forêts de tulipier et de pins.

Le Tulipier de Virginie est originaire de la côte Nord Est des Etats-Unis et Sud-Ouest du Canada, région de grands lacs entre plaines et petites montagnes boisées.

Le tulipier a toujours accompagné la vie des américains : fabrication de canoë, ébénisterie... Il est lié aux grandes vallées fluviales habitées de l'Est Américain

Les premières graines sont ramenées en France en 1732 par L'amiral ou le Comte de La Galissonnière. Deux pieds issus de ces graines sont plantés en 1771 dans le jardin du Petit trianon à Versailles, mais les arbres sont malheureusement abattus par la tempête de décembre 1999.

Le tulipier à sa place dans de nombreux parcs et grands jardins, car il devient très grand à l'âge adulte. Très bel arbre régulier et pyramidal, il est apprécié par sa fleur crème au printemps et son feuillage or et orangé.



Dans la Manche, de très beaux tulipiers ont été plantés et ont fait leur place dans nos paysage au fil du temps : à Coutances au jardin des plantes, à hambye...



Alignement de tulipiers dans le parc de l'abbaye d'Hambye



Juin 2020

Séquence de Marais - Descriptif paysager

- Une séquence paysagère marquée par la saisonnalité :
- Blanchie des marais en hiver
 - Prairies de pâture en été
- Marais situé le long de l'ancien canal de la Taute et de la Vire.



Juillet 2020



①

Un coteau boisé.
Une ceinture pour le marais
Des habitations dissimulées
dans les boisements, avec le
clocher de l'église, un repère
dans le paysage.
(Bourg de Neuilly-la-Forêt)

②

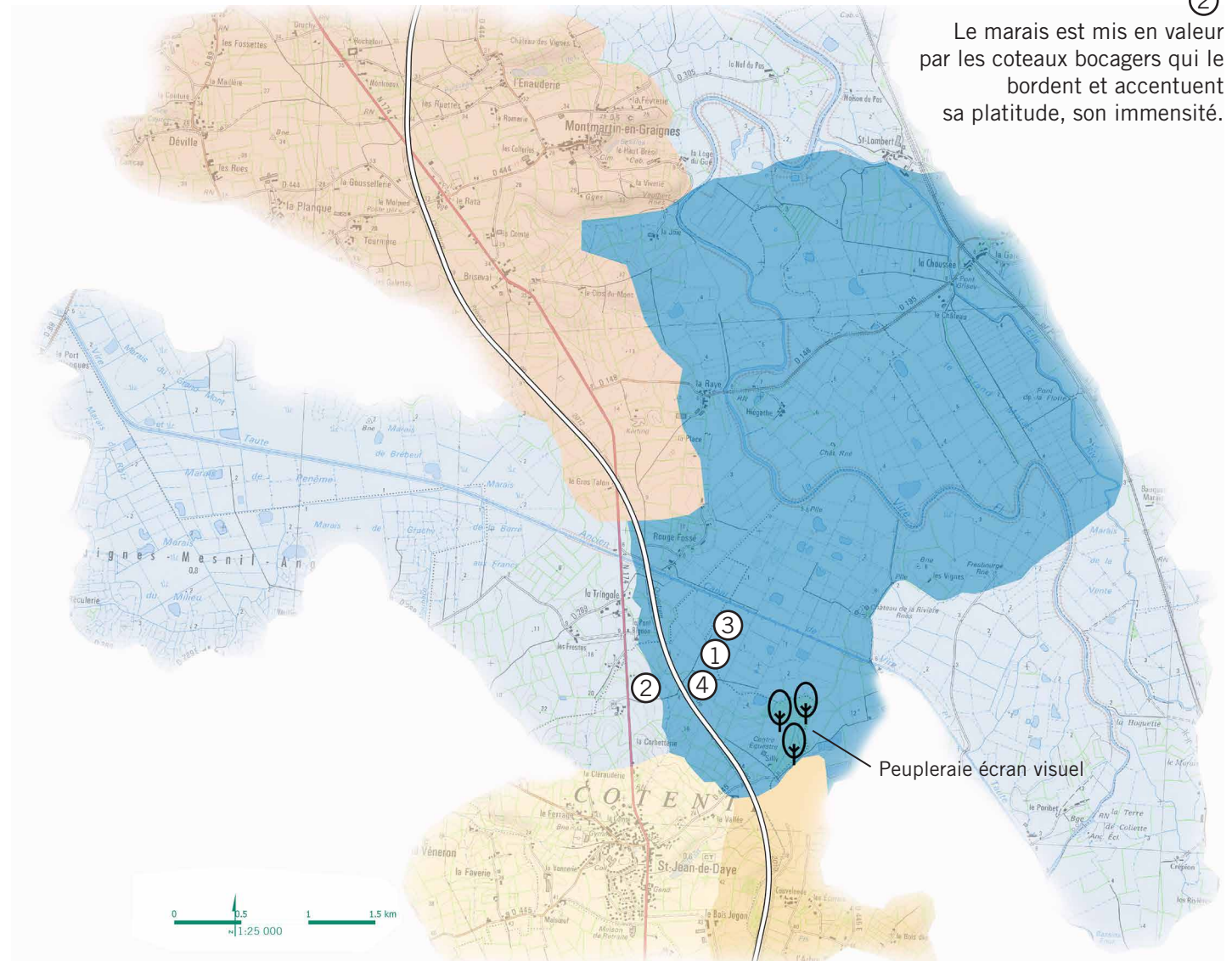
Le marais est mis en valeur
par les coteaux bocagers qui le
bordent et accentuent
sa platitude, son immensité.



Le coteau bocager

Le fossé et ses roselières

③



Peupleraie écran visuel



Haie en limite
marais - coteau

④

*" Ce qui me marque le plus sur
la RN174, ce sont les marais en
eau durant la période hivernale.
Leur évolution est remarquable !
Entre le blanc de l'eau en hiver
et les verts des prairies en été. "*
Parole d'usager

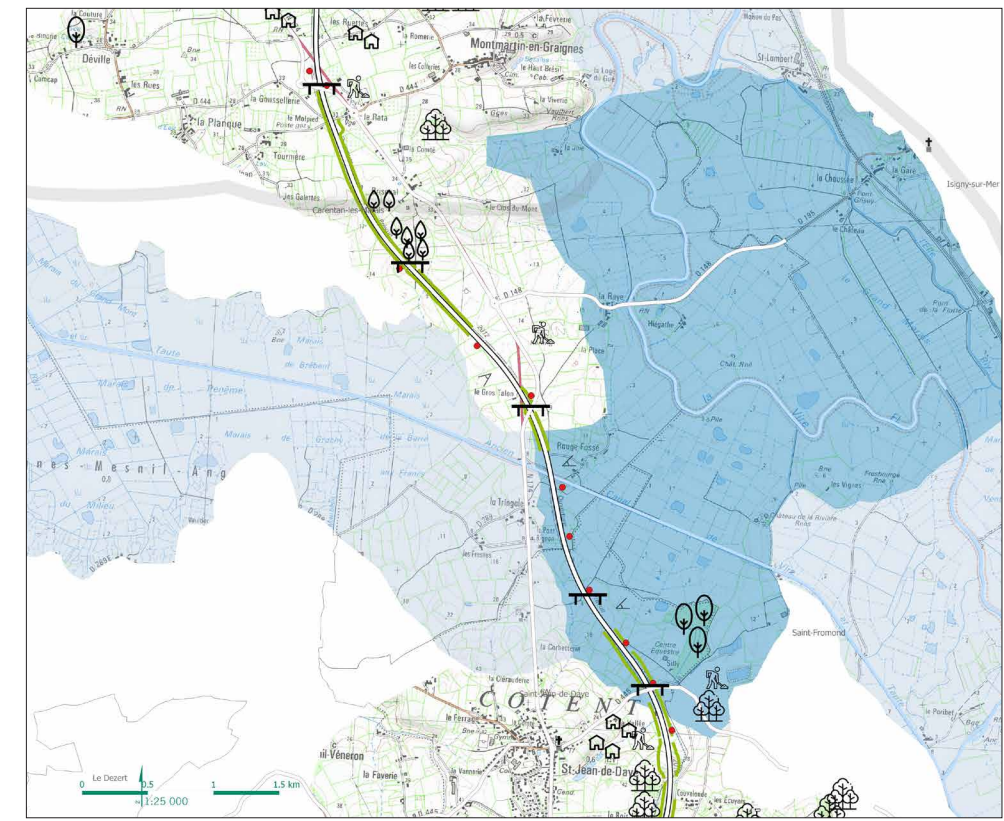
Les couleurs et ambiances emblématiques de la séquence :



Le coteau sombre accentué par les branches nues en contraste avec l'eau, ses reflets et l'ondulation de l'herbe,... Les lignes claires des roselières dans les fossés,... Les jaunes lumineux du printemps, le foin, les chatons des saules,...

Séquence de Marais - Les ouvrages routiers et parcelles de délaissés liées à la route

- Les parcelles de délaissés - Surface totale sur la séquence : 1ha



① La parcelle de délaissés du pont du marais - Hameau de la Corbeterie. Parcelle en cours d'enfrichement et accueillant des dépôts sauvages

- Les ponts - Nombre sur la séquence : 1



Le pont du Marais

Un pont qui émerge et bouleverse un paysage très plat.

- ① Un pont routier (pilier béton et rembarde urbaine) au coeur du paysage vitrine de la RN174.

Une voirie aménagée pour des usages agricoles et pédestres.

- Les talus de la séquence



- ① Les talus du pont du Marais. Le pont s'accroche à deux monticules bâchés et plantés qui viendront fabriquer deux collines boisées dans ce plat paysage. Actuellement, les bâches ne s'intègrent absolument pas dans le paysage aux terres rouges, aux champs verdoyants,...



La pérennisation du végétal.

Le végétal accompagne le relief, l'eau et les activités humaines. Le végétal est un garant des identités des paysages traversés par la RN174
Questionner et conforter les places et formes possibles du végétal de demain.



La maille bocagère de qualité - Les coteaux boisés qui ceignent le marais - Les bosquets boisés



L'accompagnement des sites d'activités.

La question du positionnement, des limites et de l'insertion des installations est prépondérante pour limiter la banalisation des paysages ruraux traversés par la RN174.



La zone d'activité du Rata - La centrale d'enfouissement du SIVOM du Point Fort à Saint-Fromond - L'entreprise Eiffage



La valorisation des couleurs, des contrastes et des matériaux.

La quatre voie est un voyage coloré au gré des saisons : la terre ocre dans les champs labourés, sur le bâti ancien, la blanchie des marais, l'évolution du végétal au cours de l'année,...

Questionner les couleurs, c'est prendre soin des identités des paysages rencontrés



Les ocres de la terre dans le bâti et sur les talus routiers - La saisonnalité des Marais



La réqualification des parcelles de délaissés routiers le long de la voie au vu des enjeux des trois séquences, en y intégrant les questions de biodiversité et de transition écologique et énergétique.

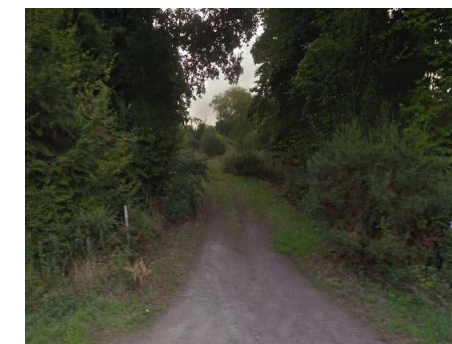


Les parcelles de délaissés le long de la voie - Lieux de stockage sauvage



La fonctionnalité des aménagements réalisés pour la transparence écologique.

Limiter les ruptures de la trame verte et bleue.



Le passage à faune de Cavigny

Séquence de Marais - Les objectifs et actions



Action 2 - Préserver les vues sur les marais et valoriser sa saisonnalité.

- Conforter des ouvertures visuelles lointaines.
- Assurer une veille de gestion limitant l'enfrichement des marais.
- Eviter toute plantation qui fermerait les vues le long de la RN174.



Action 3 - Mettre en relation le pont du Marais et son paysage.

- Créer une liaison douce entre Saint-Jean-de-Daye et le marais de la Vire.
- Réfléchir à une évolution possible de l'ouvrage d'art qu'est le pont. Comment lui permettre de devenir un "bel objet" dans ce paysage incroyable ?



Action 1 - Anticiper l'exploitation de la peupleraie pour conserver l'écran visuel du centre d'enfouissement.

- Porter une attention particulière sur la potentielle et future exploitation de la peupleraie (coupe partielle ?).



Action 4 - Améliorer l'intégration des parcelles de délaissés liées à la route et ouvrages d'art routiers dans le paysage de la séquence.

- Définir les intérêts floristiques des parcelles de délaissés.
- Proposer des actions en lien avec les enjeux floristiques et leurs potentialités (sol, faune, flore,...).
- Quelle gestion de la parcelle au pied du pont ?, la laisser s'enfricher pour éviter les apports de déchets sauvages,...



Action 5 - Assurer la fonctionnalité des passages hydrauliques.

- S'assurer que ces aménagements participent bien à la fonction de transparence écologique recherchée.



Vue sur les marais été



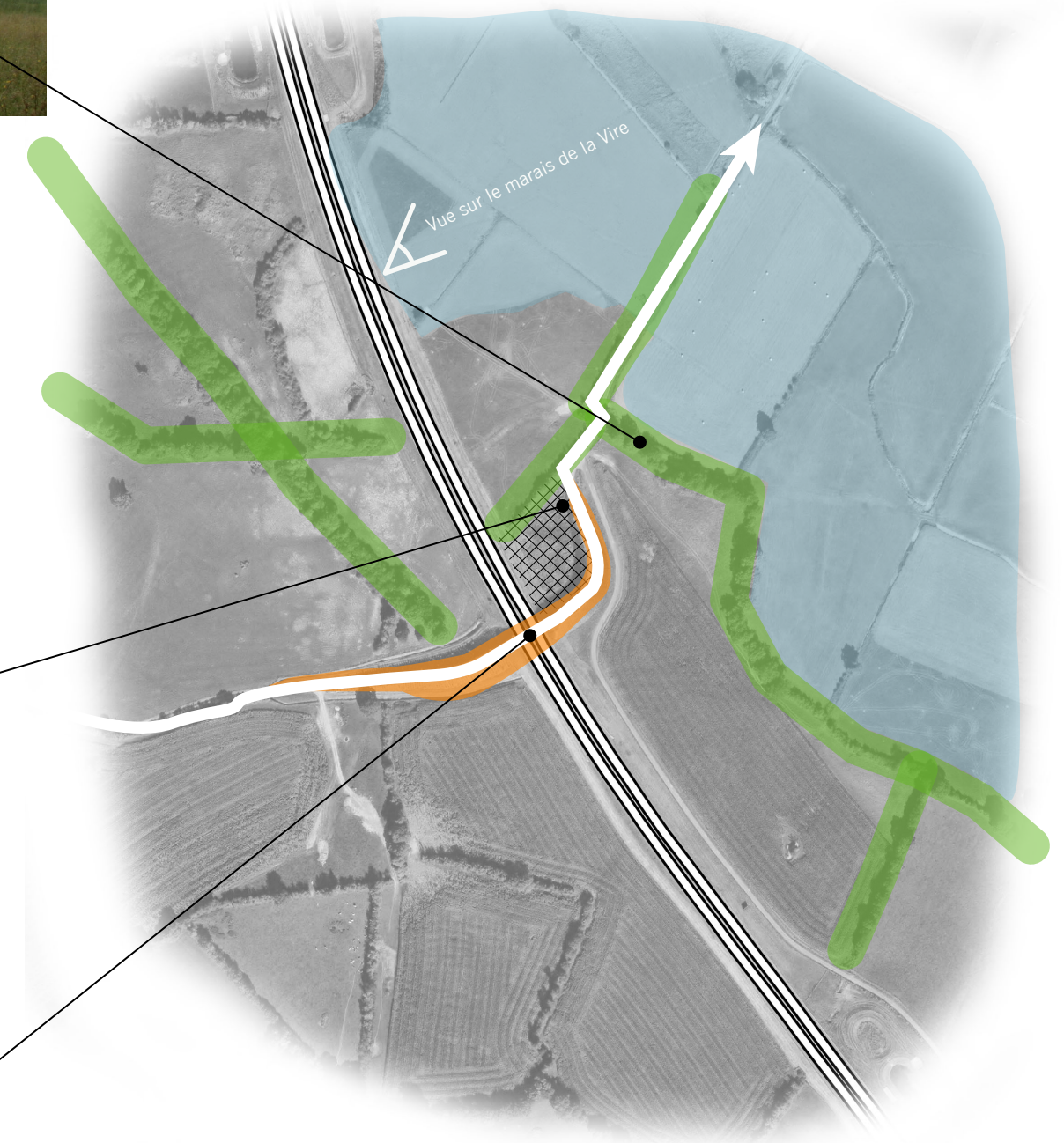
Vue sur les marais hiver



Les franges et coteaux bocagers renforcent la platitude et l'ouverture des marais

- Ceinture boisée.
- Quelques ouvertures lointaines sur les Marais
- Haies remarquables qualitatives / Arbres centenaires

- Marais de la Vire
- Talus planté
- Zone de friche
- Haies bocagères
- Chemin agricole et pédestre
- Point de vue important depuis la RN 174

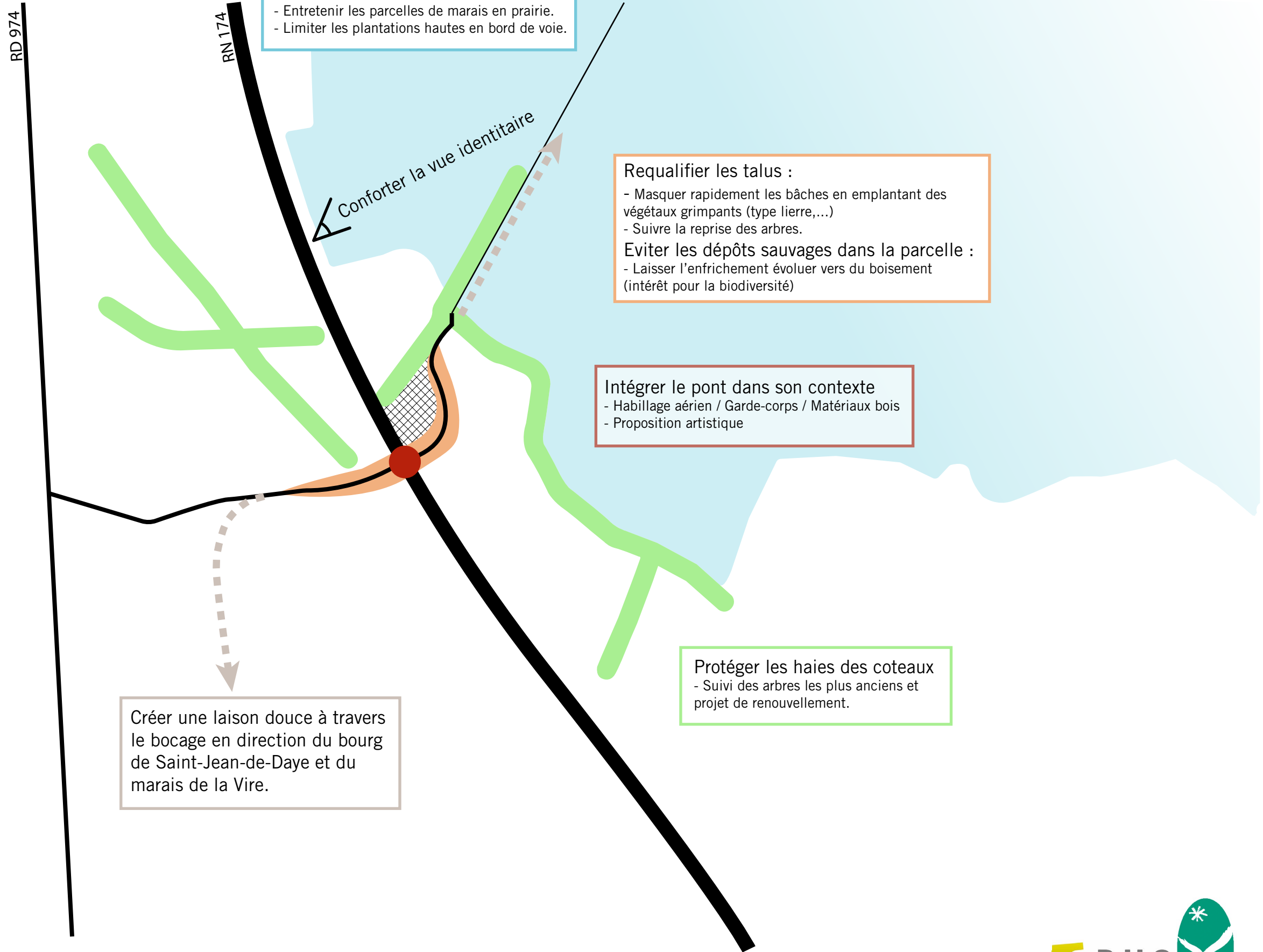


Banalité d'un pont routier dans un paysage exceptionnel.

- Pont routier pour un usage agricole et pédestre.
- Une reprise du végétal difficile sur les talus.
- Parcelle en friche au pied du pont, espace de stockage de déchets sauvages.
- Création de 2 buttes incongrues dans la platitude marais qui mettent en exergue le pont.

Séquence de Marais - Pistes d'actions - Le pont du Marais

- Marais de la Vire
- Talus planté
- X Zone de friche
- Haies bocagères
- Chemin agricole et pédestre
- ▷ Point de vue important depuis la RN 174



	<p>Diplôme : Ingénieur Spécialité : Paysage Spécialisation / option : Projet de Paysage Site et Territoire Enseignant référent : Véronique BEAUJOUAN</p>
<p>Auteur(s) : Laure LECERF Date de naissance* : 23/05/1994</p>	<p>Organisme d'accueil : Parc naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin</p>
<p>Nb pages : 44 Annexe(s) : 0</p>	<p>Adresse : 3 village Ponts-Ouve, Saint-Côme-Du-Mont – 50 500 Carentan-les-Marais</p>
<p>Année de soutenance : 2020</p>	<p>Maître de stage : Joëlle RIMBERT</p>
<p>Titre français : L'intervention du paysagiste sur les parcelles de délaissés routiers au regard de la transition écologique des territoires.</p> <p>Titre anglais : The intervention of the landscaper on the plots wasteland on the side of the roads with regard to the ecological transition of the territories.</p>	
<p>Résumé (1600 caractères maximum) : L'étude des paysages traversés par la RN174, dans le PNR des Marais du Cotentin et du Bessin, pointe du doigt un certain nombre de parcelles de délaissés en bord de voie. Anciennement agricoles ces espaces sont aujourd'hui à la recherche d'une nouvelle vocation.</p> <p>Les objectifs de transition territoriale sont l'occasion de proposer des projets innovants sur ces parcelles en lien avec les paysages et les problématiques actuelles et futures des territoires. Dans ce contexte, ces nombreux espaces sont l'occasion de remettre en question notre consommation d'espace ainsi que la place du projet routier sur nos territoires.</p>	
<p>Abstract (1600 caractères maximum) : The study of the landscapes crossed by the RN174, in the PNR of Marais du Cotentin et du Bessin, points to a certain number of plots wasteland on the side of the road. Formerly agricultural, these areas are now looking for a new vocation.</p> <p>The objectives of territorial transition are an opportunity to propose innovative projects on these plots in connection with the landscapes and the current and future problems of the territories. In this context, these numerous spaces are an opportunity to question our consumption of space as well as the place of the road project on our territories.</p>	
<p>Mots-clés : Parcelles de délaissés routiers – Friche - Transition écologique – Paysage - Infrastructure linéaire de transport</p> <p>Key Words: Wasteland – Ecological transition – Landscape – Linear transportation infrasture</p>	

* Élément qui permet d'enregistrer les notices auteurs dans le catalogue des bibliothèques universitaires