



HAL
open science

**L’outil Plan de Paysage, à l’origine de la construction
d’un projet de territoire basé sur une approche
paysagère : quels apports, quelles limites à cette
démarche ? Étude de cas : le Plan de Paysage du Réseau
Routier Régional Guadeloupéen**

Alice Maupas

► **To cite this version:**

Alice Maupas. L’outil Plan de Paysage, à l’origine de la construction d’un projet de territoire basé sur une approche paysagère : quels apports, quelles limites à cette démarche ? Étude de cas : le Plan de Paysage du Réseau Routier Régional Guadeloupéen. Sciences du Vivant [q-bio]. 2021. dumas-03404621

HAL Id: dumas-03404621

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03404621>

Submitted on 26 Oct 2021

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.

AGROCAMPUS OUEST

CFR Angers CFR Rennes

Mémoire de fin d'études

Année universitaire : 2020-2021

Spécialité :

Paysage

Spécialisation (et option éventuelle) :

Projet de Paysage, Site et Territoire (PPST)

Xd'ingénieur d'AGROCAMPUS OUEST (École nationale supérieure des sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage), école interne de L'institut Agro (Institut national d'enseignement supérieur pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement)

de master d'AGROCAMPUS OUEST (École nationale supérieure des sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage), école interne de L'institut Agro (Institut national d'enseignement supérieur pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement)

de Montpellier SupAgro (étudiant arrivé en M2)

d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

**L'outil Plan de Paysage, à l'origine de la
construction d'un projet de territoire basé sur
une approche paysagère : quels apports,
quelles limites à cette démarche ?
*Etude de cas : le Plan de Paysage du Réseau Routier
Régional Guadeloupéen***

Par : Alice MAUPAS

Soutenu à Angers, le 16/09/2021

Devant le jury composé de :

Président : Julie Bourbeillon

Maître de stage : Bérangère Sabatier

Enseignant référent : Nathalie Carcaud

Autres membres du jury : Christoph Moning,
Enseignant-chercheur à la Hochschule
Weihenstephan-Triesdorf (HSWT)

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

Au moment de clore la rédaction de ce mémoire de fin d'études, je tiens à adresser mes chaleureux remerciements à l'ensemble de l'équipe de l'agence SIGNES PAYSAGES, pour leur accueil, leur disponibilité et pour tous les agréables moments partagés pendant ces 6 mois.

Merci tout particulièrement à Bérangère Sabatier, pour son encadrement et son écoute tout au long de ce stage ; merci également de m'avoir fait confiance pour la réalisation de mes diverses missions.

Je remercie également ma tutrice, Nathalie Carcaud, pour son accompagnement, son écoute et sa bienveillance, tout au long de cette année scolaire comme dans le cadre de ce stage.

Pour leur soutien sans faille depuis toutes ces années, un grand merci à mes parents et à mes sœurs. Merci d'avoir fait naître en moi cet attrait pour la nature et les grands espaces, m'ayant par la suite permis de me lancer dans ces études de paysage.

Je tiens également à remercier l'ensemble des personnes rencontrées lors de ces 6 ans d'aventures inhpiennes. Ces années d'études m'auront beaucoup apporté, tant sur le plan professionnel que personnel. Un grand merci à Kimberley Tartine et tous les autres, pour tous ces temps d'échanges.

Merci également à toi Clara, pour ton optimisme à toute épreuve, ta patience et tes encouragements quotidiens tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Enfin, Victor, ma dernière pensée est pour toi ; j'espère que depuis là-haut tu te réjouis de me voir enfin devenir 'ingénieure des plantes'.



Figure 1 : Vue sur les paysages guadeloupéens depuis la RN 2 (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....p.9

I. DU PAYSAGE « REMARQUABLE » A UNE PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE « CADRE DE VIE » DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES.....p.11

1. UNE APPARITION PROGRESSIVE DE LA NOTION DE PAYSAGE.....p.11

2. D'UNE PROTECTION CENTRÉE SUR LES SITES ET MONUMENTS REMARQUABLES, A UNE PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE «CADRE DE VIE».....p.13

a. Une protection réservée aux espaces naturels.....p.13

b. La loi Paysage, pour une considération de l'ensemble des paysages.....p.14

3. LE PAYSAGE ORDINAIRE DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES : UNE APPARITION PROGRESSIVE DEPUIS LES ANNEES 2000.....p.15

a. Le paysage dans les textes de loi.....p.15

b. Des politiques paysagères pour cadrer les interventions sur le paysage.....p.18

4. LE PLAN DE PAYSAGE, POUR ACCOMPAGNER ET CADRER LES ÉVOLUTIONS PAYSAGÈRES D'UN TERRITOIRE.....p.19

a. Une démarche volontariste, à disposition des collectivités locales.....p.19

b. Une élaboration en trois temps.....p.20

II. UN PLAN DE PAYSAGE POUR LE RESEAU ROUTIER RÉGIONAL DE LA GUADELOUPE.....p.22

1. LA GUADELOUPE, UN ARCHIPEL DE GRANDE BIODIVERSITÉ AU DÉVELOPPEMENT DÉPENDANT DE SON RÉSEAU ROUTIER.....p.22

a. Situation géographique.....p.22

b. Des premiers peuplements à la départementalisation.....p.24

c. Un « Hotspot » de la biodiversité en danger.....p.24

d. La Guadeloupe et ses paysages «carte postale», socle d'une économie touristique importante.....p.25

e. Un archipel inégalement habité et développé.....p.27

f. Le réseau routier guadeloupéen, indispensable aux déplacements et au développement de l'archipel.....p.28

2. UN PLAN DE PAYSAGE, POUR REpondre AUX ENJEUX AUXQUELS SE CONFRONTE LE RESEAU ROUTIER.....p.30

a. La route, élément paysager à part entière souvent mal perçu.....p.30

b. De nombreux éléments freinant la perception sur les paysages.....p.32

c. L'insertion des infrastructures routières dans les paysages et les milieux environnants.....p.32

d. La prise en compte du confort des usagers de la route.....p.33

III. UNE DEMARCHE NOVATRICE, SE HEURTANT NEANMOINS A CERTAINES LIMITES.....	p.35
1. UN PLAN DE PAYSAGE, POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX AUXQUELS SE CONFRONTE LE RÉSEAU ROUTIER.....	p.35
a. Un travail de terrain en plusieurs étapes.....	p.35
b. Une longue phase de synthèse des données collectées.....	p.37
2. UN OUTIL PERMETTANT DE PENSER AUTREMENT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	p.39
a. Un diagnostic paysager apportant un niveau de connaissances inédit sur les paysages routiers.....	p.39
b. Une co-construction du Plan de Paysage, source d'enrichissement mutuel.....	p.40
c. Un plan d'actions transversal, prenant en compte une pluralité de thématiques d'aménagement.....	p.40
3. UN TERRITOIRE D'ÉTUDES COMPLEXE ET UNE GESTION ROUTIÈRE AXÉE SUR LE « TOUT FONCTIONNEL » FREINS MAJEURS À LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PAYSAGE.....	p.41
a. Une échelle d'étude peu adaptée.....	p.41
b. Le paysage, élément « incongru » de l'aménagement territorial.....	p.43
CONCLUSION.....	p.44

TABLE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Vue sur les paysages guadeloupéens depuis la RN 2 (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.3</i>
<i>Figure 2 : Paysage routier, RN3 (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.10</i>
<i>Figure 3 : Caspar David Friedrich, un peintre influent du romantisme allemand. A gauche : « Le voyageur contemplant une mer de nuages » (1818), à droite : « Le rêveur » (1835-1840). Source : larousse.fr.....</i>	<i>p.12</i>
<i>Figure 4 : L'impressionisme, temps fort de la peinture de paysage. Vue du petit port de Lorient, Berthe Morisot (1856). Source : rivagedeboheme.fr.....</i>	<i>p.12</i>
<i>Figure 5 : Evolution de la prise en compte des paysages dans les textes de loi (Maupas, 2021).....</i>	<i>p.17</i>
<i>Figure 6 : L'élaboration d'un Plan de Paysage, une démarche en trois temps (Maupas, 2021).....</i>	<i>p.21</i>
<i>Figure 7 : L'archipel guadeloupéen, 6700 kilomètres à l'ouest du territoire métropolitain (Géoportail, 2021).....</i>	<i>p.22</i>
<i>Figure 8 : L'archipel guadeloupéen (Comité du Tourisme des Îles de Guadeloupe, 2017).....</i>	<i>p.23</i>
<i>Figure 9 : L'anthropisation des milieux, un danger pour la biodiversité (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.25</i>
<i>Figure 10: Unités paysagères et grands ensembles paysagers de l'archipel guadeloupéen (DEAL Guadeloupe, Ecce Terra, 2015).....</i>	<i>p.26</i>
<i>Figure 11 : Répartition démographique à l'échelle de l'archipel (Karugéo, 2021).....</i>	<i>p.27</i>
<i>Figure 12 : Configuration actuelle du réseau routier régional guadeloupéen (Géoportail, 2021).....</i>	<i>p.28</i>
<i>Figure 13 : La voiture, nécessaire aux déplacements de toute une population (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.29</i>
<i>Figure 14 : Perceptions sur le grand paysage depuis la route. Ici, RN4 au niveau de l'Anse à la Barque (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.31</i>
<i>Figure 15 : Une difficile intégration de l'élément routier dans le milieu environnant (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.33</i>
<i>Figure 16 : Un Plan de Paysage, pour accompagner les évolutions des paysages routiers (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.34</i>
<i>Figure 17 : Définition de séquences paysagères – ici, la séquence forestière (Signes Paysages, Alice Maupas, 2021).....</i>	<i>p.37</i>
<i>Figure 18 : Des actions spatialisées ; par exemple, aménagement de belvédères le long du réseau routier (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.38</i>
<i>Figure 19 : Des actions sous la forme de grands principes d'aménagement ; par exemple, réaménagement et pacification des entrées de ville(Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020).....</i>	<i>p.38</i>

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Etapes détaillées de l'élaboration d'un plan de paysage.....	p.49
ANNEXE 2 : Méthode de réalisation du diagnostic routier (ici, RN 8).....	p.50
ANNEXE 3 : Objectif de qualité paysagère.....	p.65
ANNEXE 4 : Fiche action.....	p.66

INTRODUCTION

Après être longtemps demeuré un élément porteur de sens uniquement pour une élite artistique et géographique, le paysage est devenu, au 20^{ème} siècle, un véritable enjeu dans les gestions des territoires européens (Dubois 2009). L'adoption en France, en 1993, de la loi « Paysage », atteste de la montée en puissance de ces préoccupations paysagères (Dérioz et al. 2010). En établissant le rôle du paysage comme un élément clé du cadre de vie des populations, la Convention Européenne du Paysage a permis de porter un intérêt égal à l'ensemble des paysages (Paradis, Lelli 2010), en passant d'une prise en compte du « paysage monument » à une prise en compte du « paysage territoire » (Davodeau 2007) dans les politiques publiques. Elle a de surcroît légitimé le paysage comme composante patrimoniale, autant sur le plan écologique que culturel, mais également comme composante économique, en considérant la protection, la gestion et l'aménagement comme une source d'emplois (Conseil de l'Europe 2000).

L'action paysagère est alors devenue envisageable sur tous les espaces et à toutes les échelles d'actions, après des siècles passés à ne se préoccuper que des paysages dits « remarquables » (Donadieu 2007a). La Convention Européenne du Paysage marque donc un tournant pour la prise en compte du paysage dans l'aménagement des territoires, en invitant les pouvoirs publics à “ mettre en œuvre, aux niveaux local, régional, national et international, des politiques et des mesures destinées à protéger, à gérer et à aménager les paysages d'Europe, afin de conserver ou d'améliorer leur qualité et de veiller à ce que les populations, les institutions et les collectivités territoriales reconnaissent leur valeur et leur intérêt ” (Conseil de l'Europe 2000). Cette prise en compte du paysage dans les politiques publiques est allée de pair avec le développement d'outils visant à accompagner et cadrer les démarches paysagères des territoires : projets, plans, chartes paysagères, se sont multipliés afin d'intégrer la dimension paysagère dans les projets de territoire (Sgard et al. 2010).

La démarche Plan de Paysage est un de ces outils, dont le but est de penser l'aménagement du territoire en mettant le paysage au cœur du processus de réflexion afin d'élaborer une politique territoriale prenant en compte l'ensemble des politiques d'aménagement, afin de penser l'évolution des territoires à travers le prisme paysager, et établir un programme d'actions permettant de poser un cadre pour ces évolutions. Dépendant de la subjectivité de chacun, le paysage permet à tous de poser un regard propre sur le territoire, et peut ainsi servir à rassembler et faire dialoguer divers acteurs de l'aménagement du territoire aux savoir-faire variés, afin de porter une démarche d'aménagement territorial pluridisciplinaire (Dubois 2009). Cette idée de « paysage-outil » permettant une mise en cohérence des politiques publiques (Davodeau 2011) donne au paysagiste le rôle de médiateur (Donadieu 2009), « chef-d'orchestre » pour la construction de projets de territoires multisectoriels, rendue possible par cette approche paysagère fédératrice.

Cette démarche novatrice se heurte néanmoins à certains blocages, le paysage demeurant pour certains un outil d'aménagement incomplet au regard de l'ensemble des politiques sectorielles de l'aménagement (Fourault-Cauët 2010), outil dont la prise en main par les acteurs locaux demeure difficile (Sgard et al. 2010). La démarche Plan de Paysage, au même titre que l'ensemble des outils servant de support à la mise en œuvre des politiques paysagères, semble montrer certaines limites quant à sa capacité à impulser des changements profonds dans les méthodes de gestion et d'aménagement des territoires (Berlan-Darqué et al. 2007).

Nous nous interrogerons donc sur la place laissée à la démarche paysagère dans la construction d'un projet de territoire. Aussi nous chercherons à répondre à la problématique suivante :

L'outil 'Plan de Paysage' à l'origine de la construction d'un projet de territoire basé sur une approche paysagère : quels apports, quelles limites à cette démarche ?

Pour pouvoir évaluer la pertinence de cet outil, nous effectuerons une étude de cas, qui portera sur :

Le Plan de Paysage du Réseau Routier Régional de Guadeloupe (PPRRRG)

Dans un premier temps nous reviendrons en détail sur l'apparition progressive de la notion de paysage, et son évolution au fil des siècles, pour comprendre le cheminement ayant abouti à sa prise en compte dans les politiques publiques. Nous expliciterons également le cadre méthodologique relatif à la démarche Plan de Paysage, qui constitue l'un des outils permettant la prise en compte des paysages dans l'élaboration d'un projet territorial.

Dans un second temps nous étudierons le contexte ayant conduit à formuler le besoin d'élaborer d'un Plan de Paysage pour le réseau routier régional de Guadeloupe. Pour cela, nous étudierons les réalités géographiques, paysagères et sociales auxquelles est confronté l'archipel guadeloupéen, et la place prépondérante qu'occupe le réseau routier sur ce territoire. Nous verrons par la suite en quoi la prise en compte des paysages est une nécessité dans les projets routiers et la gestion des routes. Cela nous amènera à introduire les enjeux majeurs à l'origine de l'élaboration de ce Plan de Paysage.

Enfin dans un troisième temps nous conduirons une analyse critique vis-à-vis de ce Plan de Paysage, afin d'en révéler les atouts et les faiblesses. Nous questionnerons la pertinence de la démarche, en revenant sur son déroulé chronologique et en analysant par la suite l'intérêt que présente cette approche novatrice pour l'aménagement du territoire, ainsi que les freins à la mise en œuvre du plan d'actions de ce Plan de Paysage.

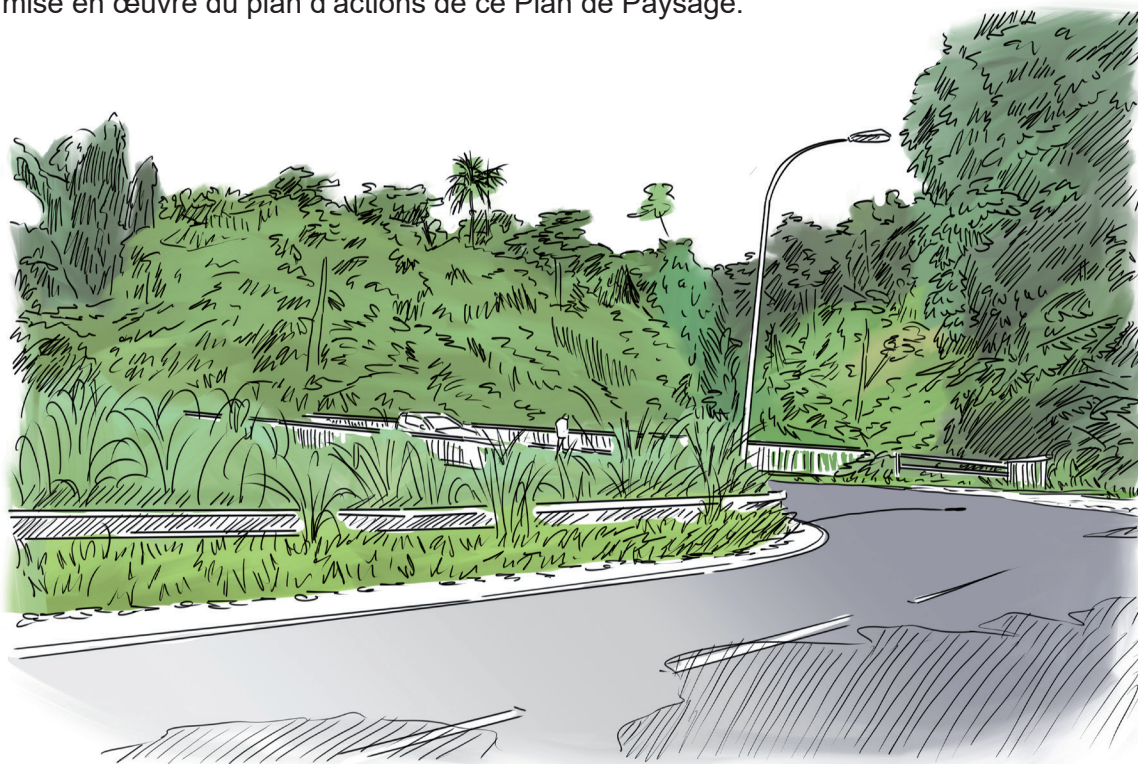


Figure 2 : Paysage routier, RN3 (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

I. DU PAYSAGE « REMARQUABLE » À UNE PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE « CADRE DE VIE » DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES

1. UNE APPARITION PROGRESSIVE DE LA NOTION DE PAYSAGE

A la croisée des sciences naturelles et des sciences sociales, le paysage prend en compte des aspects objectifs (composantes naturelles, fonctionnelles) et subjectifs (relevant de la sensibilité de tout un chacun). Il est, depuis toujours, un élément fondamental de notre environnement : lieu de vie, de travail, de déplacement, les paysages sont la toile de fond de l'ensemble de nos actions. Mais à l'échelle de l'Histoire de l'humanité, la notion de paysage n'est que très récente.

Le terme de paysage désigne en premier lieu une œuvre picturale : il apparaît pour la première fois au 3^{ème} siècle après JC, en Chine (Donadieu et al. 2012). Les élites culturelles chinoises, alors en exil forcé, découvrent des paysages qui leur étaient jusque là inconnus, rendant nécessaire l'apparition d'un terme pour les qualifier (Berque 1995). C'est à cette époque que fut écrit, en Chine, le premier traité de paysage « Introduction à la peinture de paysage », affirmant que « le paysage, tout en possédant une forme matérielle, tend vers l'esprit » (Donadieu et al. 2012).

La notion de paysage n'émerge que tardivement en Europe : bien que le terme allemand « landschaft » apparaisse dès la fin du 8^{ème} siècle, en lien avec la notion de territoire (Donadieu et al. 2012), sa traduction dans les langues latines apparaît au cours du 16^{ème} siècle, et désigne en premier lieu « le résultat, sur un panneau de bois ou une toile, du travail du peintre » (Paquot 2016).

La peinture de paysage se développe à cette même période ; elle permet d'offrir des représentations de la nature, où celle-ci constitue l'élément clé du tableau. Jusque là, dans la peinture occidentale, le paysage ne servait que de toile de fond, d'élément décoratif aux tribulations de personnages mythiques ou religieux, et ne constituait en aucun cas un sujet (Fortier-Kriegel, Crossay 2005).

Les pratiques agricoles sont à l'origine d'une grande partie des paysages terrestres, tels que nous les connaissons aujourd'hui. Agriculteurs, vignerons, forestiers... ont façonné les paysages qui nous entourent au quotidien. Pourtant, pour ces travailleurs de la terre, qui représentent la majorité de la population française jusqu'à la révolution industrielle, la notion de paysage n'existe pas, les paysages se limitant pour eux à un support de travail. La vision de paysage est réservée au citadin, à l'artiste, à celui qui peut prendre du recul sur ce qui se présente à son œil (Roger 2009). En effet, les premiers dictionnaires, apparus au 16^{ème} siècle, donnent une définition du paysage comme « la représentation d'une scène villageoise ou d'une vue campagnarde, bucolique ». A ce stade, le paysage se limite à une représentation d'un territoire, et ne constitue pas une entité concrète, il permet de nommer « l'étendue d'un pays s'offrant aux yeux de l'observateur » (Avocat 1982).

A la fin du 18^{ème} siècle, le courant romantique se développe (Figure 3). Le paysage est alors sublimé, dans la peinture (William Turner, Caspar David Friedrich...) comme dans la littérature (Victor Hugo, Alphonse de Lamartine...), faisant la part belle aux paysages sauvages, exceptionnels et extraordinaires (Donadieu et al. 2012), les magnifiant à travers le prisme du monumental (Appel 1997).



Figure 3 : Caspar David Friedrich, un peintre influent du romantisme allemand. A gauche : « Le voyageur contemplant une mer de nuages » (1818), à droite : « Le rêveur » (1835-1840). Source : larousse.fr

L'impressionnisme, qui apparaît à la fin du 19^{ème} siècle (Figure 4), marque un temps fort dans les représentations des paysages (Cousinié 2013), permettant de considérer cette période comme le « siècle paysagiste » : en transcrivant les sensations visuelles dans leurs moindres détails, en peignant des séries montrant à voir des mêmes paysages au long de la journée, de l'année, les peintres impressionnistes (Auguste Renoir, Claude Monet, Berthe Morisot...) font des paysages, qu'ils soient remarquables ou ordinaires, naturels ou urbains, un véritable sujet. Par la suite, la photographie de paysage permettra une production d'images à visée documentaire, artistique... favorisant une diffusion globale de la notion de paysage (Donadieu et al. 2012).

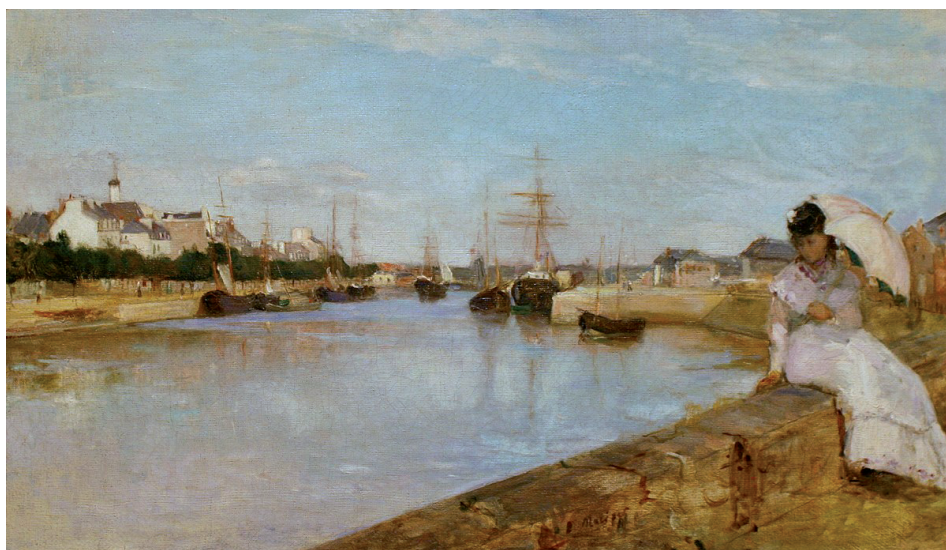


Figure 4 : L'impressionnisme, temps fort de la peinture de paysage. Vue du petit port de Lorient, Berthe Morisot (1856). Source : rivagedeboheme.fr

2. D'UNE PROTECTION CENTREE SUR LES SITES ET MONUMENTS REMARQUABLES, A UNE PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE « CADRE DE VIE »

a. Une protection centrée sur les espaces naturels

La protection de la nature, et la prise en compte des menaces pesant dessus commencent à être un sujet de préoccupation au début du 20ème siècle. Pour les scientifiques d'abord, puis pour les usagers des espaces de nature : forestiers, chasseurs, membres du Touring Club de France (créé en 1890) et du Club Alpin (créé en 1874). Mais la lente prise en compte du paysage dans les politiques d'aménagement se fait tout d'abord par des mesures de protection et de conservation, dédiées principalement aux paysages d'exception, qui « font patrimoine » (Donadieu 2007a).

En 1887 est promulguée une première loi portant sur la protection des monuments dits « historiques ». Une loi actant de la protection des sites et des monuments naturels « œuvre de nature » sera également adoptée en 1906. Cette réglementation se voit renforcée en 1930, par la mise en œuvre d'une nouvelle loi sur « la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque remarquables ». Elle instaure également deux degrés de protection : les sites classés, à visée contraignante, car instaurant un périmètre de protection de 500m autour des sites, et la simple inscription : sites inscrits. Afin de veiller à la bonne protection de ces sites remarquables, est également créée une commission de contrôle : la commission des sites, perspectives et paysages.

En 1960 est promulguée la loi sur les Parcs Nationaux, visant la conservation d'espaces naturels fragiles de grande superficie, à caractère remarquable. Les premiers parcs nationaux voient le jour trois ans plus tard, en 1963 ; il s'agit des parcs de la Vanoise et de Port Cros. Les lois créant les Parcs Naturels Régionaux (1967), le Conservatoire du Littoral (1975) permettent d'élargir cette protection à de nouveaux espaces.

Dans les années 1970, en réaction à une série de catastrophes écologiques, a lieu une véritable montée en puissance des préoccupations environnementales au sein de l'opinion publique, accompagnée d'une prise de conscience de la fragilité de l'ensemble des écosystèmes et des paysages. Se développe alors un mouvement de pensée écologiste, dénonçant la mainmise totale de l'Homme sur la nature (Gambino 2006). L'augmentation de la mobilité des individus et le développement du tourisme, permettent également une démocratisation de la question du paysage (Dubois 2009). Ces évolutions vont permettre à la notion de paysage de rentrer progressivement dans le champ juridique et réglementaire, dans une volonté de protéger ce qui pourrait être amené à disparaître.

En 1971 est créé le Ministère de l'Environnement, qui sera par la suite en charge des questions de paysage. La création de ce ministère est impulsée par le président de l'époque, Georges Pompidou, qui en 1970 déclarait « La nature nous apparaît de moins en moins comme la puissance redoutable que l'homme du début de ce siècle s'acharne encore à maîtriser, mais comme un cadre précieux et fragile qu'il importe de protéger pour que la terre demeure habitable à l'homme. »

En 1976 est adoptée la loi sur la protection de la nature, qui pose les principes fondateurs du droit de l'environnement et de la protection de la nature en France :

« La protection des espaces naturels et des paysages, la préservation des espèces animales et végétales, le maintien des équilibres biologiques auxquels ils participent et la protection des ressources naturelles contre toutes les causes de dégradation qui les menacent sont déclarés d'intérêt général ».

Cette loi constitue une véritable révolution législative, faisant de la protection de la nature un bien auquel chacun doit veiller, notamment dans le cadre d'opérations d'aménagement. Elle rend également obligatoire la conduite d'une étude d'impact préalablement à tout projet d'aménagement, comprenant a minima un état initial du site, une étude des impacts potentiels liés à l'aménagement du site en question (impacts sur l'eau, le sol, les milieux naturels, les paysages...), ainsi que des mesures visant l'évitement, la réduction et la compensation des éventuels impacts relevés (Boussard 1997).

Les lois de décentralisation (1982-83), qui redéfinissent des niveaux d'actions de plus en plus locaux, permettent une re-territorialisation de l'action publique, impliquant directement les acteurs du territoire concerné (Leloup et al. 2005). Concernant le paysage, ces lois permettent aux collectivités de s'impliquer directement dans les processus de préservation de leurs paysages, via l'élaboration des documents d'urbanisme.

La loi Montagne (1985) et la loi Littoral (1986), relatives à la protection et l'aménagement et la gestion des zones de montagnes et littorales, permettent aux paysages « ordinaires » d'être pris en compte du point de vue réglementaire, à condition qu'il s'agisse de paysages naturels, et qu'il y ait un enjeu de protection lié à leur fragilité ou à la nécessité de les préserver (Lang 2012). Les paysages urbains, ou dégradés, ne sont à ce stade toujours pas considérés.

b. La loi Paysage, pour une considération de l'ensemble des paysages

La loi Paysage (1993) permettra enfin une prise en compte de l'ensemble des paysages dans les politiques publiques. Cette loi est la première, et la seule jusqu'à aujourd'hui, à se consacrer exclusivement au paysage. Elle permet à cette notion de se doter d'un statut, d'une identité à part entière : elle rend nécessaire la prise en compte du paysage dans les projets d'urbanisme, et d'aménagement, en demandant pour tout projet d'envergure une étude de l'insertion paysagère et de l'impact visuel des infrastructures. Cette loi développe pour la première fois certains concepts tels que celui de « qualité paysagère », qui vise entre autres à une meilleure intégration paysagère des aménagements. Tout espace devient alors un paysage à préserver, dont la prise en compte est nécessaire pour le bon aménagement du territoire (Sgard et al. 2010). Les communes deviennent alors responsables de la préservation de leur cadre de vie, et se doivent d'identifier les éléments paysagers de qualité et de les inscrire dans les documents d'urbanisme afin de les valoriser, et de les protéger par la mise en place des outils nécessaires (Sgard 2010).

Cette loi fait suite à près d'un demi-siècle de dégradation, d'artificialisation et de banalisation des paysages (Rouso 1995). En effet, l'après guerre et la période des Trente Glorieuses voient se multiplier chantiers d'infrastructures d'envergures (lignes TGV, autoroutes, grands projets urbanistiques, remembrement, opérations d'aménagement touristiques des littoraux et des zones de montagne...) qui sont autant de projets ayant durablement modifié les paysages, conduits sans aucune prise en compte de leurs impacts sur ces derniers.

La Convention Européenne du Paysage (Florence, 2000), est le premier outil européen (et international) spécialement dédié aux questions du paysage. Elle vise à définir un socle commun afin d'enclencher une démarche de coopération européenne de gestion, de protection et d'aménagement des territoires, dans une perspective de développement durable. Elle reconnaît juridiquement l'importance du paysage comme élément du cadre de vie des populations, au travers de la définition qu'elle en donne : le paysage est une « partie de territoire tel que perçu par les populations et dont le caractère résulte de la combinaison de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (art.1a de la Convention Européenne du Paysage, Florence 2000).

Cette conception du paysage se place en opposition avec les précédentes législations de protection, qui œuvraient jusque là pour la protection des paysages remarquables. Par exemple, l'UNESCO (Organisation des Nations unies pour l'Education, la Science et la Culture), créée en 1945, permettait la protection de paysages emblématiques, « dignes d'entrer dans les listes du Patrimoine Mondial de l'Humanité » (Prigent 2013).

La définition donnée par la Convention Européenne du Paysage établit également le caractère subjectif des paysages, dont la perception varie d'un individu à l'autre. Elle considère le paysage comme un bien commun méritant d'être géré par le biais d'un projet social, en insistant sur la nécessité d'inscrire le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire et le besoin d'intégrer l'ensemble des citoyens dans les choix d'aménagements :

« Le paysage est l'affaire de tous les citoyens et doit être traité de manière démocratique, notamment aux niveaux local et régional ».

La Convention stipule qu'il est nécessaire « d'intégrer le paysage dans les politiques urbaines de planification du territoire ainsi que dans celles à caractère culturel, environnemental, agricole, social et économique, de même dans d'autres politiques pouvant avoir une incidence directe ou indirecte sur le paysage. »

Cette apparition progressive du paysage dans les politiques publiques a permis d'aboutir à l'existence de véritables politiques paysagères, appuyées par des outils concrets (plan de paysage, atlas de paysage) et par un cadre réglementaire bien défini. Les atlas de paysage notamment visent à développer la connaissance des paysages, pré requis nécessaire pour en assurer la gestion optimale. Les atlas sont des documents établis à l'échelle d'un département, ou d'une région. Ils servent à identifier, caractériser et qualifier l'ensemble des paysages au sein d'un territoire donné et à identifier les dynamiques paysagères à l'œuvre, qui conditionnent les évolutions paysagères à venir. Ils visent à répondre à une demande de la Convention Européenne du Paysage, engageant chaque signataire :

- « à identifier ses propres paysages, sur l'ensemble de son territoire ;
- à analyser leurs caractéristiques ainsi que les dynamiques et les pressions qui les modifient ;
- à en suivre les transformations ;
- à qualifier les paysages identifiés en tenant compte des valeurs particulières qui leur sont attribuées par les acteurs et les populations concernés ».

3. LE PAYSAGE ORDINAIRE DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES : UNE APPARITION PROGRESSIVE DEPUIS LES ANNÉES 2000

a. Le paysage dans les textes de loi

En 2000 est également adoptée la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (Loi SRU). Cette loi permet l'introduction de nouveaux outils d'aménagement, prenant en compte le paysage dans l'aménagement des territoires. Les SCoT, Schémas de Cohérence Territoriale, ainsi que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) sont créés à cette occasion. Ces outils de planification intègrent des notions nouvelles, telles que l'utilisation économe de l'espace vis-à-vis de l'urbanisation, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels, des paysages et des corridors écologiques, le respect de la mixité urbaine et sociale...

Le SCoT est établi le plus souvent à l'échelle intercommunale. Cette échelle est très pertinente pour définir des objectifs de qualité paysagère, qui se doivent d'être par la suite repris et décli-

nés dans les documents d'urbanisme locaux, afin d'œuvrer pour une protection, une gestion et un aménagement optimal des paysages.

Les atlas paysagers, documents faisant suite à l'adoption de la loi Paysage de 1993, ont permis de créer un socle de connaissances des paysages sans précédent, et la visée prospective de ces documents a permis de donner à voir les mutations et évolutions potentielles, et de développer des orientations à tenir pour que ces paysages évoluent dans la bonne direction. Le Grenelle de l'environnement de 2007, et les lois Grenelle de 2009 et 2010 vont permettre au paysage d'être traité comme un élément clé des démarches de développement durable, outil intégrateur d'une somme de préoccupations relatives à l'aménagement et la planification territoriale : énergies renouvelables, réseaux de trames vertes et bleues, agriculture, nature en ville, gestion des espaces naturels sensibles (Labat, Aggeri 2013)...

La loi ALUR (loi pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové), de 2014, permet de renforcer considérablement la prise en compte des paysages dans les documents d'urbanisme, en introduisant notamment la notion « d'Objectifs de Qualité Paysagère » (OQP), devant être appliqués à l'ensemble du périmètre d'un PLU, afin de respecter un devoir de qualité paysagère. La formulation des Objectifs de Qualité Paysagère, notion issue de la Convention Européenne du Paysage est définie comme « la formulation par les autorités publiques compétentes, pour un paysage donné, des aspirations des populations en ce qui concerne les caractéristiques paysagères de leur cadre de vie ».

La dernière des lois légiférant sur les questions de paysage a été adoptée en 2016, 40 ans après la loi sur la protection de la nature. Il s'agit de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Elle apporte notamment de nouveaux dispositifs en faveur des paysages, comme la généralisation des plans et des atlas de paysage, en dotant ces derniers d'une assise juridique. Elle instaure également la protection des alignements d'arbres en bordure des axes de communication. La loi pour la reconquête de la biodiversité (2016), précise que les objectifs de qualité paysagère désignent « les orientations définies en matière de protection, de gestion et d'aménagement des structures paysagères et des éléments de paysage, notamment les infrastructures agro-écologiques telles que les haies, bosquets, arbres isolés, mares et vergers ».

Tout au long du 20ème siècle le paysage s'est donc progressivement doté d'une véritable assise territoriale (Figure 5). Le paysagiste s'est imposé, au fil des évolutions réglementaires, comme un acteur à part entière de l'aménagement des territoires. L'évolution de la notion de paysage, devenu « un objet social de débats et de négociations sur le cadre local de vie », (Donadieu 2007b) a permis une prise en compte de l'importance du rôle du paysagiste, et une valorisation de son travail.

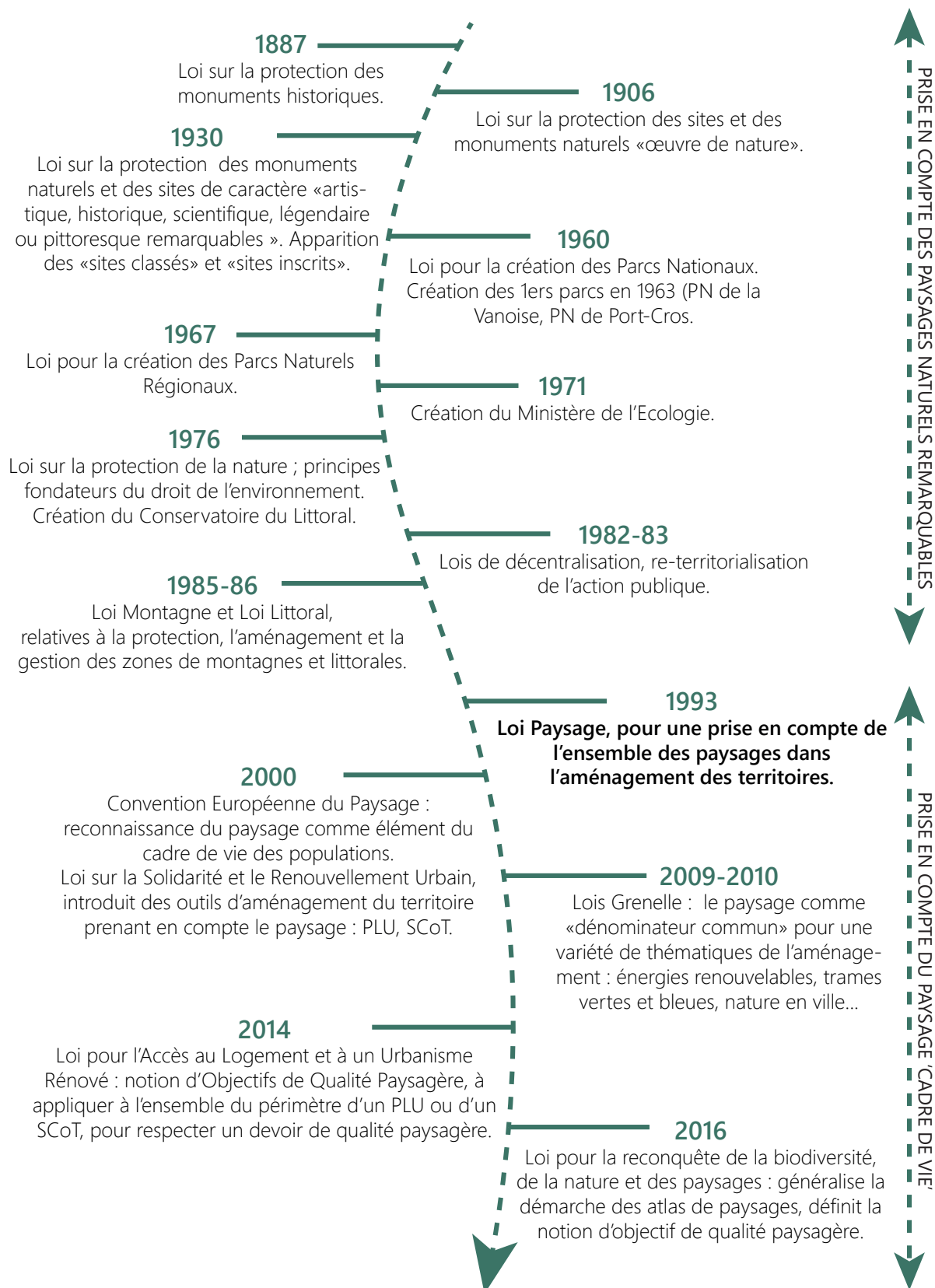


Figure 5 : Evolution de la prise en compte des paysages dans les textes de loi (Maupas, 2021)

b. Des politiques paysagères pour cadrer les interventions sur le paysage

En parallèle s'est développée en France une « demande de paysage » de la part des citoyens (Donadieu, Périgord 2005). Cette demande de paysage, associée à l'idée de nature, est révélatrice des modes de vie des sociétés occidentales, modes de vie urbains de plus en plus déconnectés du socle support environnant. Elle exprime la nécessité de donner sens aux lieux habités, et de renouer avec une idée de nature dont la majorité des citoyens modernes vivent désormais éloignés (Hatzfeld 2006).

Le paysage devient ainsi symbole d'identité, de repères, créateur de lien entre les sociétés et leur environnement (Berque 2000), permet aux hommes une appropriation de l'espace qui l'entoure, permettant de développer envers ce dernier un attachement. Cela confère au paysage un rôle de bien commun, nécessaire à l'équilibre des sociétés modernes. Cette demande en paysage nécessite donc une intervention sur les paysages, passant notamment par l'aménagement des espaces publics et la planification de l'évolution des territoires.

Les politiques paysagères décidées par le Ministère de la Transition Ecologique posent un cadre à ces interventions sur le paysage. Deux objectifs principaux, en lien direct avec les idées développées dans le cadre de la Convention Européenne du Paysage, ont été définis, « pour que nos paysages ne résultent pas d'évolutions subies, mais de choix réfléchis et concertés avec les citoyens » (Ministère de la Transition Ecologique 2021) :

- Préserver et promouvoir la qualité et la diversité des paysages à l'échelle nationale
- Faire du paysage une composante opérationnelle des démarches d'aménagement de l'espace.

La poursuite de ces objectifs s'articule autour de 3 axes :

- Développer la connaissance des paysages
- Formuler des « objectifs de qualité paysagère »
- Promouvoir une culture du paysage et valoriser les compétences.

Afin de mettre en application ces politiques paysagères, une série d'outils a été développée. La formulation des Objectifs de Qualité Paysagère notamment, se fait par le biais de trois documents clés :

- La Charte de Parc Naturel Régional (PNR)
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT)
- Le Plan de Paysage

La connaissance des paysages fournie par les atlas des paysages sert de base à la rédaction de documents d'action. Le Plan de Paysage est le seul de ces trois outils à être doté d'un plan d'actions, faisant de lui un document à visée opérationnelle.

4. LE PLAN DE PAYSAGE, POUR ACCOMPAGNER ET CADRER LES ÉVOLU- TIONS PAYSAGÈRES D'UN TERRITOIRE

a. Une démarche volontariste, à disposition des collectivités locales

La démarche Plan de Paysage a été lancée suite à l'adoption de la loi Paysage de 1993. Quelque peu oubliée au début des années 2000, elle est relancée en 2014 par Ségolène Royal, à l'époque ministre de l'Ecologie, sous la forme d'un appel à projets, biennuel à l'origine, puis annualisé à partir de 2018 : les territoires souhaitant s'engager dans la démarche de rédaction d'un plan de paysage doivent faire parvenir un dossier de candidature à la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, appelée DEAL dans les départements d'outre mer) à laquelle ils sont rattachés. Les quinze territoires lauréats de l'appel à projet reçoivent une aide de 30 000 euros servant à financer l'élaboration et l'animation du Plan de Paysage. La rédaction de ce document peut être réalisée en interne, ou bien confiée à un bureau d'études. Dans ce dernier cas, le groupement en charge de la maîtrise d'œuvre du projet doit obligatoirement comprendre un.e paysagiste.

Pour mener à bien la démarche, les lauréats de l'appel à projet bénéficient d'un accompagnement des services déconcentrés de l'Etat en région (DREAL, DEAL) et du paysagiste conseil rattaché à la région ou au département d'études.

Le Plan de Paysage est une démarche volontariste, qui peut être portée par différentes instances : une intercommunalité, un PNR, un département... Il n'a pas de portée réglementaire, mais lorsqu'il est réalisé en amont de la révision du SCoT ou du PLU ses préconisations sur les paysages peuvent être traduites réglementairement, afin de doter ces documents d'une cohérence dans le traitement de la question des paysages. Cette démarche de projet offre une place de choix au paysage, en lui donnant pour mission d'orienter les stratégies d'action territoriale.

L'élaboration d'un Plan de Paysage permet de concevoir un projet de territoire en considérant le paysage, élément clé de la qualité de vie, comme socle d'une réflexion à l'origine de la construction d'un projet de territoire harmonieux et partagé par le plus grand nombre. La démarche paysagère étant transversale, elle permet d'articuler et de faire dialoguer des approches économiques, environnementales, démographiques, culturelles... dans l'idée d'amorcer une transformation vers un modèle de développement plus durable.

Ainsi, le paysage est considéré comme une ressource et un levier de développement territorial, capable d'initier des synergies entre de nombreuses thématiques liées à l'aménagement des territoires. Il s'agit de mettre en œuvre une politique de développement territorial complète et de long terme, qui prend en compte l'ensemble des politiques sectorielles d'aménagement (urbanisme, transports, infrastructures publiques, biodiversité...) (Ministère de la Transition Ecologique 2015). La bonne conduite d'un Plan de Paysage nécessite qu'il soit construit en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire : habitants, élus, aménageurs... Chacun de ces publics doit avoir un rôle actif dans la réalisation du Plan de Paysage ; cela passe par le biais d'enquêtes, d'ateliers participatifs, de visites de terrain...

La question du paysage étant intimement liée aux rapports entre une société et son territoire, la réussite de cette démarche dépend de la prise en compte et la compréhension de l'ensemble des points de vue et ressentis des personnes concernées, à chaque étape de l'élaboration du Plan de Paysage (ANNEXE 1).

b. Une élaboration en trois temps

La phase d'analyse du territoire d'étude passe par la conduite d'un diagnostic paysager (Figure 6). Une prise en compte efficace du paysage dans les politiques d'aménagement du territoire nécessite nécessairement une compréhension fine des structures paysagères le composant. Ce diagnostic s'appuie sur celui effectué par l'atlas des paysages, qui donne les premières clés de compréhension des paysages du territoire. Dans le cadre du Plan de Paysage, le diagnostic est conduit à un niveau de détail bien supérieur : les atlas, rédigés à l'échelle départementale, se doivent d'être relativement synthétiques et définissent pour cela des unités paysagères couvrant des étendues géographiques conséquentes. Le Plan de Paysage, élaboré le plus souvent à l'échelle de l'intercommunalité, peut se permettre une description paysagère et une classification des ensembles paysagers beaucoup plus fine, en identifiant pour cela les éléments structurant le territoire, également appelés « structures paysagères ». Ce diagnostic, conduit sur le terrain, est enrichi par des données bibliographiques fournies par les acteurs du territoire. Un recensement des projets en cours ou à venir sur le territoire est également mené.

Ce diagnostic paysager s'accompagne d'une démarche prospective ; en identifiant les dynamiques évolutives à l'œuvre, en faisant émerger les points forts et faiblesses du territoire du point de vue paysager, il est alors possible de définir les enjeux évolutifs auxquels le territoire est confronté. Cela permet d'appréhender les évolutions potentielles du territoire si aucun cadre n'est établi : comment sont susceptibles d'évoluer les paysages si les dynamiques d'évolution actuellement à l'œuvre se confirment ? Comment optimiser, améliorer cette évolution ? La phase de diagnostic doit permettre d'identifier les enjeux relatifs à l'évolution des paysages ; c'est-à-dire, ce que l'on peut gagner ou perdre, selon les choix effectués pour cadrer les évolutions paysagères à venir.

Une fois réalisées les étapes de diagnostic et d'identification des enjeux, vient la phase de formulation des objectifs de qualité paysagère (OQP), qui sont « des orientations stratégiques et spatialisées, qu'une autorité publique se fixe en matière de protection, de gestion ou d'aménagement de ses paysages. » (Ministère de la Transition Ecologique 2021). Les OQP constituent la base du projet de territoire, et permettent de cadrer et d'orienter l'évolution des paysages d'un territoire donné. Le Plan de Paysage ne s'arrête pas au stade des orientations ou des intentions, mais il définit des actions relevant du champ de différentes politiques sectorielles qui façonnent le territoire contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs de qualité paysagère définis.

La rédaction et la mise en œuvre d'un plan d'actions permet de décliner de manière concrète les objectifs de qualité paysagère, et de poser des jalons opérationnels permettant de cadrer l'évolution du territoire. Ce plan d'actions est constitué d'actions à court, moyen et long terme, pouvant être de différentes natures : actions opérationnelles, d'aménagement direct, traduction réglementaire, actions de sensibilisation / formation... Afin de permettre une réalisation efficace, il est important d'identifier, pour l'ensemble des actions :

- Les maîtres d'ouvrage potentiels
- Les partenaires
- Le périmètre géographique concerné
- Les moyens (financiers, juridiques...) à mobiliser
- Les freins, les points de blocage éventuels
- Les échéances de mise en œuvre
- Le niveau de priorité de chaque action
- Les indicateurs de réussite

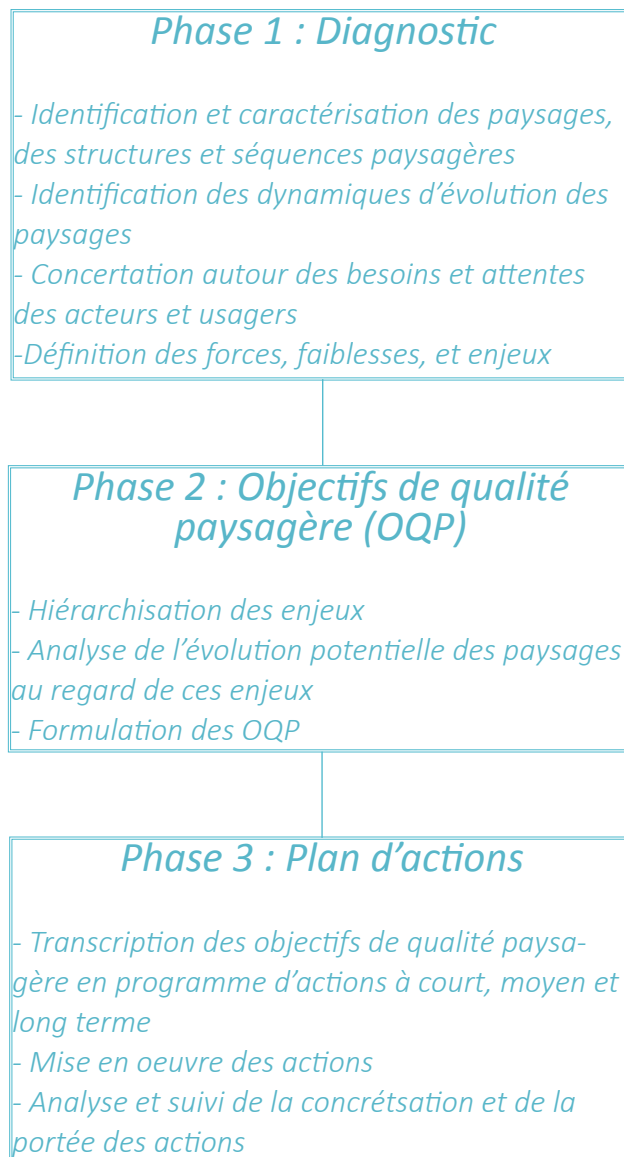


Figure 6 : L'élaboration d'un Plan de Paysage, une démarche en trois temps (Maupas, 2021)

II. UN PLAN DE PAYSAGE POUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL DE LA GUADELOUPE

1. LA GUADELOUPE, UN ARCHIPEL DE GRANDE BIODIVERSITÉ AU DÉVELOPPEMENT DÉPENDANT DE SON RÉSEAU ROUTIER

a. Situation géographique

La Guadeloupe, à la fois département et région d'outre-mer, est située à 6700 kilomètres de la métropole, au sein de l'arc des Antilles, à une centaine de kilomètres au nord de la Martinique. Elle est bordée à l'ouest par la mer des Caraïbes, et à l'est par l'Océan Atlantique (Figure 7).

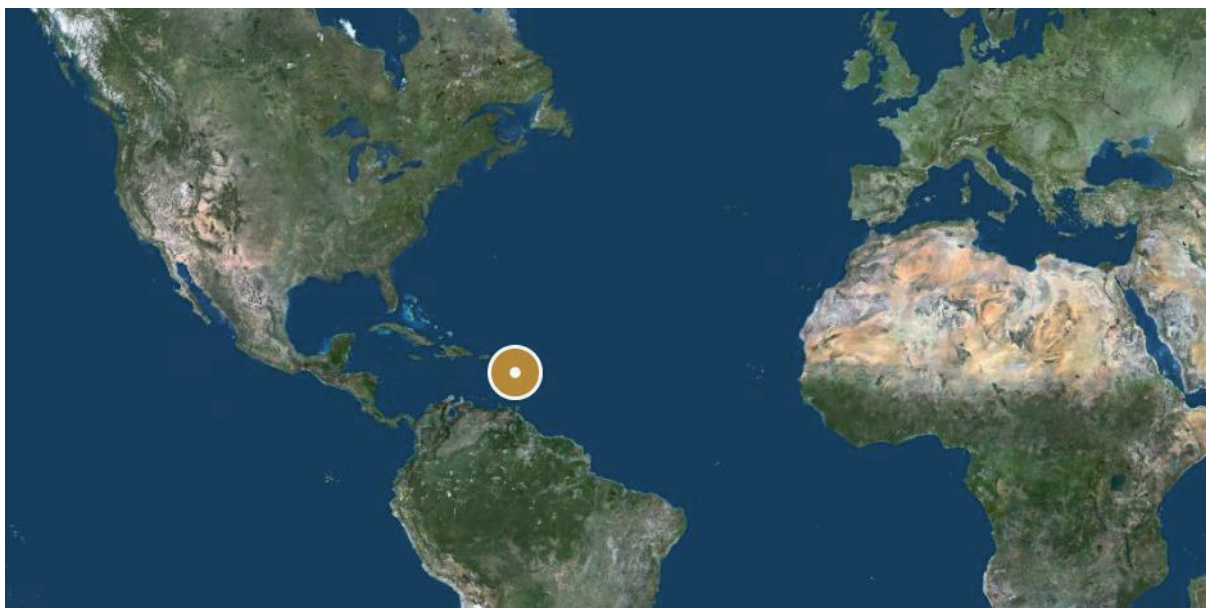


Figure 7 : L'archipel guadeloupéen, 6700 kilomètres à l'ouest du territoire métropolitain (Géoportail, 2021)

Répartie sur 6 îles habitées, couvrant une surface de 1628 km², la Guadeloupe est, après la Martinique, la deuxième région française la plus petite en termes de superficie, représentant un peu moins de 0.3% de la surface totale du territoire national. La majeure partie du territoire guadeloupéen (1436 km²) se compose des îles de Basse-Terre et de Grande-Terre, évoquant les deux ailes d'un papillon. Ces deux îles sont séparées par un mince bras de mer, la « Rivière Salée ». Deux ponts, le pont de la Gabarre et le pont de l'Alliance, permettent de les relier.

La Basse Terre est l'île située à l'ouest de l'archipel. D'une superficie de 848 km², elle a été formée par l'activité volcanique du massif de la Soufrière, dont le point culminant s'élève à 1467 mètres. C'est une île montagneuse, à la topographie marquée, où d'autres sommets culminent à plus de 1000 mètres. Ce massif montagneux d'origine volcanique est recouvert d'une forêt tropicale humide.

La Grande Terre, à l'est, couvre 588 km². C'est une île relativement plate, qui repose sur un substrat calcaire. L'île est plus sèche que la Basse-Terre, et la végétation y est plus rase. Les stations balnéaires les plus importantes de l'archipel se trouvent sur le littoral sud de la Grande Terre.

Le reste de l'archipel se compose des îles de Marie Galante, La Désirade, Les Saintes (Terre-de-Bas et Terre-de-Haut). A cela se rajoutent également les îlets de la réserve naturelle de la Petite Terre, inhabités (Figure 8).



Figure 8 : L'archipel guadeloupéen (Comité du Tourisme des Îles de Guadeloupe, 2017)

Cette répartition pluri-insulaire du territoire représente un atout en termes de biodiversité et de richesse paysagère, du fait des conditions climatiques variées que cette dispersion géographique implique. Mais elle pose également certaines limites ; isolées de la Grande-Terre et de la Basse-Terre, les îles du sud se retrouvent confrontées à des difficultés liées aux transports, et aux surcoûts induits. Le développement du territoire se fait donc à deux vitesses, la quasi-totalité des activités étant concentrée sur les deux îles principales.

La Guadeloupe présente un important linéaire littoral, et l'ensemble des communes guadeloupéennes disposent d'une façade maritime et d'un port, à l'exception de Saint-Claude. Ces interfaces terre-mer sont fortement exploitées, et concentrent de nombreuses fonctions : fonctions écologiques, sociales, économiques... L'attractivité de ces espaces s'accompagne d'une forte pression anthropique, à l'origine d'une dégradation avérée des milieux naturels qui les composent.

b. Des premiers peuplements à la départementalisation

Les premières traces de peuplement de la Guadeloupe remontent à environ 3000 ans av. JC. L'archipel était à cette époque peuplé par des populations amérindiennes, qui furent décimées à l'arrivée des indiens caraïbes, au 8^{ème} siècle ap. JC. Ils baptisent l'archipel « Karukéra », soit « Ile aux belles eaux », en langue caraïbe. En novembre 1493, le navigateur Christophe Colomb débarque sur l'île, et la baptise du nom de Guadalupe, en référence au monastère de Santa Maria de Guadalupe en Estremadure. L'île ne sera en revanche pas conquise par les Espagnols, mais par les Français, qui, au 17^{ème} siècle, exterminent les indiens Caraïbes qui habitaient l'île (Longin et al. 2016). En 1674, la Guadeloupe passe sous le statut de « colonie du Royaume français ». Il est alors décidé de développer en Guadeloupe une économie basée sur la canne à sucre, où l'esclavage est, à partir de 1685, régi par le Code Noir. Des esclaves africains sont amenés par bateau, pour servir de main d'œuvre dans les plantations cannières. A l'abolition de l'esclavage, en 1848, des travailleurs dits « engagés » arrivent alors des Indes et de l'Afrique, pour combler le manque de main d'œuvre dans les plantations (Bangou 1987).

La loi de départementalisation du 19 mars 1946 fait de la Guadeloupe un département d'outre-mer, au même titre que la Martinique, la Réunion et la Guyane. En 1982, elle acquiert le statut de « région monodépartementale ».

c. Un «Hotspot» de la biodiversité, en danger

L'archipel guadeloupéen est l'un des 34 « hotspots » (points chauds) de la biodiversité du monde. L'insularité du territoire, la diversité géologique, la topographie marquée et le climat tropical sont à l'origine d'une très grande diversité de milieux naturels et d'écosystèmes, permettant une diversité faunistique et floristique considérable et un taux d'endémisme élevé.

La flore terrestre Guadeloupéenne compte près de 3 600 espèces (dont 600 bryophytes). Les 2/3 sont indigènes et environ 200 de ces espèces sont des endémiques des Petites Antilles, parmi lesquelles une vingtaine sont strictement endémiques de la Guadeloupe (on ne les trouve que sur l'archipel guadeloupéen). Cette richesse écologique est préservée par de nombreux dispositifs réglementaires ; ainsi, plus de 20% du territoire guadeloupéen est protégé. Le reste des espèces floristiques sont exotiques, introduites au cours des différentes migrations humaines, et qui se sont par la suite naturalisées (ONF [sans date]). Ainsi, la majorité des végétaux faisant partie de l'environnement quotidien des guadeloupéens sont des espèces exotiques : cocotier, manguier, arbre du voyageur...

La forêt, avant l'arrivée de l'Homme, couvrait la quasi totalité du territoire guadeloupéen. L'agriculture et l'urbanisation l'ont depuis fortement faite reculer ; les espaces forestiers couvrent aujourd'hui 40% du territoire guadeloupéen, soit près de 70 000 hectares. La composition floristique des forêts varie en fonction de la pluviométrie, liée en partie à l'altitude. Ainsi la couverture forestière se retrouve « étagée » en fonction de l'altitude. Les forêts les mieux préservées sont les forêts humides de Basse-Terre, qui comprennent notamment le cœur terrestre du parc national de Guadeloupe. Ces espaces forestiers renferment une biodiversité d'intérêt patrimonial, et constituent l'ossature écologique de l'île (Magnin 2018).

La biodiversité guadeloupéenne est menacée par les activités humaines ; il est ainsi estimé que près de 15% de la flore vasculaire indigène est menacée (UICN 2019). Pression urbaine, défrichement lié à l'agriculture, ruptures des corridors écologiques par les infrastructures routières, incivilités... sont autant de sources de dégradation, d'appauvrissement pour la biodiversité guadeloupéenne (Figure 9).



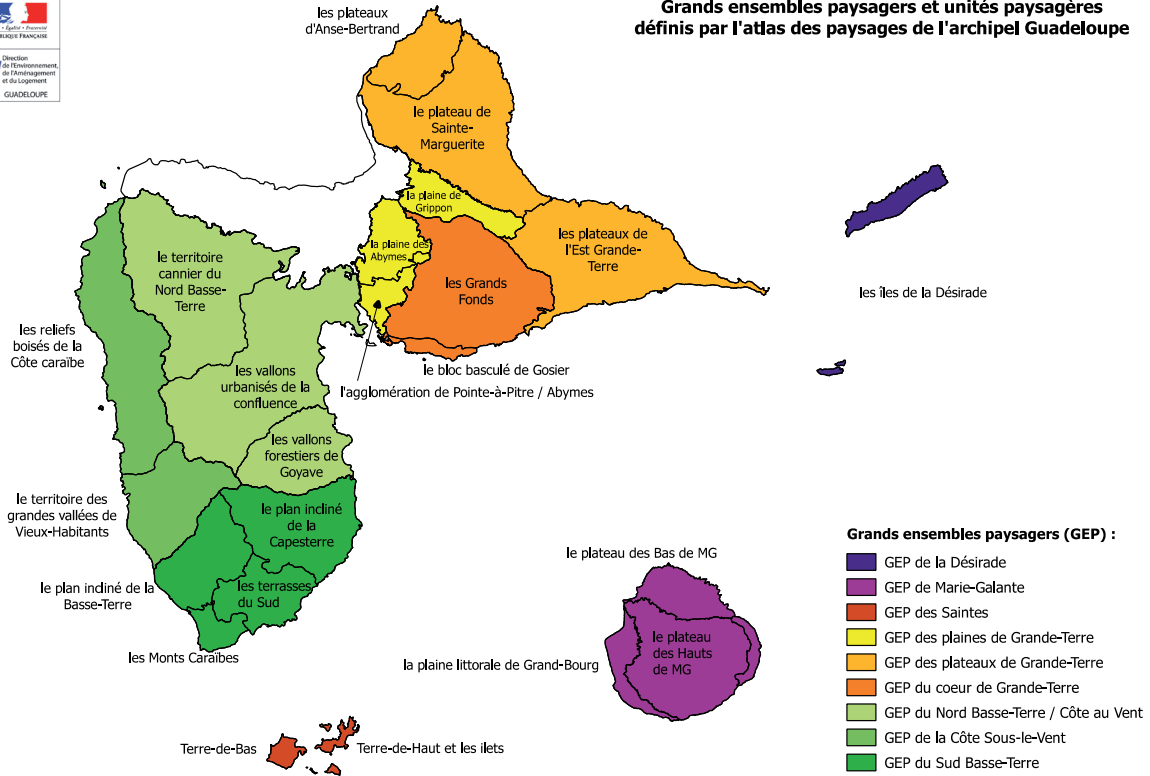
Figure 9: L'anthropisation des milieux, un danger pour la biodiversité (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

d. La Guadeloupe et ses paysages «carte postale», socle d'une économie touristique importante

Les paysages guadeloupéens ont fait l'objet d'une identification, d'une qualification et d'une caractérisation détaillée dans l'Atlas des Paysages de l'archipel de Guadeloupe, réalisé en 2011 par un groupement de bureaux d'études (Caraïbes Paysages, Atelier d'urbanisme C2R, ELAU, G. Louis, Ecce Terra).

Cet Atlas recense 25 unités paysagères, rassemblées au sein de 8 « Grands Ensembles Paysagers » (GEP). Ces unités paysagères constituent des espaces homogènes en termes d'éléments de composition, motifs paysagers, structures paysagères, ambiances, perceptions et représentations sociales. Elles sont de superficies très variables, allant de 5.8 km² à 193 km² (Figure10).

Grands ensembles paysagers et unités paysagères définis par l'atlas des paysages de l'archipel Guadeloupe



Echelle : 1/500 000

Figure 10: Unités paysagères et grands ensembles paysagers de l'archipel guadeloupéen (DEAL Guadeloupe, Ecce Terra, 2015)

Le caractère archipélagique de la Guadeloupe constitue le socle de la diversité paysagère guadeloupéenne, chaque île présentant des caractéristiques bien définies, contribuant ainsi à la grande variété des paysages régionaux. La Guadeloupe est connue pour ses paysages paradisiaques : entre plages de sable fin, mangroves, et forêts tropicales luxuriantes, l'archipel attire de nombreux touristes. Les Chutes du Carbet, la Pointe des Châteaux, le Grand Cul-de-Sac Marin, le volcan de la Soufrière... sont autant de lieux emblématiques, pouvant être évocateurs même auprès de personnes non familières de l'archipel.

Le tourisme représente une part non négligeable dans l'économie locale, et l'emploi. Ainsi, en 2006, le tourisme en Guadeloupe représentait 5,4 % de l'effectif salarié total, et l'hôtellerie et la restauration, activités fortement liées au tourisme, employaient quatre salariés sur dix (INSEE). La part des dépenses de touristes extérieurs dans le PIB régional était de 4.8% en 2011, pour des recettes touristiques estimées à 309 millions d'euros (IEDOM). Le climat guadeloupéen permet en outre une fréquentation touristique tout au long de l'année, ce qui représente un atout non négligeable. En 2017, 650 000 touristes ont séjourné en Guadeloupe, soit une progression de 34% en trois ans (INSEE).

Autrefois entièrement naturels, les paysages guadeloupéens ont été transformés et façonnés par l'homme au fil du temps. Aujourd'hui, ces paysages, qui constituent le fondement de l'économie touristique guadeloupéenne, sont menacés ; sous l'effet des activités humaines, les transformations des paysages naturels s'accroissent et conduisent maintenant à son uniformisation et, de fait, à sa banalisation. Il est donc aujourd'hui nécessaire de poser un cadre pour l'évolution à venir de ces paysages, afin de maintenir la diversité paysagère existante, porteuse d'une grande partie de l'identité guadeloupéenne.

e. Un territoire inégalement habité et développé

La population de la région Guadeloupe avoisine les 400 000 habitants, pour une densité de population de l'ordre de 250 habitants / km², bien supérieure à la moyenne nationale (105.5 habitants/ km² en 2018 d'après l'INSEE). Cette densité élevée s'explique par le caractère insulaire et archipélagique de la région, contrainte géographiquement dans son développement.

La topographie des îles, les nombreux aléas naturels, la nature divisée du territoire, provenant de son organisation fragmentée, induisent des difficultés pour l'aménagement équilibré des territoires, et pour le développement homogène de l'urbanisation. Ainsi, la Basse-Terre est quasiment inhabitée en dehors de sa frange littorale, en raison de son caractère d'île volcanique et montagneuse. A l'inverse, la Grande-Terre, formée de plaines faiblement vallonnées et sèches, est très urbanisée et regroupe une part importante de la population guadeloupéenne, ainsi que des activités économiques et touristiques (Figure 11).

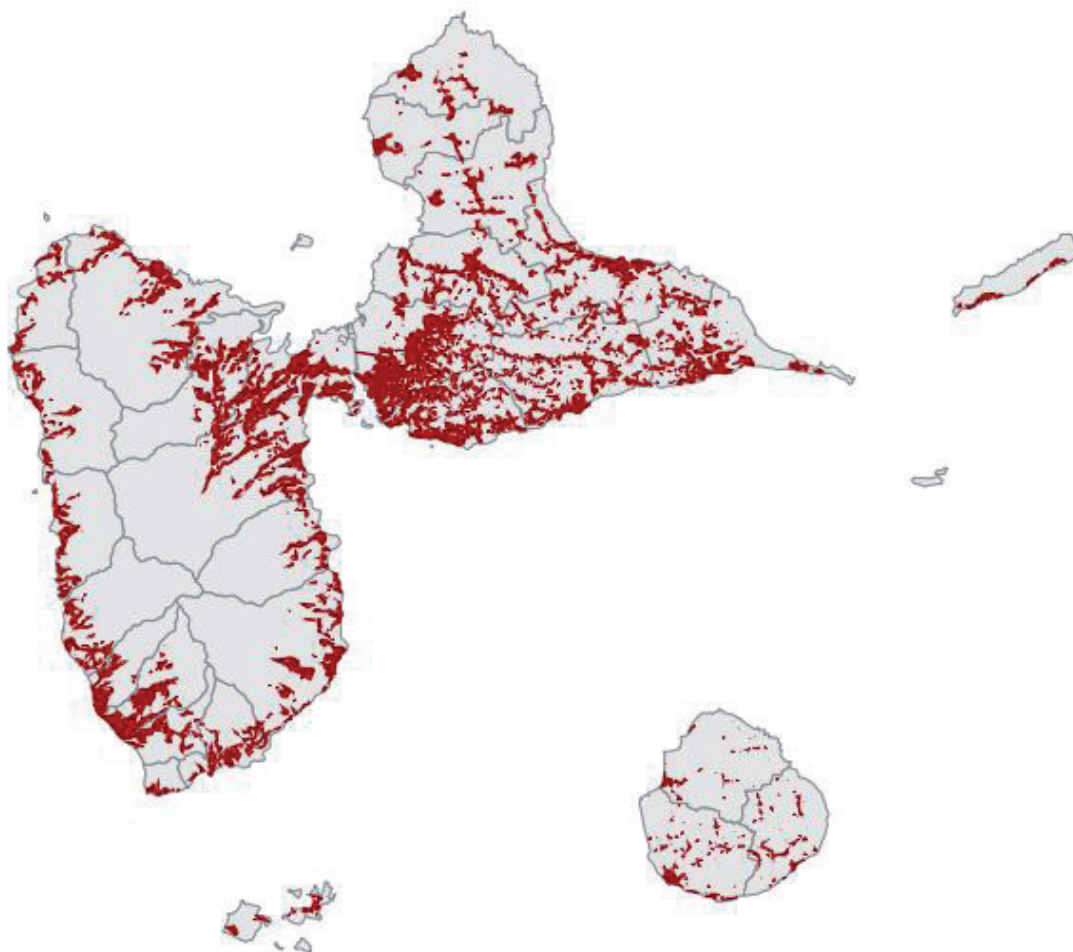


Figure 11 : Répartition démographique à l'échelle de l'archipel (Karugéo, 2021)

Les deux agglomérations principales de l'archipel sont Pointe-à-Pitre, située sur la Grande-Terre, et Basse-Terre, située sur l'île du même nom. Ces deux villes regroupent plus de la moitié de la population guadeloupéenne, à l'origine d'une bipolarité appuyée. L'agglomération pointoise, formée des communes de Pointe-à-Pitre, des Abymes, de Baie-Mahault, et de Gosier, constitue le « pôle économique » de la Guadeloupe (40 % de la population, 60 % des emplois salariés) (INSEE). L'agglomération de Basse-Terre est le « pôle administratif » de l'île avec la présence de la majorité des services de l'Etat. Cette armature urbaine est complétée par de nombreux bourgs, répartis principalement le long de la façade littorale de l'archipel.

Ils souffrent pour la plupart d'un phénomène de dévitalisation et de perte d'attractivité, en raison des dynamiques de périurbanisation à l'œuvre, qui engendrent un déplacement progressif des commerces et des habitants vers la périphérie des villes. L'une des conséquences de ce phénomène est l'étalement urbain, observable sur la quasi-totalité du territoire guadeloupéen, augmentant la fragmentation du territoire et entraînant une détérioration de la qualité de vie et des milieux naturels, de plus en plus segmentés.

f. Le réseau routier guadeloupéen, indispensable aux déplacements et au développement de l'archipel

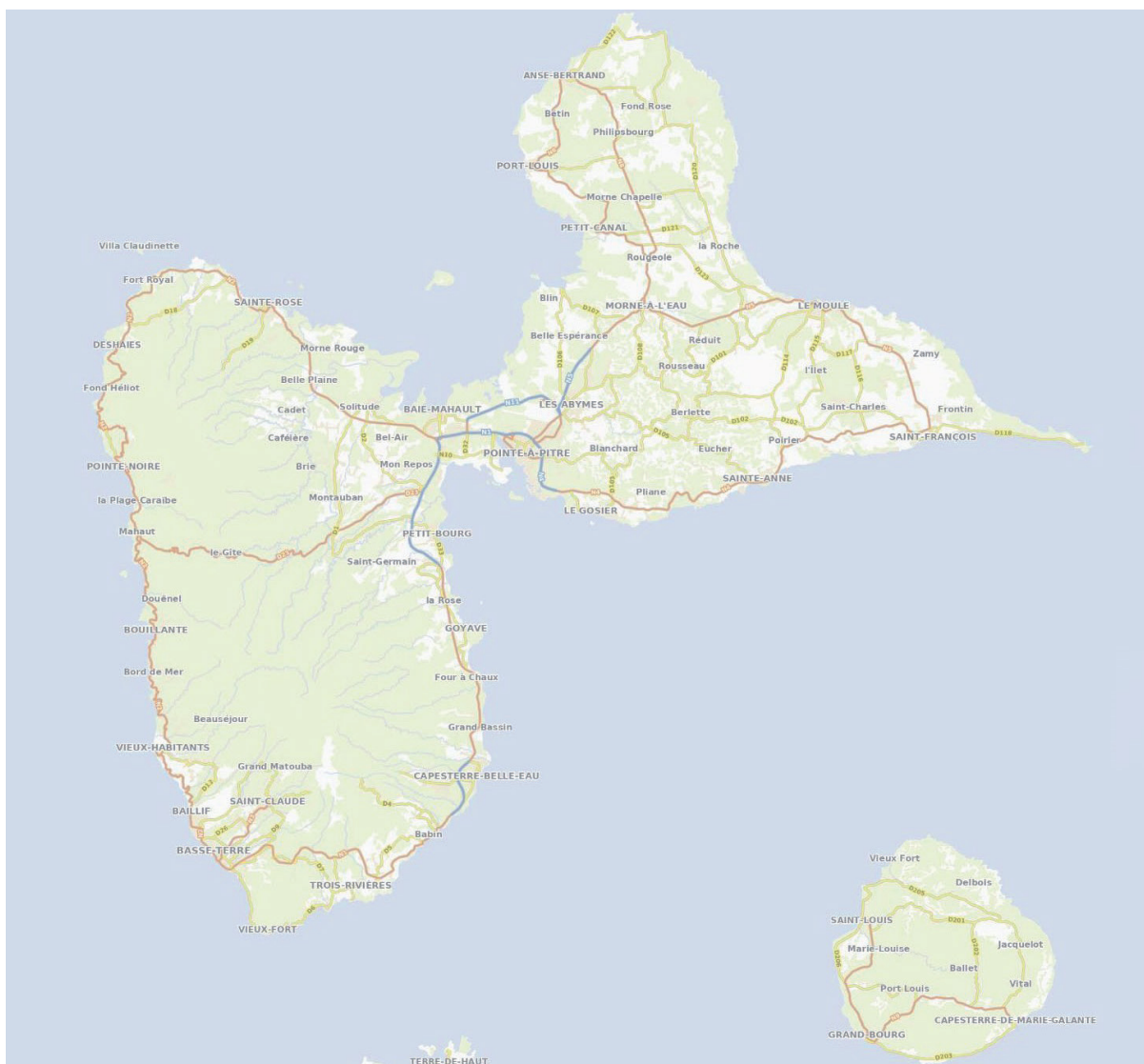


Figure 12 : Configuration actuelle du réseau routier régional guadeloupéen (Géoportail, 2021)

Le réseau routier dans son état actuel est hérité du schéma des routes royales, décidé sous le règne de Louis XVIII afin de permettre le transport de marchandises sur l'ensemble de l'archipel (Abénon 1992). L'appellation « routes coloniales », qui a remplacé le terme de « routes royales » en 1841, n'a pas bouleversé le schéma déjà établi par celles-ci. Les routes coloniales conforteront néanmoins certains itinéraires pour les déplacements des habitants et des marchandises, en créant des continuités entre certains axes préexistants. Ces routes coloniales prendront par la suite le nom de routes nationales. Depuis les années 1960 cette trame viaire s'est considérablement agrandie afin de faciliter un trafic de véhicules de plus

en plus important (Figure 12). En 2004, la loi relative aux libertés et responsabilités locales a acté du transfert du réseau routier national, appartenant jusque là à l'Etat, à la région Guadeloupe. La région est devenue, au 1er janvier 2006, gestionnaire de près de 400 km de routes nationales. En 2007 la Région et le Département de Guadeloupe s'unissent pour créer une structure de gestion et d'exploitation de l'ensemble du réseau routier de l'archipel, le syndicat mixte « Routes de Guadeloupe ».

Aujourd'hui, cette trame routière est la seule infrastructure de transports de l'archipel (excepté les liaisons inter-îles, effectuées par voie maritime), et la part des transports collectifs dans les déplacements est faible, de l'ordre de 7%, d'après le SRIT – Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (Région Guadeloupe 2015). Le transport est de fait le premier poste de dépenses pour les foyers guadeloupéens. Le taux d'équipement des ménages en automobile a fortement augmenté, passant de 58% en 1999 à 67% en 2011 (INSEE).

L'étalement urbain et la répartition déséquilibrée des infrastructures publiques et des pôles d'activité économique et des zones d'emploi, concentrés au niveau de l'agglomération pointoise et de Basse-Terre engendrent un fort taux de migrations pendulaires (Figure 13); on estime que 60% des travailleurs et étudiants quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler, et 90% d'entre eux utilisent la voiture individuelle comme moyen de déplacement (INSEE).

La multiplication des déplacements conduit à donner au réseau routier un rôle majeur dans la gestion des mobilités, créant des situations de congestions du réseau déjà avérées, particulièrement présents dans l'agglomération centrale (axes RN1 et RN5, Jarry et Providence) et sur les grands axes régionaux (La Boucan, Sainte Marie, Morne à l'eau, accès à Basse-Terre ainsi qu'à Sainte-Anne et sur la Riviera). Ces situations sont amenées à se développer par la suite en l'absence de mesures significatives.



Figure 13 : La voiture, nécessaire aux déplacements de toute une population (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

L'omniprésence de la voiture dans les déplacements a un lourd impact environnemental, notamment sur la qualité de l'air. D'après Gwadair, l'association de Surveillance de la Qualité de l'Air en Guadeloupe, « un voyageur prenant sa voiture engendrera en moyenne l'émission de 2 fois plus de CO₂, 28 fois plus de CO, 19 fois plus d'hydrocarbures imbrûlés au kilomètre parcouru que s'il se déplace en transports en commun. Ces écarts sont encore plus importants lorsqu'on considère les heures de pointes où le coefficient de remplissage des bus est plus élevé, et où nombre d'automobilistes sont seuls au volant. »

Un report des déplacements vers d'autres modes que la voiture individuelle est à prévoir dans les années à venir (marche à pied, 2 roues motorisé ou non, transports collectifs). Néanmoins les investissements pour le développement du réseau routier sont amenés à se poursuivre :

- La situation de congestion du réseau routier est suffisamment préoccupante, l'augmentation de la capacité de la route est une nécessité avant que les investissements sur les autres modes de déplacement commencent à porter leurs fruits ;
- La configuration du territoire guadeloupéen excluant le développement du transport ferroviaire, le développement du transport collectif et des modes doux induira nécessairement des aménagements routiers.

La nécessité d'étendre le maillage routier induit également une détérioration des paysages, et est source de perturbations écologiques, la route créant des ruptures dans les continuités écologiques. Enfin, le « tout-voiture » a également un coût économique et social élevé : temps perdu dans les embouteillages, coût des carburants, hausse du nombre d'accidents...

2. UN PLAN DE PAYSAGE, POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX AUXQUELS SE CONFRONTE LE RÉSEAU ROUTIER

a. La route, élément paysager souvent mal perçu

Les routes sont des infrastructures du déplacement, au même titre que les aqueducs, les canaux, les chemins agricoles et les routes romaines en leur temps. Ces éléments sont aujourd'hui des motifs paysagers de valeur, qui font partie intégrante du patrimoine des territoires. Ils sont parfois même protégés. Certaines infrastructures routières sont également devenues des incontournables dans l'imaginaire collectif : le viaduc de Millau, la mythique Route 66 aux Etats Unis, sont des éléments qui désormais « font patrimoine », au même titre que la Tour Eiffel ou le Mont Saint Michel.

En France, le développement massif du réseau routier s'est fait après la seconde guerre mondiale. Signe de modernité absolue à une époque de prospérité économique, le côté fonctionnel de la route a été le seul pris en compte dans les travaux d'aménagement, au détriment des milieux naturels et des paysages dans lesquels se sont inscrites les routes. La prise en compte de la dimension esthétique des routes ne s'est faite que tardivement ; il s'agissait, en premier lieu, de construire des voies répondant à un certain nombre de critères géométriques bien définis afin de permettre une circulation fluide et sécurisée.

Le développement d'un maillage routier dense et efficace s'est accompagné d'une démocratisation de l'automobile, outil utilitaire de déplacement, mais également marqueur de réussite sociale : on comptait, en 1951, 1.7 million de voitures immatriculées en France, et près de 5 millions en 1965 (INSEE). Cet essor des déplacements automobiles a conduit à développer l'espace public dans une logique de « tout voiture ». Etalement et mitage urbain, construction de centres commerciaux, zones de loisirs, en périphérie des villes... sont autant de

phénomènes directement imputables au développement massif du réseau routier français (Bellanger, Marzloff 1996).

La notion de réseau routier est aujourd'hui encore à l'origine de réactions très contrastées. Les uns défendent son utilité pour garantir l'écoulement rapide de flux conséquents, permettant un libre déplacement des personnes et des marchandises. Les autres la voient comme « un compendium de toutes les nuisances de la vie moderne : bruit excessif, pollution de l'atmosphère, pollution des eaux lorsque s'éventre un camion rempli de matières toxiques, pollution des paysages qui sont balafrés, tranchés, rabotés, comblés, bref, pollution universelle, ou peu s'en faut » (Houlet 1993). C'est pourtant une infrastructure de déplacement nécessaire, au regard de la société mondialisée dans laquelle nous vivons, qui repose sur les échanges, flux humains comme flux de marchandises. Répondant au besoin de se déplacer au sein d'un territoire donné, le réseau routier constitue ainsi l'une des composantes de l'ossature territoriale.

Il serait réducteur de cantonner la route à un unique rôle d'infrastructure de transport. Elle permet d'ouvrir de nombreux panoramas sur le grand paysage, et d'offrir à l'observateur une multitude d'éléments de paysage en un laps de temps relativement restreint (Figure 14). La route possède ses propres caractéristiques paysagères, liées à sa linéarité et son caractère géométrique, contrastant avec la nature organique de la majorité des paysages. Cet aspect linéaire peut constituer un faire valoir pour la perception des paysages extérieurs, permettant d'en souligner les reliefs, les courbures (Espanol Echaniz 2007).



Figure 14 : Perceptions sur le grand paysage depuis la route. Ici, RN4 au niveau de l'Anse à la Barque (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

Ainsi, il est nécessaire que la conception et la gestion des routes se fasse selon une approche intégrée, qui prendrait en compte le respect du grand paysage au même titre que les notions de sécurité routière et de fluidité du trafic. La qualité paysagère doit être un élément pris en compte dans l'ensemble des plans d'aménagement et de gestion des routes. C'est dans cette optique qu'a été conduite la démarche d'élaboration du Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe.

L'atlas des paysages de Guadeloupe, dans son cahier n°5, détaille l'ensemble des enjeux paysagers auxquels le territoire guadeloupéen est confronté. Il précise les enjeux auxquels les routes, éléments paysagers importants au sein de l'archipel, font face. Comme souligné dans l'atlas, le réseau routier est un « support majeur de perceptions des paysages », qu'il s'agit d'exploiter, pour permettre aux usagers de percevoir la diversité et la beauté des paysages de l'archipel. Aujourd'hui, les perceptions paysagères offertes depuis la route sont loin de l'image « carte postale » associée aux paysages guadeloupéens.

b. De nombreux éléments freinant la perception sur les paysages

L'étalement urbain, à l'œuvre sur l'ensemble du territoire, contribue à obstruer la perception des paysages depuis la route, par l'implantation d'un front bâti au droit de la voirie. Les constructions architecturales modernes étant peu diversifiées, ce phénomène d'étalement urbain se double d'un phénomène de banalisation des paysages, entraînant une perte de l'identité paysagère des lieux.

La pollution visuelle de bord de route est un autre enjeu de taille pour le réseau routier. A l'approche des zones urbaines et zones commerciales prolifèrent les affichages publicitaires, la plupart implantés sans autorisation préalable de la part des autorités compétentes. Ces éléments parasites nuisent à la qualité des paysages alentours et sont de plus une source de perturbation pour l'automobiliste au volant de son véhicule. Cette pollution visuelle se double d'une pollution physique causée par les dépôts sauvages le long des routes, dégradant fortement la qualité des paysages, et les milieux naturels. Le réseau routier dégage alors un sentiment d'hostilité et de monotonie renforcé par la vitesse des véhicules, le bruit, la négligence des aménagements et le manque d'entretien le long des voies.

La gestion du patrimoine végétal de bord de route est également à mentionner : il n'existe aujourd'hui pas de programme de plantation le long des routes, et la végétation subsistante des bords de route subit des tailles drastiques, non appropriées. Ce manque d'attention porté au végétal engendre un affaiblissement du patrimoine végétal routier, et le manque d'esthétisme de ces formations arborées mutilées constitue également un « point noir paysager » récurrent le long du réseau routier.

c. L'insertion des infrastructures routières dans les paysages et les milieux environnants

Les infrastructures de transport, les routes et parkings, participent de manière importante à la pression qui s'exerce sur le milieu naturel et les paysages de la Guadeloupe. Dans le cadre du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) sont envisagées de nouvelles infrastructures (pôles d'échanges multimodaux, voies réservées aux transports en commun...) pour lesquelles se posera également la question de l'intégration dans le paysage traversé.

L'enjeu est de taille : il s'agit de répondre aux besoins de déplacement de toute une population, tout en limitant au maximum leur impact sur les milieux et les paysages. Comme développé plus haut, la route est encore fréquemment perçue comme un élément de rupture dans le paysage et les milieux naturels dans lesquels elle s'inscrit (Figure 15). Au-delà de son impact sur les paysages, le réseau routier est responsable de la fragmentation des espaces, et de la perte de biodiversité qui en découle ; constituant un obstacle difficilement franchissable par les espèces animales, il crée également des ruptures de continuité dans la trame verte et bleue. Il convient aujourd'hui de prendre en compte l'environnement extérieur en amont de la planification de tout projet routier, afin de maintenir autant que possible la diversité paysagère et écolo-

gique du territoire, et de lancer un programme de restauration des continuités écologiques sur l'ensemble des sites identifiés comme sites de ruptures de ces continuités.



Figure 15 : Une difficile intégration de l'élément routier dans le milieu environnant (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

d. La prise en compte du confort des usagers de la route

Nécessaire à tout déplacement, ce réseau routier fait partie de la vie quotidienne et du cadre de vie des guadeloupéennes et guadeloupéens, support pour l'ensemble des activités économiques et particulièrement pour le tourisme qui représente un axe majeur du développement du territoire. Elle constitue un lieu de travail, pour les chauffeurs de bus, les agents d'entretien, et est également un lieu de pratique sportive, pour les cyclistes notamment. Elle est également le support de pratiques commerciales, le petit commerce de bord de route étant développé sur l'ensemble du territoire. Elle se doit donc d'être dotée d'aménagements qualitatifs pour garantir le confort et la sécurité de tous les usagers. Actuellement, les axes de priorité des aménageurs sont focalisés particulièrement sur les déplacements motorisés, la fluidité, la réduction des temps de parcours et la sécurité routière des automobilistes. Il est nécessaire d'élargir ces champs de réflexion pour permettre la prise en compte du confort des usagers et la qualité des paysages routiers dans l'aménagement et la gestion des routes, un environnement routier de qualité rendant les déplacements plus agréables et participant à la qualité du cadre de vie en général.

Les routes constituent la porte d'entrée sur le territoire, elles en sont l'ossature structurante et peuvent donc être considérées comme une « vitrine » sur les paysages guadeloupéens. La mise en place d'un Plan de Paysage du réseau de routes régionales permet d'élaborer le projet paysager dans lequel doit s'inscrire l'ensemble des projets routiers portés par la région. Ici, le Plan de Paysage constitue un outil d'aide à la décision permettant d'orienter les interventions sur l'ensemble du réseau routier, en fonction du cadre d'évolution des paysages qui aura été défini. Il se doit d'être un projet fédérateur, partagé par l'ensemble des acteurs qui participent à sa mise en œuvre. Il sert de cadre aux actions d'aménagement du territoire régional, pour les missions concernant les infrastructures routières mais également pour l'ensemble des missions en lien avec les routes, notamment le tourisme, la culture et l'environnement, s'adressant ainsi aux autres acteurs territoriaux, qu'ils soient publics ou privés.

La Région Guadeloupe a choisi d'élaborer son Plan de Paysage du Réseau Routier Régional de la Guadeloupe (PPRRRG), afin de mettre en œuvre une réelle stratégie paysagère le long de son réseau routier, visant à la préservation, la transformation et l'évolution souhaitées des paysages routiers de l'archipel, au travers d'un programme d'actions à court, moyen et long terme, permettant de proposer aux acteurs intervenants sur les routes et aux abords un cadre d'intervention (Figure 16).



Figure 16 : Un Plan de Paysage, pour accompagner les évolutions des paysages routiers (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

III. UNE DÉMARCHE NOVATRICE, SE HEURTANT NÉANMOINS À CERTAINES LIMITES

1. UN PLAN DE PAYSAGE, POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX AUXQUELS SE CONFRONTE LE RÉSEAU ROUTIER

Le groupement de maîtrise d'œuvre composé de l'agence de paysages SIGNES PAYSAGES et de l'écologue Hervé Bardinal s'est vu attribuer par la Région Guadeloupe, au printemps 2019, le marché de maîtrise d'œuvre relatif à l'élaboration du plan de paysage du réseau routier régional. Au sein du conseil régional de la Guadeloupe, la maîtrise d'ouvrage est assurée par une chargée de projets « Environnement et Paysage », rattachée à la Direction de l'Ingénierie et de la Stratégie Routière (DISR). Cette direction contribue à l'élaboration et à la mise à jour des documents stratégiques, notamment le schéma régional des infrastructures et des transports, et met au point les projets relatifs au maintien et à l'amélioration du niveau de service des routes existantes et les futurs projets.

a. Un travail de terrain en plusieurs étapes

Le premier déplacement en Guadeloupe du groupement a eu lieu en septembre 2019. Il s'agissait de lancer l'étude lors d'une réunion rassemblant l'ensemble du comité de pilotage, constitué notamment de représentants de l'Office National des Forêts (ONF), du Conservatoire du Littoral, du Conservatoire Botanique des Iles de Guadeloupe, du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement, de la DEAL, des différentes Communautés d'Agglomération, du Conseil Régional, du Syndicat Mixte des Routes de Guadeloupe, du Comité de Tourisme des Iles de Guadeloupe, ainsi que du paysagiste conseil de la Région Guadeloupe. Ce dernier, de par sa connaissance fine et son approche sensible du territoire, est une ressource importante pour le groupement de maîtrise d'œuvre. La DEAL, principal financeur de l'étude, est également étroitement associée à l'élaboration de l'étude, par le biais de son inspecteur des sites, chargé des missions paysage.

Cette réunion de lancement a permis d'éclairer les membres du comité de pilotage sur le déroulé de la démarche d'élaboration et le contenu du plan de paysage. En effet, tous ne sont pas familiers de cet outil, et peuvent le cas échéant ne pas en saisir le sens, ou l'utilité. Il est donc nécessaire de leur présenter l'ensemble de la démarche, afin d'obtenir leur adhésion, essentielle pour l'élaboration du plan de paysage. Ce temps d'échange a également été l'occasion de recueillir, à chaud, les réactions, attentes et remarques des participants vis-à-vis de cette démarche prospective. Le territoire étant leur outil de travail, la pertinence de leurs réactions permet d'étayer les ressentis du groupement de maîtrise d'œuvre, étranger au territoire. Il est de plus intéressant de croiser ces regards, regards d'habités et regards neufs, porteurs de perceptions différentes et complémentaires sur les paysages de l'archipel.

Un comité technique s'est également tenu lors de cette première venue sur le terrain, avec des représentants du syndicat mixte des Routes de Guadeloupe et de l'ONF, afin de connaître les modalités de gestion du patrimoine végétal routier.

Ce premier voyage sur site a permis d'effectuer une reconnaissance sur le terrain de cinq jours, afin de balayer l'ensemble du réseau routier régional et de réaliser une première campagne photographique, en vue de la rédaction du diagnostic paysager, constituant la phase 1 du plan de paysage. Suite à ces cinq jours de travail sur le terrain, a émergé l'idée que le réseau routier guadeloupéen présente trois facettes, devant chacune faire l'objet d'un objectif

de qualité paysagère (OQP) dans la suite de ce Plan de Paysage :

- Une Route Paysage, qui offre à voir les espaces traversés,
- Une Route Vécue, quotidiennement au service de la population,
- Une Route Biodiversité, en harmonie avec les milieux naturels dans lesquels elle s'inscrit.

Enfin, un déplacement en autocar le long de certains axes majeurs du réseau routier a également eu lieu avec les membres du Comité de Pilotage (CoPil), afin d'échanger sur ce qui « fait paysage » aux yeux de chacun, d'identifier les éléments de paysage source d'attachement ou, au contraire, les « points noirs » paysagers. Cette concertation active permet la collecte de nombreuses informations venant alimenter le diagnostic réalisé par la maîtrise d'œuvre.

En novembre 2019 a eu lieu le deuxième déplacement sur le terrain. Un CoPil de restitution a eu lieu, servant à partager les premiers éléments de diagnostic au regard des trois thématiques « Route Paysage, Route Vécue, Route Biodiversité », définies précédemment. Quatre jours ont été dédiés au travail sur le terrain, afin de compléter les éléments de diagnostic recueillis lors du premier déplacement.

Des ateliers participatifs ont également eu lieu, regroupant les membres du CoPil, sous la forme de trois tables rondes, les invitant à s'exprimer sur les notions de « Route Paysage », « Route Vécue », et « Route Biodiversité ». Par exemple, la table ronde concernant la « Route Vécue », abordait la question de la sécurité des usagers le long des routes. L'une des propositions en découlant était d'identifier les parcours empruntés par les élèves au sortir des groupes scolaires, afin de les sécuriser. L'ensemble des réflexions des participants constituent autant de pistes de réflexions pour l'élaboration du diagnostic paysager, l'identification des enjeux majeurs, ou encore pour la rédaction du plan d'actions. Un second déplacement sur le réseau routier a eu lieu, dans la lignée de celui réalisé en septembre ; en compagnie des membres du CoPil, une seconde partie du réseau routier a ainsi pu être sillonnée.

En février 2020 a eu lieu le dernier déplacement dédié au diagnostic paysager. Cela a été l'occasion de présenter en CoPil, pour validation, un modèle « type » de diagnostic paysager, conduit à l'échelle d'une route (ANNEXE 1). En se basant sur les unités paysagères définies dans l'atlas des paysages de 2011, le Plan de Paysage des Routes Régionales de Guadeloupe a pris le parti de descendre dans une analyse encore plus fine et détaillée du paysage de la route, de manière linéaire, au travers de séquences paysagères aux épaisseurs variables. En effet, les unités paysagères telles que définies dans l'atlas couvrent des territoires d'en moyenne 72 km², soit une échelle qui n'est plus pertinente pour les Plans de Paysage. Caractériser les paysages routiers au travers de séquences paysagères permet un état des lieux bien plus exhaustif, en donnant à voir des nuances et détails que l'on ne voit pas forcément et que l'on ne ressent pas particulièrement à l'échelle des unités paysagères. Les séquences paysagères, au nombre de 6, sont révélatrices de la grande diversité des paysages du réseau routier (Figure 17). Elles sont variables selon les routes nationales, y compris sur un même itinéraire ; une route peut ainsi traverser plusieurs séquences paysagères. On distingue ainsi :

- La séquence paysagère urbaine (villes, bourgs et agglomérations),
- La séquence paysage périurbaine (périphérie des villes et bourgs),
- La séquence paysagère naturelle (mangroves et zones humides),
- La séquence paysagère forestière (forêts et boisements),
- La séquence paysagère littorale (côtes et bord de mer),
- La séquence paysagère agricole (champs et cultures).

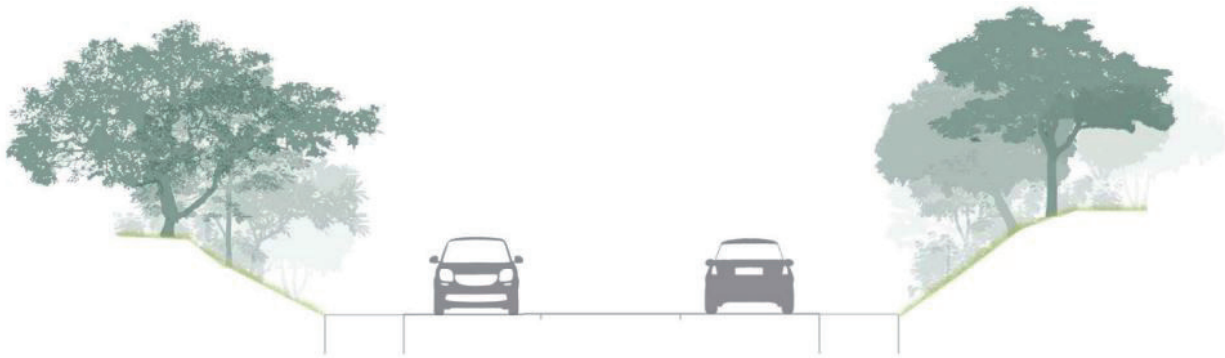


Figure 17 : Définition de séquences paysagères – ici, la séquence forestière (Signes Paysages, Alice Maupas, 2021)

Pour chacune des séquences traversées est réalisé un diagnostic paysager. Ce découpage des linéaires routiers a pour objectif de permettre une analyse fine, détaillée et exhaustive pour chaque route nationale, pour ensuite établir les constats de ce qui fonctionne et dysfonctionne (ANNEXE 2).

b. Une longue phase de synthèse des données collectées

Entre avril et septembre 2020 la compilation de l'ensemble des données recueillies préalablement a permis la réalisation de l'ensemble des diagnostics paysagers, route par route. Cette phase s'est déroulée en collaboration avec la maîtrise d'ouvrage, sous la forme de réunions de travail mensuelles. En parallèle de la finalisation de ce diagnostic, la définition du programme d'actions a pu être amorcée, la formulation des OQP ayant été faite préalablement (ANNEXE 3).

Le marché de maîtrise d'œuvre incluant dans le plan d'actions 5 actions « prioritaires » visant l'aménagement de sites stratégiques, ces dernières ont été conçues préalablement au reste du plan d'actions, afin de pouvoir bénéficier rapidement de financements issus du fonds européen de développement régional (FEDER), nécessaires à leur réalisation.

Le Tome 1 du Plan de Paysage a pu être remis à la maîtrise d'ouvrage à la fin de l'année 2020. Comportant le diagnostic paysager de l'ensemble des routes du réseau routier régional et la synthèse des enjeux paysagers, à l'échelle de chaque route, ainsi que ceux concernant l'ensemble du réseau routier, ce document de 350 pages est le fruit d'un travail minutieux, mêlant recherches de terrain et recherches bibliographiques, qui constitue un socle de connaissances sans précédent pour ce réseau routier. Le CoPil de présentation et de validation du Tome 1 a eu lieu au mois de juin 2021, afin de laisser à l'ensemble des membres du CoPil le temps de lire et d'assimiler l'ensemble des nombreuses informations contenues dans ce document. Le Tome 2, intégrant les OQP et les premières fiches actions composant le plan d'actions (ANNEXE 4), dont la rédaction avait démarré en parallèle de la finalisation du diagnostic, a été présenté en CoPil au mois de juillet 2021. Ce CoPil a également été l'occasion d'échanger sur le contenu du plan d'actions, afin que celui-ci soit en adéquation avec les aspirations de l'ensemble des membres du CoPil.

L'élaboration du plan d'actions est actuellement en cours de finalisation ; il permet d'aborder des thématiques variées, par le biais d'actions très ciblées (ex : requalification et réaménagement du belvédère des Trois-Rivières, Figure 18), ou de grands principes d'aménagement (ex : restauration de l'ensemble des continuités écologiques fragmentées par le réseau routier,

aménagement des entrées de ville, Figure 19). Dernière étape de la rédaction du plan d'action, des ateliers thématiques sont prévus au mois de septembre ; ceux-ci serviront à préciser les modalités techniques de réalisation des actions, en partenariat avec les partenaires pressentis pour mener ces actions à bien.



Figure 18 : Des actions spatialisées ; par exemple, aménagement de belvédères le long du réseau routier (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)



Figure 19 : Des actions sous la forme de grands principes d'aménagement ; par exemple, réaménagement et pacification des entrées de ville (Signes Paysages, Anaïs Waechter, 2020)

2. UN OUTIL PERMETTANT DE PENSER AUTREMENT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Plan de Paysage est un outil prospectif à double utilité : il permet dans un premier temps de renforcer la connaissance des paysages du territoire, au travers du diagnostic paysager, et de proposer un cadre pour les évolutions paysagères à venir, par le biais de la formulation des objectifs de qualité paysagère et du programme d'actions. En proposant de penser le territoire et ses évolutions futures à travers un prisme paysager, ce document permet de concevoir un projet de territoire prospectif et transversal, qui prend en considération des problématiques économiques, sociales, écologiques, culturelles...

a. Un diagnostic paysager apportant un niveau de connaissances inédit sur les paysages routiers

Le diagnostic paysager, dont la qualité et l'exhaustivité ont été saluées par l'ensemble du Comité de Pilotage, offre un socle de connaissances très poussé sur les paysages routiers. En croisant de nombreuses données (données naturalistes, patrimoniales, paysagères...), recueillies directement sur le terrain, issues d'études existantes et transmises par des membres du CoPil, ou issues d'un travail bibliographique, ce diagnostic offre, à l'échelle de chaque route régionale, une analyse fine des caractéristiques paysagères et des dynamiques d'évolution à l'œuvre. Séquence par séquence, il liste l'ensemble des éléments paysagers significatifs, les infrastructures situées à proximité, les sites touristiques majeurs, éléments patrimoniaux et naturels, les perceptions sur le grand paysage offertes depuis la route, qui seraient à valoriser ou, au contraire, les « points noirs » paysagers qui mériteraient d'être traités. Le diagnostic propose également des pistes d'actions au vu des constats réalisés ; par exemple, une revalorisation de certains carrefours en vue d'en améliorer la sécurité, l'esthétique, et la fonctionnalité.

Le recensement de l'ensemble des projets en cours ou à venir, également conduit à l'échelle de chaque séquence routière, en permet la mise en cohérence. La sectorisation des différents domaines de l'aménagement territorial « éparpille » l'information, et cette compilation de données s'avère indispensable pour penser l'évolution des paysages.

Les interactions étant fortes entre paysage et biodiversité, les enjeux écologiques et les enjeux paysagers sont souvent étroitement liés. La présence d'un écologue dans le groupement de maîtrise d'œuvre ajoute à ce diagnostic un volet biodiversité étoffé, qui liste l'ensemble des sites naturels d'intérêt ainsi que les points de conflits entre l'infrastructure routière et les milieux naturels environnants. Les nombreuses illustrations qui accompagnent ce diagnostic (photographies, cartes, croquis, blocs diagramme...) illustrent richement les éléments de diagnostic avancés et en facilitent la compréhension et l'assimilation. A l'échelle de chaque route, il se conclut par une synthèse des enjeux, c'est-à-dire ce qu'il y a à perdre ou à gagner par la suite, au regard des dynamiques d'évolution à l'œuvre. Cette phase permet de synthétiser les atouts, faiblesses, menaces et opportunités, qui constituent le fondement des objectifs de qualité paysagère et du plan d'actions. Un recensement de l'ensemble des points de vigilance relevés sur chaque route accompagne cette synthèse des enjeux ; ces points de vigilance invitent à mener des actions de :

- Protection et préservation,
- Valorisation et création,
- Réhabilitation et requalification.

Ces points de vigilance constituent des indicateurs pour entreprendre par la suite des actions spatialisées, afin d'orienter l'évolution des paysages routiers dans la direction souhaitée.

Ainsi, ce diagnostic constitue un socle de connaissances nouveau et très approfondi, pouvant servir par la suite de référence pour la construction de projets le long de ce réseau routier, au même titre qu'un atlas des paysages. En proposant une lecture du territoire par le prisme du paysage, ce document peut être à l'origine d'une prise de conscience pour ses lecteurs, qu'ils soient acteurs de l'aménagement du territoire ou simple habitants ; en effet, poser un regard neuf et étranger sur un espace donné permet d'en déceler des faiblesses non perceptibles aux yeux d'un individu familier de ces lieux qui lui sont quotidiens.

b. Une co-construction du Plan de Paysage, source d'enrichissement mutuel

La co-construction du Plan de Paysage avec les acteurs territoriaux, qui possèdent une connaissance fine des lieux, de leur histoire, de leur fonctionnement, permet d'entamer un dialogue riche et constructif, mêlant une diversité de points de vue et de ressentis. Cette démarche permet également de sensibiliser les aménageurs du territoire aux problématiques paysagères, ouvrant la voie à une prise en compte du paysage dans les aménagements futurs. Par exemple, les projets de construction de pôles d'échanges multimodaux se faisaient jusque là sans réflexion sur le confort que ces lieux se doivent d'offrir aux usagers. Les discussions menées avec les aménageurs (Conseil Régional, Routes de Guadeloupe) dans le cadre de ce Plan de Paysage, ont permis d'ouvrir le débat sur la nécessité d'inclure les aménagements, source d'ombrage et d'esthétisme, comme un élément à part entière de ces projets.

Le paysage, composante majeur du cadre de vie et porteur de sens pour tout un chacun, constitue un dénominateur commun qui offre la possibilité de rassembler des thématiques diverses pour la construction d'un projet de territoire de qualité. L'aménagement du territoire étant généralement pensé de manière très sectorisée, cette démarche paysagère, transversale, permet de réunir et de mettre en cohérence les objectifs, variés, de l'ensemble des aménageurs du territoire, pour faire émerger un consensus au travers d'un projet co-construit, collectif et partagé par tous.

Par exemple, le Conservatoire du Littoral et le Comité du Tourisme des Iles de Guadeloupe sont deux entités concernées par la thématique d'aménagement du littoral, avec des objectifs différents : le Conservatoire du Littoral, qui œuvre pour la préservation de ces milieux, préconise un aménagement minimal de ces sites, et un accès du public restreint. Le CTIG, dans une optique de développement touristique, souhaiterait aménager des points de vue, belvédères, permettant aux visiteurs de profiter de perspectives visuelles sur le littoral et le territoire maritime guadeloupéen. Ce Plan de Paysage, qui a vocation à faire entendre le point de vue de l'ensemble des acteurs du territoire, permet d'instaurer un dialogue entre ces différentes entités, afin de bâtir un plan d'actions en adéquation avec les aspirations de toutes les parties prenantes, qui propose une gestion pérenne et solidaire pour l'ensemble du territoire d'étude.

c. Un plan d'actions transversal, prenant en compte une pluralité de thématiques d'aménagement

La définition des objectifs de qualité paysagère, et le plan d'actions qui en découle constituent la finalité opérationnelle du diagnostic paysager conduit précédemment. Définis en concertation avec la maîtrise d'ouvrage, les objectifs de qualité s'accordent à protéger, gérer et valoriser les paysages. Ils prennent en compte l'ensemble des facettes du réseau routier ; un réseau routier qui montre à voir les paysages, tout en prenant en compte le confort de l'ensemble de ses usagers et en entretenant des relations pacifiées avec les milieux environnants. Les OQP sont le socle du plan d'actions, ils sont chacun constitués de plusieurs axes, permettant de fixer des grandes orientations afin de répondre aux OQP. Chacun de ces axes se décline par

la suite en une série d'actions. Cette imbrication d'éléments constitue le plan d'actions du Plan de Paysage.

Dépassant l'unique notion de protection des paysages, ce plan d'actions permet de décliner les objectifs de qualité paysagère en une série d'actions visant à la protection de la biodiversité, la prise en compte de l'ensemble des usagers de la route, la valorisation des paysages du réseau routier, qu'ils soient remarquables ou ordinaires, afin de valoriser leur identité, et les caractéristiques qui en font l'unicité. Regroupant des actions d'information, de sensibilisation, des actions opérationnelles ou à visée réglementaires, réparties sur un pas de temps de plus de 6 ans, ce plan d'actions ancre le Plan de Paysage dans le concret et permet aux acteurs locaux, mobilisés pour la mise en œuvre des actions, de s'impliquer et de s'approprier le projet. Etablies en concertation avec l'ensemble des membres du CoPil, les actions proposées s'inscrivent en cohérence avec les politiques de tous les acteurs de l'aménagement.

Le parti pris de la maîtrise d'ouvrage était d'intégrer au plan d'actions un programme d'aménagement comprenant une série de 5 actions réalisables à très court terme, conduites sur 5 sites identifiés par la région. Ces projets constituent ainsi un moyen d'informer et de communiquer sur la démarche paysagère initiée par la région. De plus, visibles et concrètes, ces actions impulsent un dynamisme propice à la réalisation de la suite des actions.

Cet échelonnage du plan d'actions dans la durée permet une appropriation et une compréhension de la démarche par les habitants, les acteurs de l'aménagement du territoire, les élus... Inscrire les actions dans une dynamique d'ensemble permet de leur donner une dimension nouvelle et de les faire gagner en cohérence.

3. UN TERRITOIRE D'ÉTUDES COMPLEXE ET UNE GESTION ROUTIÈRE AXÉE SUR LE « TOUT FONCTIONNEL » FREINS MAJEURS A LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PAYSAGE

a. Une échelle d'étude peu adaptée

L'échelle d'étude du PPRRRG est bien plus vaste que l'échelle intercommunale, échelle recommandée par le Ministère de la Transition écologique et solidaire pour l'élaboration d'un Plan de Paysage. Le réseau routier régional de l'archipel guadeloupéen, fort de ses 400 kilomètres, est un maillage routier très étendu, couvrant la quasi totalité de l'archipel guadeloupéen : les routes régionales sillonnent les territoires de Basse-Terre, Grande-Terre et Marie-Galante. Ainsi, ce Plan de Paysage est réalisé à l'échelle régionale, échelle bien supérieure à celle de l'intercommunalité. Ce vaste territoire est soumis à une grande diversité d'enjeux, découlant de réalités géographiques variées : en effet, du littoral à l'intérieur des terres, des plaines aux montagnes, les paysages et les milieux naturels sont de nature très diverses.

Par exemple, la RN1 présente le long de son linéaire un condensé des paysages diversifiés de la Basse-Terre, en traversant une multitude de territoires donnant à voir la diversité écologique, sociale et culturelle de cette île. Permettant de rallier les villes de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre, cette artère, essentielle à la mobilité de nombreux guadeloupéens, va du plus urbain, lors de la traversée de ces deux villes majeures, au plus naturel, lorsque la route va au contact de la forêt tropicale au col de l'Ermitage. Composées de séquences très variées, les routes sont donc soumises à des enjeux de gestion et de valorisation différents, à l'échelle même de la route, mais également d'une route à l'autre ; par exemple la RN 3, la plus courte des routes nationales avec seulement 9 kilomètres de linéaire routier, présente davantage de similitudes avec les routes du réseau départemental et semble difficilement comparable

avec une route comme la RN4, qui traverse de nombreux espaces aménagés pour l'accueil de touristes, dessert de nombreuses poches d'urbanisation et zones commerciales et qui est donc, sur une portion conséquente de son linéaire, configurée en 2x2 voies permettant de faire circuler rapidement et de manière fluide un nombre important de véhicules. Trouver des points de comparaison entre des infrastructures routières présentant un tel niveau de décalage peut s'avérer délicat, et complexifie considérablement la conduite d'un diagnostic homogène, qui considère de manière identique l'ensemble des routes, dont la fonction, l'emprise, la configuration diffèrent grandement. La taille du territoire d'étude a donc été un frein à l'élaboration de ce Plan de Paysage ; tout d'abord au moment du diagnostic, pour lequel les délais de rendu se sont vus rallongés à plusieurs reprises. En effet, mener un diagnostic à l'échelle de chaque route, dont les longueurs varient de 9 à près de 90 kilomètres, s'avère être un exercice fastidieux au vu du niveau d'exhaustivité recherché à l'échelle de chaque séquence paysagère.

Lors de la réalisation du plan d'actions dans un deuxième temps, il s'est avéré délicat de proposer un panel d'actions qui concernerait à part égale l'ensemble du réseau routier ; certaines portions étant plus fréquentées, elles apparaissent donc naturellement comme « privilégiées » pour la mise en place d'actions de grande ampleur. Mais il n'est pour autant pas envisageable de ne prendre en considération qu'une partie du territoire d'études dans l'élaboration du plan d'actions, ce qui en complexifie la rédaction. Ainsi, les actions « phares » du plan d'actions concernent en priorité les portions supportant un flux routier conséquent, et les actions régigées sous la forme de principes d'aménagement (mise en place d'un plan de gestion du patrimoine arboré, pacification des portions routières en entrée de ville...), s'appliquent à l'ensemble du routier, permettant ainsi la prise en compte des portions routières « secondaires » dans le plan d'actions.

La question de la gouvernance est un autre enjeu découlant de l'échelle d'étude de ce Plan de Paysage. En effet, la gestion et l'aménagement des routes, structures linéaires traversant de nombreux territoires, sont des thématiques qui regroupent une diversité d'acteurs et d'échelles de décision. Leur gestion est assurée par le syndicat mixte « Routes de Guadeloupe » agissant pour le compte de la Région et du Département. Mais ces routes traversent les territoires communaux ; il est donc nécessaire d'associer aux réflexions les intercommunalités concernées (au nombre de 6 en Guadeloupe). De plus, ce réseau routier traverse par moments des zones protégées, soumises à des réglementations particulières, comme l'ensemble des sites appartenant au Conservatoire du Littoral. Il s'agit alors de prendre en compte les réglementations existant à l'échelle de ces sites pour l'élaboration du plan d'actions, afin que ces dernières s'inscrivent dans la continuité des modalités de gestion définies localement. Ce travail de consultation de l'ensemble des acteurs concernés demande de la disponibilité, pour réussir à recueillir et prendre en compte l'avis de tous.

Au-delà de cette nécessité de consulter toutes les parties prenantes, il peut, par moments, s'avérer délicat de trouver des terrains d'entente ; en effet, la définition du plan d'actions est un exercice où l'on cherche à fédérer un grand nombre d'acteurs opérant sur un même territoire, tout en ayant des objectifs, des stratégies et temporalités différentes, qui peuvent parfois s'avérer incompatibles. C'est là tout l'intérêt d'élaborer ce Plan de Paysage en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Mais malgré cette phase de concertation, le consensus peut ne pas être atteint, conduisant à un abandon de l'action pressentie afin de ne pas privilégier l'une des parties.

b. Le paysage, élément «incongru» de l'aménagement territorial

Le paysage, à la croisée de nombreuses entrées disciplinaires, est encore aujourd'hui perçu par certains comme un élément extérieur à l'aménagement des territoires. La notion de paysage reste trop fréquemment cantonnée à celle de paysage « remarquable » dont la protection est nécessaire au regard de sa rareté. La prise en compte du paysage comme « composante essentielle du cadre de vie des populations » est encore loin d'être systématique. En effet, l'aménagement et la gestion des territoires sont encore souvent pensés dans une optique de rationalisation des coûts ; ainsi, la logique du « tout fonctionnel » demeure le mode de pensée majoritaire, autant dans la conception de nouvelles infrastructures que dans l'élaboration de leur gestion. Des éléments tels que l'optimisation du confort des usagers ou l'esthétisme des lieux ne font pas partie des considérations des aménageurs.

Cela a pu être observé lors de l'élaboration de ce Plan de Paysage ; le Syndicat Mixte des Routes de Guadeloupe, responsable de la gestion de l'ensemble du réseau routier de l'archipel, est également en charge de la gestion du patrimoine végétal routier. L'un des enjeux majeurs relevés lors du diagnostic paysager était le manque d'entretien, voire le mauvais entretien dont étaient victimes les arbres de bord de route ; en effet, ceux-ci subissent des tailles sévères, destinées non pas à assurer une bonne reprise de croissance, mais servant plutôt à les empêcher de repartir de plus belle. L'arbre est, sur ce réseau routier, perçu uniquement comme une contrainte et une source potentielle de danger, et pas comme une plus-value pour l'esthétisme des trajets routiers, également source d'ombrage donc de confort pour les usagers des routes. Lors d'un échange avec un responsable du Syndicat Mixte des Routes de Guadeloupe, portant sur la gestion du patrimoine végétal routier, il nous a été confirmé qu'il serait difficile pour le Syndicat Mixte de revoir ses méthodes d'entretien du patrimoine végétal en vue d'en assurer une gestion pérenne. Les arguments avancés s'avèrent recevables ; les agents de gestion du réseau routier ne sont pas formés à la gestion du végétal, et même s'ils recevaient par la suite les formations nécessaires, leurs missions visant à assurer un fonctionnement optimal du réseau routier sont déjà si nombreuses qu'ils n'auraient pas de temps à consacrer à un entretien pérenne du végétal, thématique d'intérêt « secondaire » au regard de la nécessité d'assurer un trafic fluide, d'éviter tout accident, de veiller au bon état des revêtements routiers... La solution serait alors de faire appel à une entreprise spécialisée, dont le cœur de métier est la gestion végétale, mais cela nécessite des financements supplémentaires, difficiles à obtenir au vu du caractère « non essentiel » de cette mission.

Ainsi, l'élaboration de ce Plan de Paysage a également été confrontée à la difficulté de susciter l'adhésion de certains acteurs locaux, et donc de garantir leur participation et leur implication dans la réalisation du plan d'actions. Cela s'explique par le manque de moyens (moyens financiers, moyens humains), limitant la mise en place d'actions nouvelles vis à vis de la gestion des routes, mais également par les sensibilités variées des acteurs de l'aménagement à la question paysagère. L'absence de portée réglementaire du Plan de Paysage, ne rendant pas obligatoire sa mise en application, ne permet donc pas de passer outre le manque de considération pour les questions relatives au paysage dans l'aménagement et la gestion des territoires.

CONCLUSION

Démarche mettant le paysage au cœur du projet de territoire, les Plans de Paysage font partie des outils développés suite à l'adoption de la loi Paysage (1993) et de la Convention Européenne du Paysage (2000), visant à une prise en compte du paysage, dans le domaine de l'aménagement territorial, en tant qu'élément clé du cadre de vie des populations.

Au travers de l'étude de cas du Plan de Paysage du Réseau Routier Régional de Guadeloupe, certains des atouts et des faiblesses que cet outil présente ont pu être mises en lumière.

Nous retiendrons que cet outil permet de développer un niveau de connaissances paysagères encore jamais atteint ; le diagnostic paysager du Plan de Paysage, établi en se basant sur les unités paysagères définies par l'Atlas des Paysages, est conduit avec un détail et une exhaustivité remarquables. Il sert ainsi à alimenter une base de connaissances sur les paysages d'un territoire donné, et pourra être repris comme diagnostic initial pour nombre d'études et de projets à venir. La démarche concertative, à l'origine de son élaboration, permet la prise en compte d'opinions variées, et instaure un dialogue nouveau entre des politiques d'aménagement encore très sectorielles. Dans une vision prospective, il permet de formuler des objectifs de qualité paysagère ambitieux et un plan d'actions les déclinant, proposant ainsi un cadre pour les évolutions paysagères du territoire, dans le respect des aspirations des habitants. A la croisée de nombreux domaines d'études, le paysage permet une prise en compte d'enjeux multiples ; cela se retrouve dans le plan d'actions, abordant tout autant les thématiques du transport, du patrimoine culturel ou encore de la biodiversité.

Le paysage est fréquemment présenté comme un outil pluridisciplinaire favorisant la mise en œuvre de démarches partenariales entre de nombreuses politiques sectorielles de l'aménagement (Lelli, Paradis 2013). Il est paradoxal de souligner que la mise en œuvre efficace des politiques paysagères peut justement être freinée par cette multiplication d'acteurs convoqués (Davodeau 2008), ayant chacun des opinions dépendant de leur cœur de métier et de leurs propres sensibilités. Il s'avère en effet délicat de prendre en compte la pluralité des points de vue (Lelli, Paradis 2013) et de trouver des terrains d'entente convenant à l'ensemble des parties prenantes. Les interlocuteurs n'ayant pas forcément de culture paysagère, la question du paysage n'est donc pas systématiquement évocatrice pour eux. La démarche paysagère peut ainsi leur paraître secondaire au regard des thématiques sectorielles qui leur sont confiées. Dépourvu de portée réglementaire contraignante, le Plan de Paysage se heurte donc à des politiques au cadre réglementaire bien établi ; il se limite ainsi à des recommandations, des préconisations, qui ne seront pas forcément appliquées.

L'action territoriale demeure ainsi cloisonnée (Labat, Donadieu 2013), et le paysage, thématique transversale, ne constituant le cœur de métier d'aucun aménageur, peine aujourd'hui encore à s'imposer comme une entrée convaincante pour penser un aménagement multisectoriel des territoires.

BIBLIOGRAPHIE

ABÉNON, Lucien-René, 1992. Petite histoire de la Guadeloupe. Paris : L'Harmattan. ISBN 978-2-7384-1424-3. F2066 .A25 1992

APPEL, Friedmar, 1997. Le héros face au paysage. Kleist, l'idée de paysage et la conception de l'art dans le romantisme allemand. In : Revue germanique internationale. 10 janvier 1997. n° 7, pp. 171-182. DOI 10.4000/rji.623.

AVOCAT, Charles, 1982. Approche du paysage. In : Revue de géographie de Lyon. 1982. Vol. 54.

BANGOUE, Henri, 1987. La Guadeloupe - Tome 1 : Histoire de la colonisation de l'île, 1492-1848. Paris : Editions L'Harmattan. ISBN 978-2-85802-845-0. F2066 .B18 1987

BELLANGER, François et MARZLOFF, Bruno, 1996. Transit: les lieux et les temps de la mobilité. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube : Média mundi. L'Aube territoire. ISBN 978-2-87678-325-6. HE248 .B44 1996

BERLAN-DARQUÉ, Martine, LUGINBÜHL, Yves et TERRASSON, Daniel, 2007. Paysages, de la connaissance à l'action. Versailles : Éd. Quae. Update sciences & technologies. ISBN 978-2-7592-0059-7. 712

BERQUE, Augustin, 1995. Les raisons du paysage: de la Chine antique aux environnements de synthèse. Paris : Hazan. ISBN 978-2-85025-390-4. N8213 .B47 1995

BERQUE, Augustin, 2000. Médiance de milieux en paysages. Paris : Éditions Belin. ISBN 978-2-7011-2749-1.

BOUSSARD, Isabel, 1997. Agriculture, environnement et protection de la nature : la loi de 1976. In : Ruralia. Sciences sociales et mondes ruraux contemporains [en ligne]. 1 janvier 1997. n° 01. [Consulté le 8 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/ruralia/8>.

CONSEIL DE L'EUROPE, 2000. Convention Européenne du Paysage. 2000. S.I. : s.n.

COUSINIÉ, Frédéric (éd.), 2013. L'impressionnisme: du plein air au territoire. Mont-Saint-Aignan : Presses universitaires de Rouen et du Havre. ISBN 978-2-87775-555-9. ND547.5.I4 I455 2013

DAVODEAU, Hervé, 2007. Politiques publiques et paysages : du discours aux pratiques. In : Territoires en action et dans l'action. 2007.

DAVODEAU, Hervé, 2008. Des conflits révélateurs de la territorialisation du projet de paysage. Exemples ligériens. In : Territoires de conflits, analyses des mutations de l'occupation de l'espace [en ligne]. 2008. Disponible à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00788157/document>.

DAVODEAU, Hervé, 2011. La dimension spatiale de l'action paysagère. In : Annales de géographie. 21 juillet 2011. Vol. n°679, n° 3, pp. 246-265.

DÉRIOZ, Pierre, BÉRINGUIER, Philippe et LAQUES, Anne-Élisabeth, 2010. Mobiliser le paysage pour observer les territoires : quelles démarches, pour quelle participation des acteurs ?

In : Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie [en ligne]. 17 septembre 2010. n° Vol. 1, n° 2. [Consulté le 7 septembre 2021]. DOI 10.4000/developpementdurable.8682. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8682>.

DONADIEU, Pierre, 2007a. Le paysage. In : Économie rurale. Agricultures, alimentations, territoires. 6 mai 2007. n° 297-298, pp. 5-9.

DONADIEU, Pierre, 2007b. Le paysage, les paysagistes et le développement durable : quelles perspectives ? In : Économie rurale. Agricultures, alimentations, territoires. 6 mai 2007. n° 297-298, pp. 10-22. DOI 10.4000/economierurale.1923.

DONADIEU, Pierre, 2009. Les paysagistes, ou, Les métamorphoses du jardinier. Arles : [Versailles] : Actes sud ; ENSP. Collection Paysage. ISBN 978-2-7427-8728-9. SB472 .D56 2009

DONADIEU, Pierre et PÉRIGORD, Michel, 2005. Clés pour le paysage. Gap : Ophrys. Collection GéOphrys. ISBN 978-2-7080-1097-0. BH301.L3 D66 2005

DONADIEU, Pierre, PÉRIGORD, Michel et BARRAUD, Régis, 2012. Le paysage: entre natures et cultures. 2e éd. mise à jour. Paris : A. Colin. 128. ISBN 978-2-200-28136-6. 712.094 09

DUBOIS, Catherine, 2009. Le paysage, enjeu et instrument de l'aménagement du territoire. In : BASE [en ligne]. 1 janvier 2009. [Consulté le 7 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://popups.uliege.be/1780-4507/index.php?id=4148>.

ECCE TERRA ET AL., 2011. Atlas des Paysages de Guadeloupe. S.l.

ESPANOL ECHANIZ, Ignacio, 2007. Infrastructure et Paysage : les routes. 2007. S.l. : Council of Europe Publishing.

FORTIER-KRIEGEL, Anne et CROSSAY, Gérard, 2005. L'avenir des paysages de France. Paris : Fayard. ISBN 978-2-213-62219-4. DC20 .F68 2005

FOURAUULT-CAUËT, Véronique, 2010. Le paysage, outil de territorialisation et d'aménagement incomplet pour les forêts méditerranéennes ? In : Annales de géographie. 1 juin 2010. Vol. n° 673, n° 3, pp. 268-292.

GAMBINO, Roberto, 2006. Paysages et gestion durable des territoires en Europe et en Italie : la territorialité du paysage. In : Paysage modes d'emploi: pour une histoire des cultures de l'aménagement. S.l. : Champ Vallon. Les Cahier de la Compagnie du Paysage, 4. ISBN 978-2-87673-441-8.

HATZFELD, Hélène, 2006. A la recherche d'un bien commun - la demande de paysage. In : Paysage modes d'emploi: pour une histoire des cultures de l'aménagement. S.l. : Champ Vallon. Les Cahier de la Compagnie du Paysage, 4. ISBN 978-2-87673-441-8.

HOULET, Jacques, 1993. Éléments pour une théorie du paysage autoroutier. Autoroutes du sud de la France. S.l. : s.n.

LABAT, Didier et AGGERI, Gaëlle, 2013. La loi paysage a-t-elle eu un impact sur la planification territoriale ? In : Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace [en ligne]. 20 décembre 2013. n° 9. [Consulté le 8 septembre 2021]. DOI 10.4000/

paysage.11953. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/paysage/11953>.

LABAT, Didier et DONADIEU, Pierre, 2013. Le paysage, levier d'action dans la planification territoriale. In : *LEspace géographique*. 14 mars 2013. Vol. Tome 42, n° 1, pp. 44-60.

LANG, Agathe Van, 2012. La loi littoral et la protection des espaces naturels. In : *Revue juridique de l'environnement*. 2012. Vol. n° spécial, n° 5, pp. 105-116.

LELLI, Laurent et PARADIS, Sylvie, 2013. L'appropriation des politiques publiques du paysage dans les services de l'État ? In : *Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace* [en ligne]. 20 décembre 2013. n° 9. [Consulté le 7 septembre 2021]. DOI 10.4000/paysage.12042. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/paysage/12042>.

LELOUP, Fabienne, MOYART, Laurence et PECQUEUR, Bernard, 2005. La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? In : *Geographie, économie, société*. 2005. Vol. Vol. 7, n° 4, pp. 321-332.

LONGIN, Félix, PARDON, Jean-Marie et DE NADAILLAC, Jean, 2016. Histoire générale de la Guadeloupe: de son état préhistorique à sa colonisation et son développement. Champhol : Éditions le Mono. Les pages de l'histoire. ISBN 978-2-36659-226-9. 972.976

MAGNIN, Hervé, 2018. Le Parc national de la Guadeloupe : un territoire insulaire unique dédié à la protection de la biodiversité. In : *Études caribéennes* [en ligne]. 1 décembre 2018. n° 41. [Consulté le 7 septembre 2021]. DOI 10.4000/etudescaribeennes.13187. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/13187>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, 2015. Le Plan de Paysage : agir pour le cadre de vie [en ligne]. 2015. S.l. : s.n. Disponible à l'adresse : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/14199_brochure-24p_plan-de-paysage-agir-cadre-de-vie_web_planches.pdf.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, 2021. Politique des paysages. In : Ministère de la Transition écologique [en ligne]. 2021. [Consulté le 8 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/politique-des-paysages>.

ONF, [sans date]. ONF - La flore guadeloupéenne. In : [en ligne]. [Consulté le 8 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : http://www1.onf.fr/guadeloupe/onf_guadeloupe/ecosysteme/patrimoine/@@index.html.

PAQUOT, Thierry, 2016. I. Détour dictionnariste. In : *Reperes*. 23 juin 2016. pp. 13-22.

PARADIS, Sylvie et LELLI, Laurent, 2010. La médiation paysagère, levier d'un développement territorial durable ? In : *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie* [en ligne]. 17 septembre 2010. n° Vol. 1, n° 2. [Consulté le 7 septembre 2021]. DOI 10.4000/developpementdurable.8548. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8548>.

PRIGENT, Lionel, 2013. L'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco, les promesses d'un label ? In : *Revue internationale et stratégique*. 21 juin 2013. Vol. n° 90, n° 2, pp. 127-135.

RÉGION GUADELOUPE, 2015. Schéma Régional des Infrastructures de Transport - SRIT. 2015. S.l. : s.n.

ROGER, Alain, 2009. La théorie du paysage en France, 1974-1994. Nouvelle éd. Seyssel : Champ Vallon. Les classiques de Champ Vallon. ISBN 978-2-87673-508-8. 712.01

ROUSSO, Amy, 1995. Le droit du paysage : un nouveau droit pour une nouvelle politique. In : Le Courrier de l'environnement de l'INRA. décembre 1995. Vol. 26, n° 26, pp. 29-42.

SGARD, Anne, 2010. Le paysage dans l'action publique : du patrimoine au bien commun. In : Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie [en ligne]. 17 septembre 2010. n° Vol. 1, n° 2. [Consulté le 7 septembre 2021]. DOI 10.4000/developpementdurable.8565. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8565>.

SGARD, Anne, FORTIN, Marie-José et PEYRACHE-GADEAU, Véronique, 2010. Le paysage en politique. In : Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie [en ligne]. 17 septembre 2010. n° Vol. 1, n° 2. [Consulté le 7 septembre 2021]. DOI 10.4000/developpementdurable.8522. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8522>.

UICN, 2019. 256 espèces de la flore de Guadeloupe menacées de disparition. In : UICN France [en ligne]. 2019. [Consulté le 8 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://uicn.fr/liste-rouge-flore-guadeloupe/>.

ANNEXES

ANNEXE 1 : ÉTAPES DÉTAILLÉES DE L'ÉLABORATION D'UN PLAN DE PAYSAGE



Eclairage sur les étapes de la démarche

	LE DIAGNOSTIC	LA STRATEGIE	LE PROGRAMME D'ACTION
	CONSTAT Déterminer	ENJEUX Fondant Maintien de l'ensemblement et des perspectives depuis la vallée, pour les habitants / préservation de l'habitat	AXES (ou orientations) Décliner Développer une agriculture de montagne
Illustration (ex PP de la Haute-Bresse)	La fermeture du paysage de la vallée par l'ensemblement progressif / ruine dans les villages / mitage des massifs	Ré-ouvrir les fonds de vallées / préserver l'intégrité des massifs	LES DISPOSITIONS moyens / outils / temporalité Mobiliser le foncier agricole et soutenir le pastoralisme
De quoi s'agit-il ?	Le paysage en devenir Paysage perçu dans ses dynamiques en cours Observer Préciser Qualifier Démarche de valeurs du paysage structures ou éléments de paysage auxquels on est attachés collectivement ou au contraire « déqualifiés »	Le fil rouge (une référence partagée) Ce que l'on veut et peut faire Formuler et spatialiser les orientations de protection, de gestion et d'aménagement des paysages Détermination de 1, 2 ou 3 OOP pour chaque unité paysagère en fonction de la capacité à agir	La feuille de route Définir par quelle(s) action(s) on répond à nos objectifs et avec quels moyens, quels outils, quelle priorité, quelle temporalité, quels partenaires associés ? Fiches et plan d'actions Réglementation/Animation/Travaux/Études, engagements partenariats, estimation, ...
Traduction et attendus : à quoi doit-on aboutir ?	Veiller à la cohérence entre aspirations des populations et des parties prenantes et valeurs partagées/enjeux/objectifs/dispositions et moyens et outils		
Le rôle du paysagiste	Analyse, cadre, sensibilité, anime, écoute, recueille, retranscrit, synthétise	Formule en tenant compte des travaux menés avec les différents acteurs (ateliers) Prépare le passage de relais avec les élus	Formule Précise en lien avec la maîtrise d'ouvrage et les partenaires (en fonction de la taille de la collectivité le rôle du paysagiste sera important)
Implication des acteurs du territoire	Expérimentent leur perception du territoire actuel en fonction de la valeur qu'ils lui attribuent	Préparer le passage de relais Validation politique	Validation et portage par les élus + relai par les partenaires
Quelles sont les questions à se poser ?	- L'évaluation du budget à consacrer à la partie animation (en phase diagnostic) est-elle correcte ? - Tous les gestionnaires des territoires/espaces ont-ils été impliqués ? - A-t-on bien ciblé les champs du diagnostic ? - Les unités et leurs structures sont-elles clairement identifiées et partagées par l'ensemble des acteurs ? - L'ensemble des valeurs exprimées a-t-il été pris en compte dans le processus de qualification ?	Quel paysage souhaité par la collectivité ? - Les objectifs sont-ils cohérents avec les valeurs attribuées en phase de qualification par les populations ? - Les objectifs fixés sont-ils spécifiques, mesurables, adaptés, réalistes et portés par les élus ? - Les OOP sont-ils précis et spécialisés pour être directement traduits dans les documents de planification et les actions transposables dans les OAP, le règlement, le plan de zonage d'un PLU(i) par exemple ?	- Quels sont les moyens dont dispose la collectivité ? - Quels sont les partenaires associés ? - Quels moyens on se donne pour la réussite du plan et pour son animation (compétence interne à la collectivité, assistance externe...) ? - Quel travail de veille et d'animation ? - Quelle articulation avec les autres démarches en cours ? - Quelles démarches ou outils puisse mobiliser (Scot, PLU, agenda 21, ...)? - Est-ce qu'on se fixe 2-3 projets réalisables pour illustrer la concentration de l'étude ? - Jusqu'où faut-il aller dans le pédagogie des fiches actions ?
Quelques 'pièges' à éviter !	- Exercice de prospective complexe - Diagnostic qui va au-delà du paysage et des bassins - Des ateliers qui n'aboutissent pas sur une expression collective - Utiliser des outils de participation sans s'être fixé des objectifs à atteindre en fin d'atelier participatif et se donner des moyens de les retranscrire et saisir des représentations	- Confronte le quoi faire et le comment faire - Tomber dans des généralités - Multiplier les objectifs - Se fixer des objectifs sans distinction de temporalité	- Arriver à un document fourre-tout - Limite entre étude de PP / étude de MCo

Club Plan de Paysage : synthèse du Groupe de travail « Objectifs de Qualité Paysagère » du 10 Mars 2015

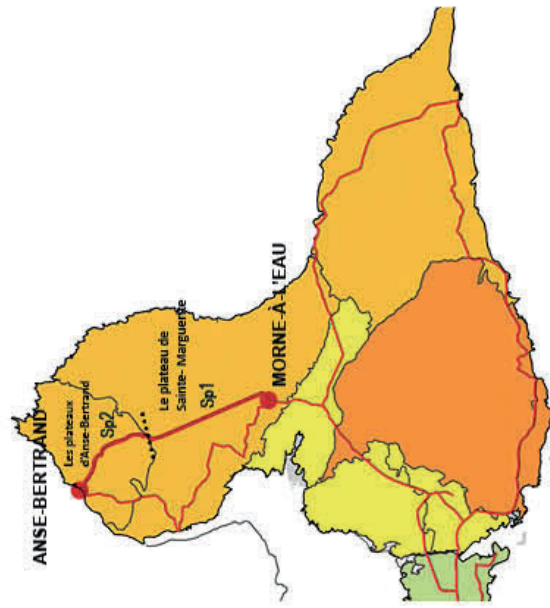
ROUTE NATIONALE 8

**EN LIGNE DROITE
LA ROUTE JARDINEE**



GRANDE-TERRER_N 8_LONGEUR 15,6 KM

LES SEQUENCES PAYSAGERES DE LA ROUTE NATIONALE N°8



LEGENDE

Route nationale / RN

Grands ensembles paysagers (GEP)

- GEP des plaines de Grande-Terre
- GEP des plateaux de Grande-Terre
- GEP du coeur de Grande-Terre

Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe



Séquence paysagère 1 - La barre de Cadoue, abrite la forêt départementale avec plusieurs espèces d'orchidées menacées dont les rares espèces de l'orchidée *Tetramnia elegans*



Séquence paysagère 2 - Vers Anse-Berland la route traverse le bourg de Haute-Montagne et ses jardins créols.

RN8

A sa création en 1951, la Route Nationale N°8 est définie comme l'itinéraire de Grip-pon à Anse-Berland en passant par l'intérieur des terres depuis Bazin, Mangies, Pelletan et Guéry.

Aujourd'hui, elle traverse le nord de Grande-Terre qui est vu par cette route comme un espace plus ou moins urbanisé, ses bords côtoyant de vastes étendues cannières et maraîchères, dans un relief vallonné avec des faïsses sombres au loin.

A partir de Morne-à-l'Eau, la RN 8 remonte en ligne droite à travers les piémonts et le plateau cannier, puis, en passant la limite de l'escarpement de la Barre de Cadoue, la route traverse un paysage urbain linéaire puis d'urbanisation plus dense à Anse-Berland.

La RN 8 parcourt la partie nord de Grande-Terre en reliant Morne-à-l'Eau à Anse-Berland, par l'intérieur des terres. Ce faisant, elle traverse du sud au nord un des Grands Ensembles Paysagers (GEP) de Grande-Terre, identifié par l'Atlas des Paysages de la Guadeloupe à savoir :

- Le GEP des Plateaux de Grande-Terre

En traversant ce Grand Ensemble Paysager, la route chemine également au sein de différentes Unités Paysagères (UP) caractérisées par l'Atlas des Paysages et dont les noms évocateurs expriment clairement la diversité des milieux parcourus.

La RN 8 passe par les UP du Plateau de Sainte-Marguerite puis des Plateaux d'Anse-Berland. L'itinéraire de la RN s'harmonise aux paysages des UP qui se succèdent et dont les caractères physiques et nominatifs nous renseignent sur chaque portion de territoire traversée par la route.

Les 2 Séquences Paysagères apportent des précisions sur les paysages en contact avec la RN 8 (épaisseurs, ambiances, structures végétales, architecture, etc.) et sur les rapports entre l'infrastructure et ces paysages (2x2 voies, délaissés, etc.).

Sur les 15 km, celles-ci alternent entre urbanité, agriculture et plaines. Parfois au sein d'une même séquence ces identités se combinent au travers des typologies et des ambiances qui les caractérisent.

BIODIVERSITE

La RN 8 déroule son itinéraire dans la moitié nord de Grande-Terre en partie centrale sur un axe nord-sud. La route se développe en zone agricole, dominée par la canne et la banane, ou occupée par un développement péri-urbain.

Son altitude varie du niveau de la mer jusqu'à 70 m, avec le franchissement de la Barre de Cadoue.

Les espaces à enjeux écologiques y sont rares à l'exception justement du secteur de la Barre de Cadoue.

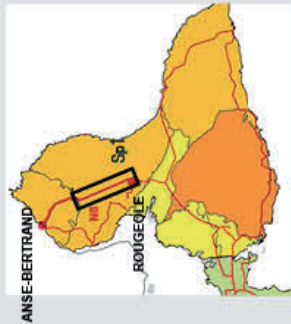
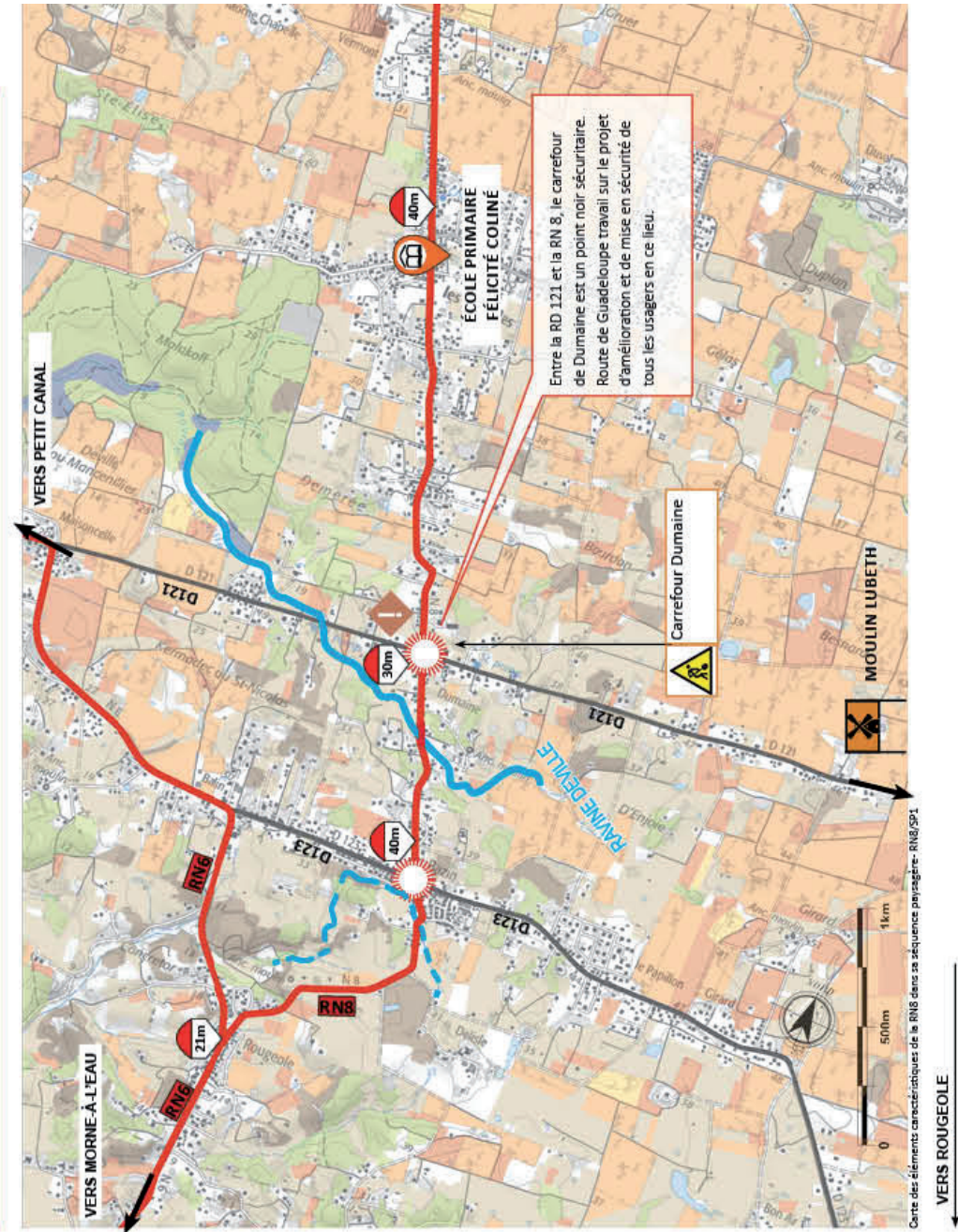
Cette barre constitue une rupture dans le relief, constituée par un escarpement de faille boisée entre les plateaux cultivés de Saint-Jacques au Nord et de Sainte-Marguerite au Sud.

Ce relief a permis d'y conserver une végétation forestière qui est considérée comme un vestige du manteau forestier originel.

Elle renferme de nombreuses espèces végétales patrimoniales comme le Mapou gris (Pisonia subcordata) et le Gommier rouge (Bursera simaruba) notamment.



GRANDE-TERRER _ RN 8 LONGEUR 15,6 KM

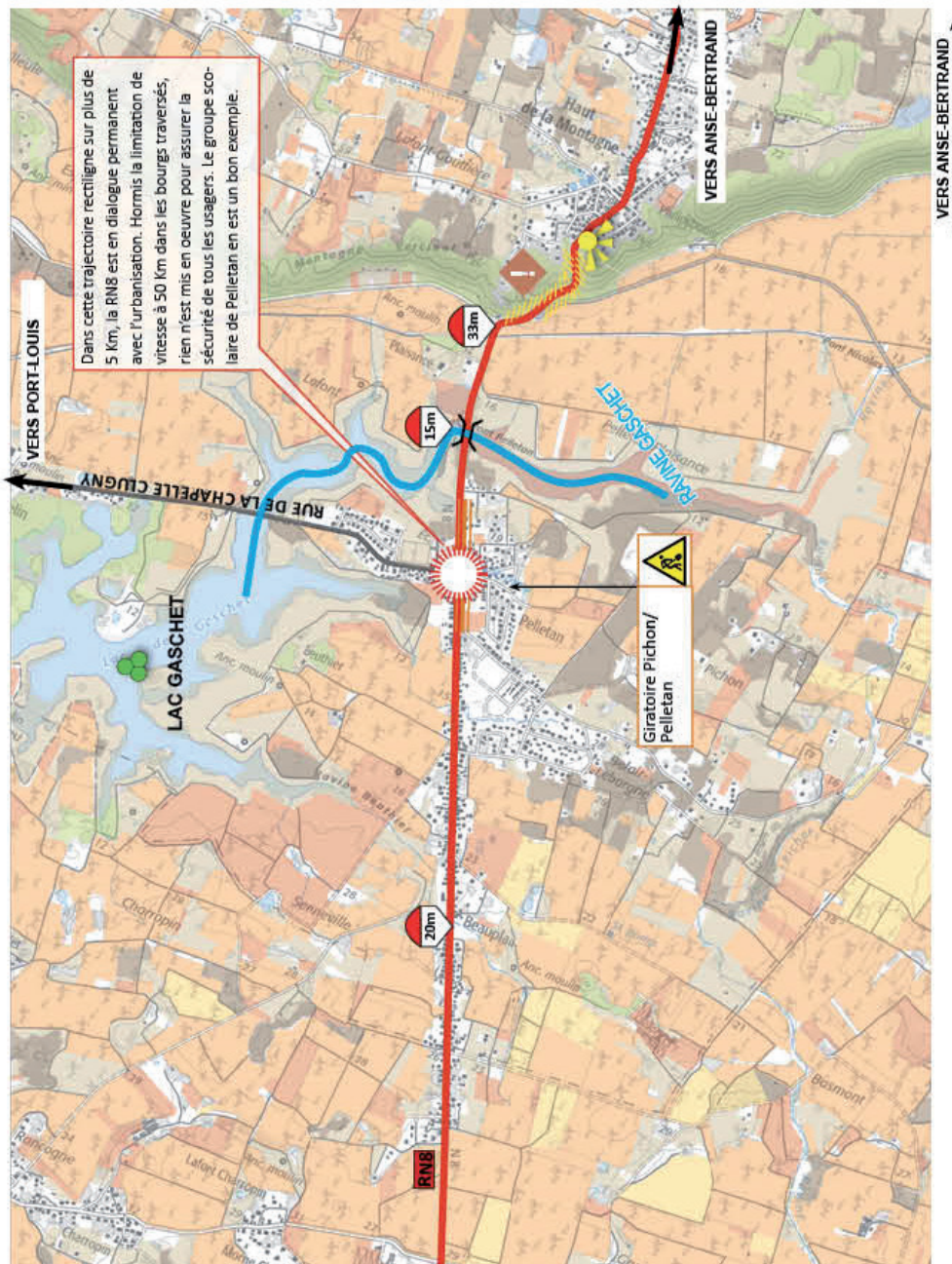


LEGENDE

- Route nationale / RN
- Route départemental / RD
- Formations végétales
- Formations d'altitude
- Forêt ombrophille
- Forêt sempervirente saisonnière
- Forêt semi-décidue
- Forêt de bas-fond
- Forêt littorale
- Fourré littoral et formation dégradée
- Mangrove et forêt marécageuse
- Sylviculture
- Forêt des zones agricoles ou bâties et triche
- Parcelles agricoles
- Prairie
- Canne
- Banane
- Autre culture

Carte des éléments caractéristiques de la RN dans sa séquence paysagère- RN8,SP1

RN8 - SEQUENCE PAYSAGERE 1 - SP1 - LE PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE



ELEMENTS ROUTIERS	
	Echangeur
	Carrefour RN/RD
	Point
	Passerelle piétonne
	Aire de repos
	Délaissé
	Point d'altitude

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS	
	Patrimoine
	Alignement d'arbres
	Allée palmier ou carminier
	Cours d'eau - Ravines
	Cours d'eau temporaire
	Points de vue
	Espaces naturels

USAGES	
	Projet structurant en cours
	Voie douces - Mobilité active
	Moulin
	Equipements
	Terrain de sport
	Etablissement scolaire

CONSTATS BIODIVERSITE	
	Points de conflit (pour les continuités écologiques terrestre)
	Obstacle de l'écoulement (rupture des continuités écologiques aquatiques)
	Coupure de continuités pour les chiroptères
	Milieux forestiers de qualité en interface avec les RN
	Zone humide en interface avec les RN
	Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
	Sites de ponte de tortues marines
	Populations relictuelles d'Iguanes des Petites Antilles

LES PAYSAGES DE L'UNITE PAYSAGERE
SELON L'ATLAS DES PAYSAGES DE L'ARCIPEL
GUADELOUPE

RN8-SP1_ Le plateau de Sainte-Marguerite

La RN 8 remonte le plateau de Sainte-Marguerite vers le nord d'une manière très rectiligne, offrant une vue directe sur La Barre Cadoue. Elle traverse les piémonts puis le plateau cannier.

Les piémonts offrent au conducteur un paysage plus fermé, du aux reliefs, aux boisements et à l'urbanisation le long des routes. Puis, brusquement, le paysage s'ouvre sur le plateau cannier, entre Vermont et les Mangliers, après la coupe des cannières à sucres.

Périodiquement, la vue est coupée par des ensembles urbains le long de la route.

Brièvement, avant de quitter la séquence et l'unité, la route borde l'escarpement de La Barre de Cadoue.

Cette rapide ascension offre d'un côté un panorama sur la plaine cannière et de l'autre la falaise boisée.



Itinéraire de la RN8 dans la séquence paysagère 1 - Photo aérienne

EN LIGNE DROITE : La longue traversée de la plaine cannière jusqu'à Gaschet et Cadoue.

Route Nationale N°8 - Séquence paysagère 1 / Agricole Urbaine

La RN 8 prend son départ depuis la RN6 à Rougeole, en forme de fourche, dont une branche se détache en direction d'Anse-Bertrand. On perçoit déjà le paysage aux reliefs boisés à travers l'urbanisation linéaire longeant la RN. Cette fourche routière qui sépare les deux routes gagnerait à la création d'un aménagement qui permettrait aux visiteurs fortuits de se poser avant d'avancer plus loin vers le nord Grand-Terre. **1**

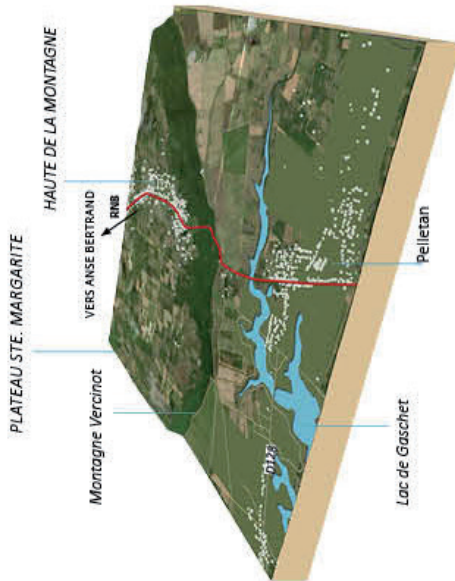
La RN8 traverse ensuite le plateau cannier en passant par les bords de Bazin, les Mangliers, Vermont, Beauplan et Pelletan avant d'arriver devant la forêt de la Barre de Cadoue. Les trottoirs longeant la route mais ne sont pas aménagés ni sécurisés. Un arrêt de bus modestement aménagé se situe au carrefour à Vermont. **2**

En quittant Pelletan, la Barre de Cadoue monte progressivement vers l'horizon. Le paysage s'ouvre : a) avec des champs canniers de chaque côté, b) enroulé avec un paysage bucolique autour de la retenue d'eau de Gaschet) enfin, avec l'arrivée devant la forêt de la Barre de Cadoue. Cette réserve de biodiversité reste inaperçue malgré un panneau d'information qui se cache juste avant la montée à travers la falaise boisée. Ce point d'intérêt mérite un aménagement impactant, adapté et attractif pour les touristes en soif de découverte de paysages guadeloupéens visibles depuis la route. **3**

Cette séquence, en zone péri-urbaine et agricole (canne, banane), ne présente pas d'enjeu écologique notable, à l'exception, dans sa partie nord, de la Barre de Cadoue, que la RN8 franchit (voir généralités). Le SRPNB identifie 2 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques, sur cette séquence.



Départ de la RN 8 à Rougeole, en forme de petite route, mal signalée et en mauvais état.



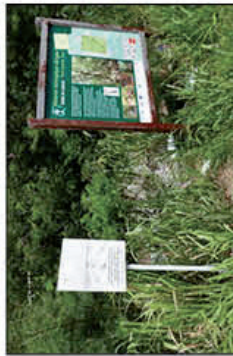
La barre de Cadoue sur le trajet de la RN 8 marque la rupture entre le plateau Saint-Jacques qui domine le plateau de Beaufort-Sainte-Marguerite. Structure paysagère et environnementale emblématique.



RNB-SP1-A



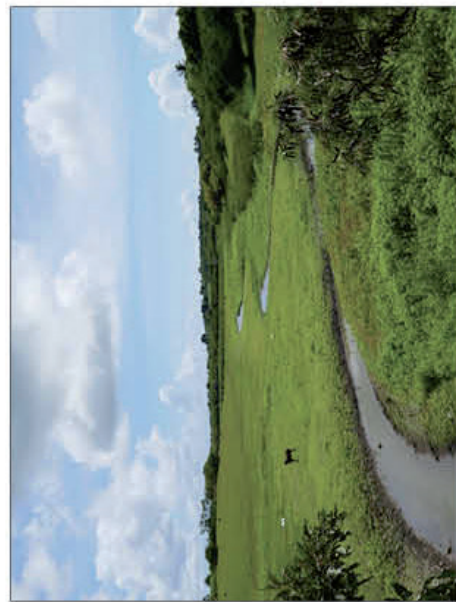
RNB-SP1-B



RNB-SP1-C



RNB-SP1-D



RNB-SP1-E



RNB-SP1-F

RNB-SP1-A / Carrefour avec la D123 à bassin avec l'arrêt de bus- Fp SIGNES
 RNB-SP1-B / Les travaux sur la RNB pour élargissement d'accotements à Beaulieu- Fp SIGNES
 RNB-SP1-C / Les panneaux d'information au pied de la Barre de Cadoue sont cachés dans la végétation. Peu visible seuls quelques passants fortuits viennent les lire- Fp SIGNES
 RNB-SP1-D / La Barre de Cadoue vue depuis la sortie de Pelletan- Fp SIGNES
 RNB-SP1-E / La vue étendue vers la ravine et la retenue d'eau de Gaschet depuis la RNB au pied de la Barre de Cadoue- Fp SIGNES
 RNB-SP1-F / La montée de la RNB vers le bourg Haute-Montagne : la route quitte le paysage agricole pour monter sur la Barre de Cadoue – Carrefour de Campêche- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure.

- Majoritairement rectiligne
- De très faible largeur entre Rougolle et Bazin

Paysagés.

- Plateau Sainte-Marguerite, Montagne Verchinot
- La forêt de la Barre Cadoue
- La retenue d'eau de Gaschet
- La plaine caninière

Environnement.

- Ravine
- lac de Gaschet
- La forêt semi-décidue

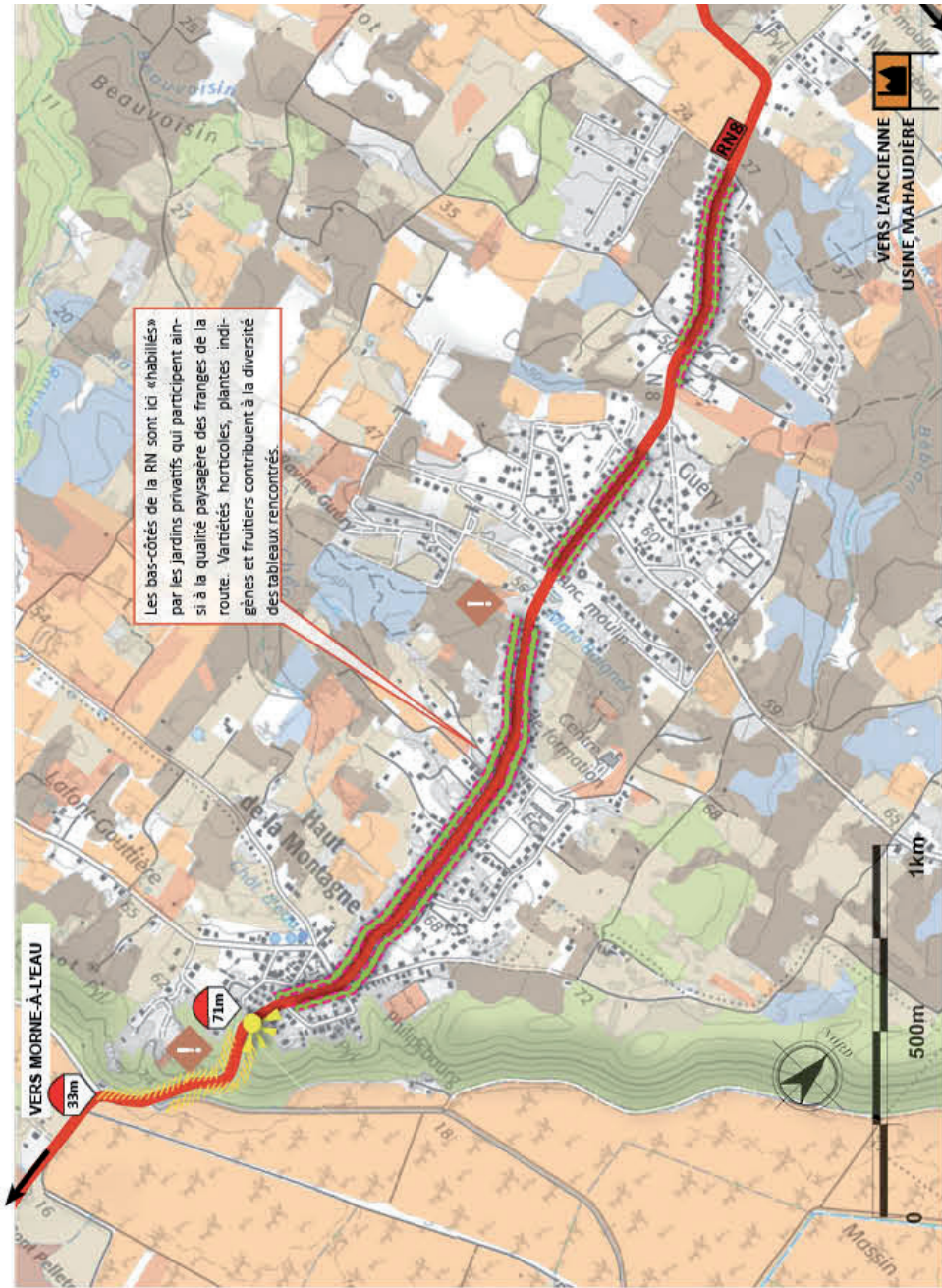
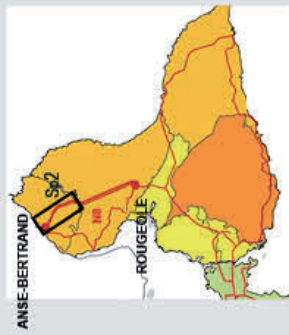
Architecture.

- Urbanisation linéaire de type bourg à Bazin, les Mangies, Vermont, Beaulieu, Pelletan

Patrimoine.

- Des moulins à vents
- Un réseau ferroviaire reliant des usines cannières de Bellevue, Portland à la centrale de Beaufort.

BASSE-TERRER _ RN 8_LONGEUR 15,6 KM



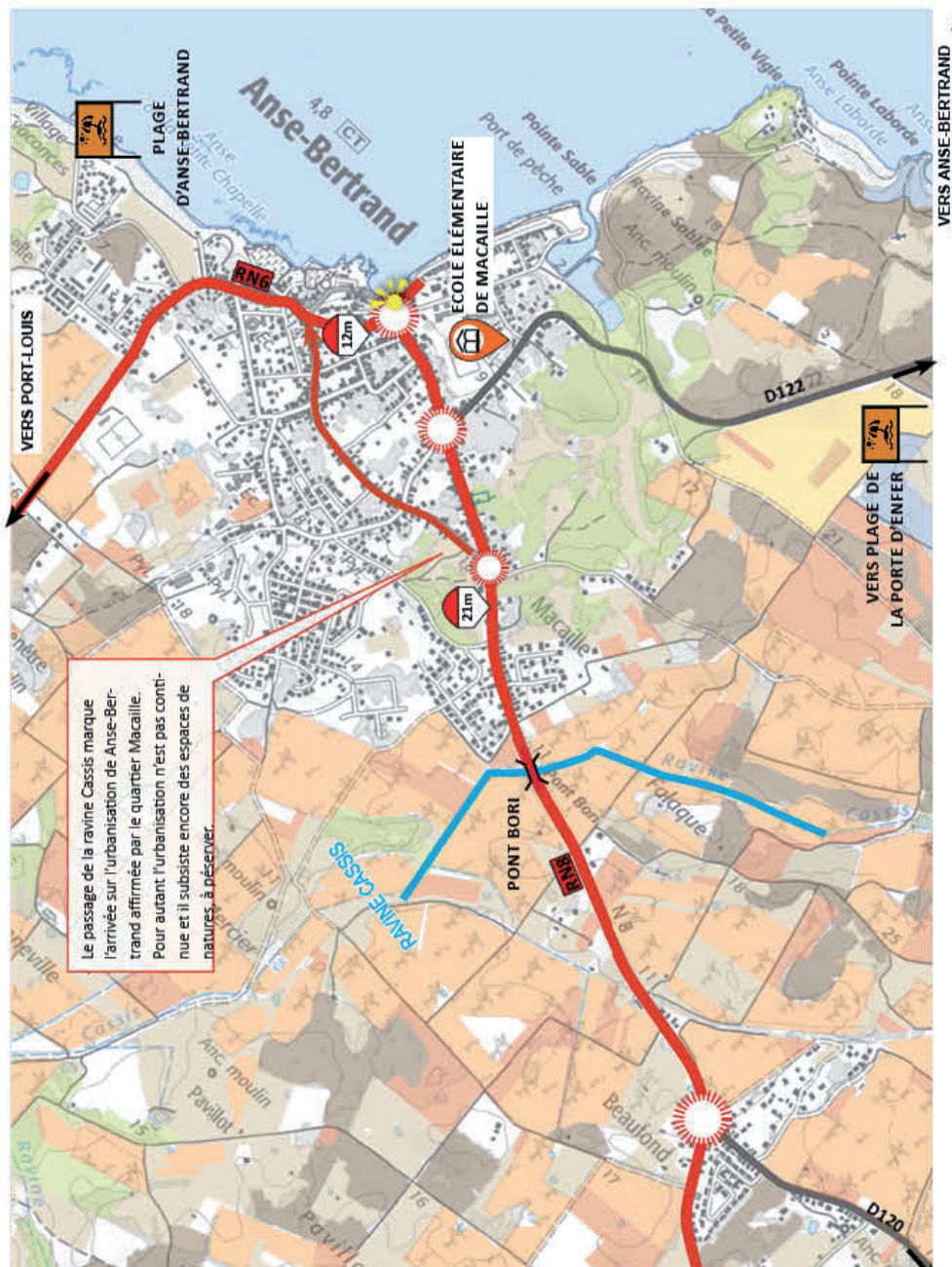
Carte des éléments caractéristiques de la RN8 dans sa séquence paysagère- RN8,SP2

VERS MORNE-A-L'EAU

LEGENDE

- Route nationale / RN
- Route départemental / RD
- Formations végétales
 - Formations d'altitude
 - Forêt ombrophille
 - Forêt sempervirente saisonnière
 - Forêt semi-décidue
 - Forêt de bas-fond
 - Forêt littorale
 - Fourré littoral et formation dégradée
 - Mangrove et forêt marécageuse
 - Sylviculture
 - Forêt des zones agricoles ou bâties et triche
- Parcelles agricoles
 - Prairie
 - Canne
 - Banane
 - Autre culture

RN8 - SEQUENCE PAYSAGERE 2 - SP2 - LES PLATEAUX D'ANSE-BERTRAND



ELEMENTS ROUTIERS	
	Echangeur
	Carrefour RN/RD
	Point
	Passerelle piétonne
	Aire de repos
	Délaissés
	Pointe d'altitude
	Débranchement centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS	
	Espaces naturels
	Alignement d'arbres
	Allée palmier ou canier
	Cours d'eau - Ravines
	Cours d'eau temporaire
	Patrimoine
	Points de vue
	Jardin des particuliers

USAGES	
	Projets structurants en cours
	Voie douces - Mobilité active
	Ancienne usine
	Plage
	Equipements
	Etablissement scolaire

CONSTATS BIODIVERSITE	
	Points de conflit (pour les continuités écologiques terrestre)
	Obstacle de l'écoulement (rupture des continuités écologiques aquatiques)
	Coupure de continuités pour les chiroptères
	Milieux forestiers de qualité en interface avec les RN
	Zone humide en interface avec les RN
	Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts aérophiles
	Sites de ponte de tortues marines
	Populations relictuelles d'Iguanes des Petites Antilles

**LES PAYSAGES DE L'UNITE PAYSAGERE
SELON L'ATLAS DES PAYSAGES DE L'ARCHEPEL
GUADELOUPE**

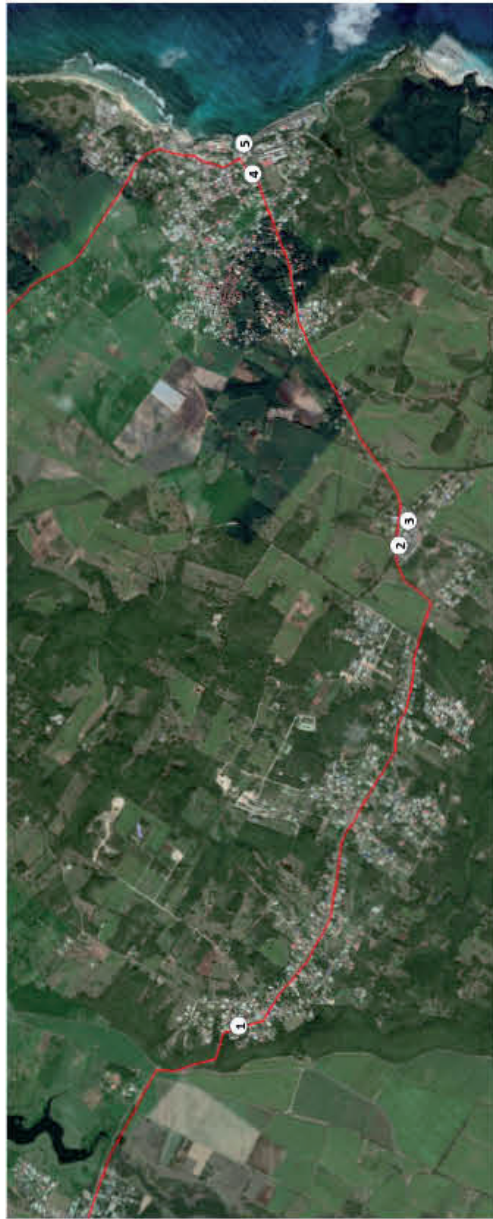
RN8-SP2_ Les plateaux de l'Anse-Bertrand

Cette séquence présente une urbanisation linéaire plus dense sur le long de la route, d'abord à travers les vallons de Guéry/Massoloux puis à l'arrivée dans le bourg littoral d'Anse-Bertrand. Ce bâti laisse une pause d'ouverture visuelle sur le plateau agricole avant d'entrer dans le bourg. Les premiers paysages dominés par l'urbanisation dans les vallons sont accompagnés de nombreuses parcelles boisées ou en friches, nuanciant grandement la vocation agricole première de cette unité.

Vient ensuite l'ouverture visuelle saisonnière sur le plateau cannier, parfois forte après la coupe des cannes, parfois très restreinte lorsque les cannes sont à maturité, le regard restant rivé sur la route.

La route reste de gabarit modeste et la circulation y est lâche et d'allure modérée. La perception des paysages depuis le réseau routier devrait donc être saine. Malheureusement, le tracé de la route n'offre qu'une fraction des paysages identitaires de cette unité, également caractérisés par des fourrés secs sur le littoral ouest et de plus en plus de vastes cultures de melons.

La RN 8 termine son parcours dans le bourg de Anse-Bertrand, très humble, replongeant le conducteur dans un paysage urbain de petit bourg côtier.



Itinéraire de la RN8 dans la séquence paysagère 2 - Photo aérienne

LA ROUTE JARDINÉE : C'est sur ce secteur de la RN8 entre Haut de la Montagne et Beaufond que les jardins privatifs viennent dessiner les bas-côtés de la route.

Route Nationale N°8 - Séquence paysagère 1 / Agricole Urbaine

La RN 8 monte sur le relief de La Barre de Cadoue pour arriver au bourg Haute-Montagne. Là, les jardins créoles des parcelles résidentielles bordent la route, offrant un spectacle de couleurs variées créant des ambiances jardinées. Cette jolie manière de limiter les parcelles résidentielles pourrait s'appliquer plus largement sur l'ensemble des RN dans leur passage dans des bourgs linéaires.

Le système de jardins créoles est un peu moins visible sur le passage de la RN 8 à Guéry et Beaufond, ici, les accotements de la route forment le trottoir mais la protection pour les piétons est absente le plus souvent.

A Beaufond, la RN 8 rencontre la D130, la route de la côte Est de l'île qui dessert plusieurs sites touristiques comme la pointe d'Enfer, la pointe du Piton, l'Anse à Tortues... ce carrefour reste cependant inaperçu sans panneau d'information touristique ni d'aménagement approprié.

La RN 8 poursuit son tracé à travers les champs canniers du plateau de l'Anse-Bertrand, interrompée par quelques parcelles boisées pour enfin s'étamper dans le paysage de petit bourg côtier de Anse-Bertrand.

Juste avant d'arriver sur la côte où la RN 8 devient la RN 6, l'aménagement de la place qui longe la route avec ses grands arbres (flamboiyants) et les assises qui permettent aux habitants de se poser à l'ombre est très pertinent.

L'ouverture vers l'horizon et la mer se fait brusquement après la placette. A partir de cet instant, une petite anse se découvre avec ses aménagements et ses gradins, tournés vers la mer. Cette réalisation est accompagnée d'un cheminement (Promenade du bord de mer) qui contourne la baie et prend la direction du port.

On aurait pu imaginer un peu plus d'accommodations pour des stationnements afin de s'arrêter pour profiter de cette belle vue sur la mer, l'anse, la pointe sable et la pointe de la Grande Vigie.

Au regard de l'environnement, peu d'enjeu écologique notable. La vigilance reste tout de même pour la Barre de Cadoue, que la RN 8 franchit dans sa partie sud.

Le SRPNB identifie 2 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques, sur cette séquence.



RNB-SP2-G



RNB-SP2-A



RNB-SP2-B



RNB-SP2-C



RNB-SP2-D



RNB-SP2-H



RNB-SP2-F

Anse de la petite Chapelle à Anse-Berland

RNB-SP2-A / Bourg Haute-Montagne avec ses jardins créés sur la bord de la RN6. Fp SIGNES

RNB-SP2-B / Passage à Guéry : Les trottoirs marquent d'aménagements de sécurité. Fp SIGNES

RNB-SP2-C / La RN6 dans le petit bourg de l'Anse-Berland

RNB-SP2-D / Aménagement de la placette avant l'ouverture du front mer à Anse-Berland avec ses grands arbres et essences intégrées. Fp SIGNES

RNB-SP2-E / La vue sur l'aménagement de la baie avec des gradins et un cheminement. (Source web)

RNB-SP2-F / Détail des gradins dans la baie de Anse-Berland, rue Schuckler RNI dans le bourg. Fp SIGNES

RNB-SP2-G / Ancien moulin à vent de M. Besaufond, celui-ci est bien visible depuis la RN 6. Fp OT

RNB-SP2-H / La belle plage de Anse de la Petite Chapelle que l'on peut découvrir en sortant de Anse-Berland direction Port-Louis. Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructures :

- Une voirie qui se fluifie.
- Une route qui alterne avec différents mobiliers (Chaussée + déblaisé / Chaussée + trottoir)

Paysages :

- Les Plateaux de l'Anse-Berland
- Les vallons de Guéry/Massoloux
- Les jardins créoles
- Les parcelles agricoles
- La baie de l'Anse-Berland
- La plage de l'Anse à la Chapelle

Environnement :

- Le plateau agricole
- La forêt semi-décidue de La Barre Cadoue

Architecture :

- L'urbanisation linéaire de type bourg à Guéry
- Le bourg de Haute de Montagne
- Le paysage urbain de l'Anse-Berland

Patrimoine :

- Les anciens moulins à vents

BASSE-TERRER RN 8_LONGEUR 15,6 KM

SYNTHESE ATOUTS FAIBLESSES MENACES OPPORTUNITES

ATOUTS / POINTS FORTS DE LA RN8

- La route du nord de la Grande-Terre dominant accès à la côte sauvage du Nord-Est de l'île.
- Le territoire annexe, riche en patrimoine industriel (Moulin de la Mahaudière, Moulin le Mercier, Moulin Grandfond).
- L'emprise large, un itinéraire peu sinueux (ligne droite), un relief clément (une seule côte celle de la Barre de Cadoue) et un trafic modéré font de cette route une sortie très fréquentée par les cyclistes.
- La route traverse un paysage de plaine qui facilite la perception avec de grandes ouvertures.
- L'urbanisation linéaire placée en recul de la route, permettant ainsi une implantation de jardins résidentiels - les «jardins créoles».
- La route qui traverse le paysage de la forêt départementale de la Barre cadoue, réserve de biodiversité majeure et structure paysagère identitaire dans ces paysages de plaine.
- La RN8 permet l'accès à des espaces naturels d'intérêt (La Porte d'Enfer, la Pointe du Piton, l'Anse à Tortues).
- La RN 8 débouche sur le front mer de l'Anse Bertrand, une belle baie tranquille à l'extrême nord de l'île de Grande-Terre.

FAIBLESSES / POINTS FAIBLES DE LA RN8

- Absence d'aménagement au commencement de la route (Bazrin).
- Absence de signalétique en ce qui concerne les aspects du patrimoine culturel du territoire y compris pour les sites naturels.
- Absence d'aménagement paysager des espaces publics des bourgs Guery et Pelletan.
- Absence d'aménagement fonctionnel et sécuritaire pour les piétons (Haute de la Montagne, Guery, Beaufond, Pelletan, ...).
- Absence d'aménagement pour les cyclistes dans les zones rurales et dans les centre-villes.
- Le tracé monotone sur la ligne droite de 7 km, dans la plaine du plateau de Sainte-Marguerite.
- Absence d'aménagement piéton à l'entrée de l'Anse-Bertrand ;
- Absence de stationnement sur le front de mer de l'Anse Bertrand au point de connexion de la RN8 avec le centre-bourg.

RN8

MENACES / RISQUES POTENTIELS POUR LA QUALITE DES PAYSAGES DE LA RN8

- Traversée des bourgs sans identité, risque d'homogénéisation du territoire, d'appauvrissement culturel.
- Banalisation des paysages concrets, peu de mise en valeur du patrimoine culturel.
- Conflits de partage de la RN entre véhicules, piétons et cyclistes.
- Les risques d'accidents, d'une part pour les cyclistes en l'absence de voies dédiées et d'autre part pour les piétons en absence de trottoirs bien démarqués et sécurisés (Basin, Les Mangles, Guéry, Pelletan).
- Stationnements sauvages dans le secteur du front de mer à l'Anse Bertrand.

OPPORTUNITES / PROJETS EN COURS OU A VENIR POUR AMELIORER LA QUALITE DES PAYSAGES DE LA RN8

- L'urbanisation linéaire et diffuse permettant un aménagement des plantations le long de la route.
- La mise en compte du végétal comme élément structurant de l'espace public, exemple de la plantation à l'Anse-Bertrand.
- La possibilité d'aménager les carrefours de la D 120 et de la D121.
- L'aboutissement des projets pour le giratoire de Pichon/Pelletan et du carrefour Durmaine (projets en cours).
- La possibilité d'aménager le parking au point de connexion de la RN8 sur le front de mer.
- Le potentiel pour renforcer l'aménagement en cours d'un cheminement piétonnier entre Guéry et Haut-de-la-Montagne.
- La voirie dans certaines traversées de bourg qui pourrait être au service de projets d'aménagements plus qualitatifs et également sécuritaires (Pelletan).
- La mise en avant par l'aménagement d'une aire de repos et de l'installation de panneaux de signalétique touristique au pieds de la Barre de Cadoue.
- La réalisation des mesures de rétablissement des continuités écologiques (sur quelques points de conflits identifiés).








BASSE-TERRE _ RN 8 _ LONGEUR 15KM

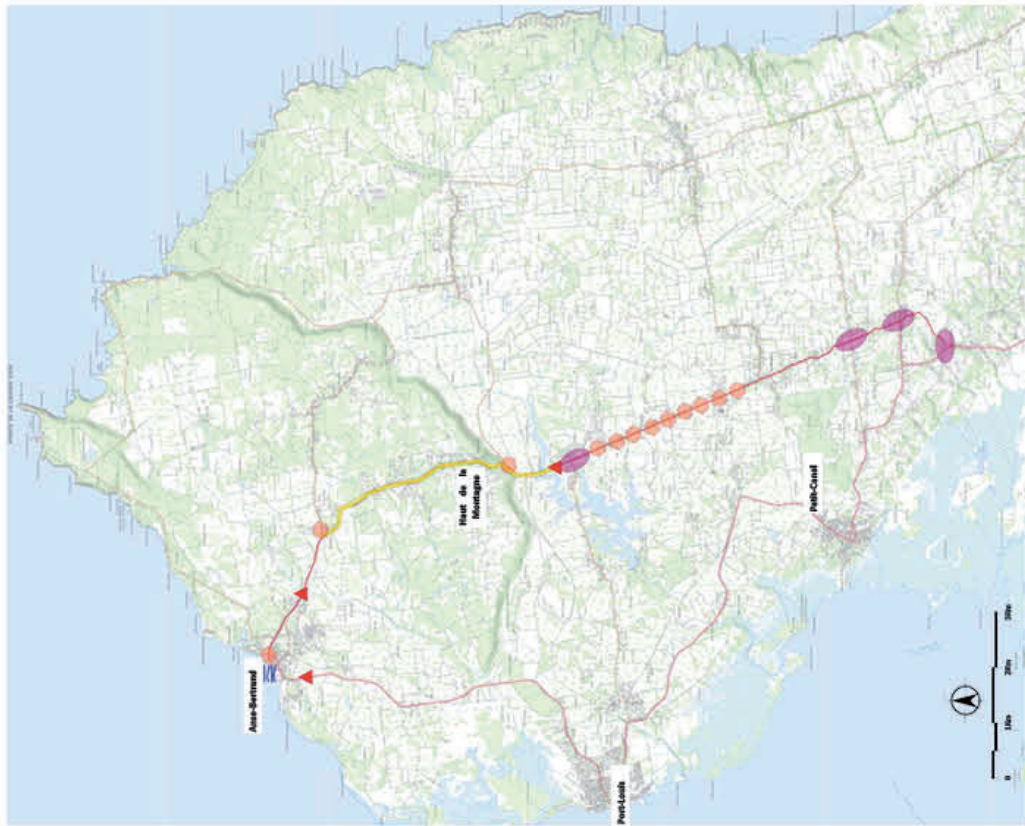
POINTS DE VIGILANCE- ENJEUX
 Il s'agit au travers des points de vigilance d'informer et d'alerter les élus, les aménageurs publics et privés, les gestionnaires des routes sur la nécessité de :

- PROTÉGER/PRESERVER
- VALORISER/ CRÉER
- RÉHABILITER/REQUALIFIER

sur l'ensemble du tracé de la RN de manière à répondre aux enjeux paysagers, sociaux, environnementaux et économiques.

LEGENDE CARTE

	Tracé RN
	Préservation / Protection
	Requalification / Réhabilitation
	Valorisation / Création
	Front de mer
	Entrée Sortie villes et Bourgs
	Zones d'Activité



RN8

Les points de vigilance sur le tracé de la RN8 sont des indicateurs pour entreprendre des actions au regard de ce que le paysage routier ou de la route aurait à gagner ou à perdre vis à vis de sa qualité, de ses usages et de ses milieux (Enjeux).

Dans ces conditions, il est nécessaire de porter une attention particulière sur les atouts et faiblesses des paysages de l'itinéraire et de prendre en compte les menaces et les opportunités qui se dessinent sur la RN8.

Pour cela, il s'avère nécessaire de **Protéger et Préserver** :

- Les paysages quand la route et les projets routiers qui pourraient se réaliser dans le futur seraient susceptibles de transformations conséquentes, que ce soit dans la volonté d'élargir l'emprise routière ou de réaliser des aménagements des bas-côtés qui ne prendraient pas en compte l'existant et les liens qu'il peut y avoir entre bord de route et paysage de la route. Particulièrement dans la structure paysagère de la Barre de Cadoue et sur le secteur entre Haut de la Montagne et Beaufond où la présence de jardins en bord de RN contribue à la qualité des bas-côtés et installe une multitude de tableaux selon les réalisations «forales» des propriétaires.
- Les espaces naturels, zones humides, forêts lorsque que la RN s'est installée au sein de ces systèmes (Point Pelletan au passage de la retenue de Gaschet, franchissement de la Barre de Cadoue et sa forêt sèche).

Il est important également de **Valoriser et Créer** :

- Valoriser des sites en réalisant des aménagements dont les usages récréatifs, ludiques, pédagogiques doivent être au service des visiteurs comme des habitants. A ce titre la Barre de Cadoue mais aussi la retenue de Gaschet sont tous deux des sites majeurs paysagers en lien avec la RN. Des parcours et des ouvrages d'observations sur ces deux sites pourraient répondre aux usages précédemment évoqués en prenant appui sur la RN (Parking, aire de pique-nique, etc.).
 - La mise en valeur passera tout aussi par un travail sur les entrées/sorties de bourg, que ce soit pour Anse-Bertrand mais aussi pour l'entrée/sortie nord de Pelletan.
 - La plantation séquentielle d'arbres d'alignement entre Les Margiles et Pelletan permettra de valoriser la traversée des bourgs et de rompre la monotonie de cette longue ligne droite surenchérie par le tableau de la monoculture de la canne à sucre. Ces aménagements paysagers pourront être accompagnés de cheminements piétons.
 - La création de zones de stationnement agrafés à la voirie ou en proximité de celle-ci comme dans Anse-Bertrand.
 - La mise en avant des sites touristiques par une signalétique adaptée (Carrefour RN 8 / RD 120 Beaufond)
- Requalifier** y compris **réhabiliter** :
- La patte-d'oie de Rougois et les carrefours de Bazin et de Dumaine qui font l'objet de projets amorcés.
 - La RN 8 en traversée de Pelletan au droit du groupe scolaire. Une requalification qui passera par une mise en sécurité des usagers non motorisés et par un partage de la voirie entre tous les utilisateurs (trottoirs, plateau traversant, aménagement urbain, etc.)



OBJECTIF DE QUALITÉ PAYSAGÈRE N°1 :

Pour une Route Paysage, qui offre à voir et met en valeur les espaces traversés

Le réseau routier guadeloupéen, premier support de déplacements et de découvertes pour tout l'archipel, constitue la véritable porte d'entrée sur le territoire. En parcourant l'archipel depuis la route, tout usager en perçoit instantanément la richesse et la diversité paysagère : territoire de sac marins - Terre, mangroves, mornes et culs. Nombre des paysages identitaires et emblématiques de la Guadeloupe sont perceptibles depuis le réseau routier.

Les routes permettent aux usagers de «traverser» les paysages, de vivre des enchaînements de séquences paysagères hautes en couleurs, en végétation, en reliefs... Elles se doivent d'être le support des perceptions sur le paysage, de préserver le caractère et l'identité des milieux traversés, de ménager les vues portantes, tant sur les paysages marins que terrestres, et de mettre en valeur, et non pas desservir, ces milieux.

Mais la route est encore trop souvent perçue comme un vecteur de détérioration des paysages :
 · du fait des aménagements routiers connexes , qui vont de pair avec toute implantation routière (sécurisation des abords routiers, signalisation, stationnements, aménagements touristiques, affichage publicitaire...), qui détériorent également la qualité des paysages, et sont source d'homogénéisation et de perte d'identité paysagère.
 · du fait des comportements des usagers de la route, faisant trop souvent preuve d'incivisme vis à vis de la gestion de leurs déchets, et engendrant ainsi une pollution conséquente des dépendances routières.
 De plus, les aménagements (aires de repos, belvédères...) se font encore trop rares le long des routes, ne permettant pas aux usagers de profiter des paysages traversés.

La mise en valeur des paysages par la route contribuera à renforcer l'attractivité touristique du territoire, et à améliorer le confort et la qualité des déplacements quotidiens des guadeloupéens.



Structuration de l'OQP n° 1 :

Axe 1.1: Valoriser les paysages et aménager les espaces connexes

- 1.1.1 : Aménager les délaissés routiers
- 1.1.2 : Souligner la singularité des structures paysagères de bord de route
- 1.1.3 : Valoriser les cônes de vue par la création de «fenêtres paysagères» le long du réseau routier

Axe 1.2 : Améliorer la qualité des espaces traversés

- 1.2.1 : Intégrer la dimension paysagère et artistique comme composante des projets routiers
- 1.2.2 : Régler le problème de surcharge visuelle causé par l'affichage publicitaire
- 1.2.3 : Sensibiliser à la problématique des déchets routiers

Axe 1.3: Faire de la route un vecteur de l'identité guadeloupéenne

- 1.3.1 : Implanter et développer le Label Végétal Local sur le territoire
- 1.3.2 : Créer une charte mobilier – matériaux pour les aménagements routiers
- 1.3.3 : Valoriser le patrimoine vernaculaire, historique et culturel de l'archipel

**QQP N°1 - POUR UNE ROUTE PAYSAGE,
QUI OFFRE À VOIR ET VALORISE
LES ESPACES TRAVERSÉS**

**AXE 1.2 - VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES ET
AMÉNAGER LES ESPACES CONNEXES
ACTION 1.2.1 - AMÉNAGER LES DÉLAISSÉS ROUTIERS**

Contextualisation :

Les délaissés routiers sont les parcelles appartenant au domaine public routier, et qui ne sont plus utilisées pour la circulation, du fait de déviations routières, de rectifications de virage, ... Dans l'état actuel, les délaissés peuvent poser des problèmes de sécurité : développement conséquent de la végétation, zones potentielles de confusion de conduite, «points noirs paysagers» concentrant les déchets des automobilistes ... Leur réaménagement est une question qui mérite réflexion, tant ces parcelles, lorsque bien situées, présentent un intérêt pour la valorisation des paysages guadeloupéens et pour l'amélioration des conditions de déplacement des usagers du réseau routier (créations d'aires de repos, de sanitaires...).

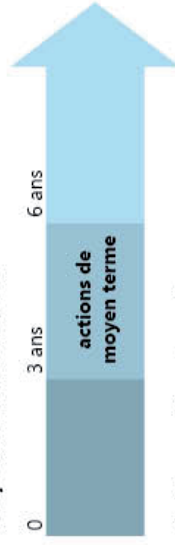
Cette action d'aménagement des délaissés routiers se couple d'une action de requalification et de réaménagement de certains belvédères existants, visant l'amélioration esthétique et fonctionnelle de ces sites.

Description de l'action :

Préalablement à la mise en oeuvre opérationnelle de cette action, et pour faciliter les éventuelles opérations d'aménagements, un inventaire des délaissés routiers à l'échelle du réseau des routes régionales est nécessaire. Pour chaque délaissé, devra être réalisée une fiche descriptive renseignant sa localisation géographique, les dimensions spatiales, la nature des espaces disponibles, le potentiel paysager du délaissé, l'utilisation actuelle de la zone... Ce recensement permettra à la maîtrise d'ouvrage de bénéficier d'un inventaire exhaustif des sites aménageables et de leurs modalités d'aménagement, selon les potentialités financières dont elle disposera sur le moment.

Des fiches types correspondant à l'aménagement des délaissés routiers et au réaménagement de belvédères existants ont été réalisées dans le cadre de cette action. Bien qu'elles soient dédiées à des endroits bien localisés, les principes d'aménagement sont reproductibles sur tout autre site, du moment que la faisabilité de l'aménagement sur ces sites est vérifiée.

Temporalité de l'action :



- 0 - 3 ans : actions de court terme
- 3 - 6 ans : actions de moyen terme
- 6 ans et plus : actions de long terme

Secteurs cibles

- Ensemble des belvédères existants et méritant un réaménagement
- Ensemble des délaissés routiers propices à l'aménagement
- voir cartographie ci jointe, recensant les sites concernés

Mise en oeuvre :

Pour chaque délaissé/belvédère, réalisation d'une étude de faisabilité du projet (faisabilité et définition du programme). Si faisabilité avérée, étude de maîtrise d'oeuvre pour l'aménagement ou le réaménagement de ces sites

Acteurs majeurs et partenaires :

- Maîtrise d'ouvrage prescriptive : cela dépend du délaissé, certains appartiennent à la Région, d'autres au Département, à la commune, voire même à l'Etat.
- Partenaires potentiels : cela dépend de la fonction donnée au délaissé. S'il est à visée touristique, la commune concernée peut être partenaire ainsi que les acteurs du tourisme (CTIG, Direction du tourisme de la région...), s'il est à visée commerciale, çants, il peut s'agir des acteurs économiques tels que le MEDEF ou la CCI.

QQP N°1 - POUR UNE ROUTE PAYSAGE, QUI OFFRE À VOIR ET VALORISE LES ESPACES TRAVERSÉS

AXE 1.2 - VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES ET AMÉNAGER LES ESPACES CONNEXES ACTION 1.2.1 - AMÉNAGER LES DÉLAISSÉS ROUTIERS

Fiche - type pour la requalification et le réaménagement du belvédère de Trois-Rivières au droit du bourg de la Regrettée (niveau ravine Bambou)

Enjeux :

- Le point de vue sur le paysage guadeloupéen offert par ce site, et notamment sur Les Saintes que le visiteur de passage peut découvrir pour la première fois à cet endroit
- Le bâti existant à revaloriser
- L'espace vert disponible autour du bâti existant
- Les aménagements connexes à la RN 1

Intentions :

- Amélioration fonctionnelle et esthétique du site du belvédère et de la portion de RN attenante : aménagement d'un point d'observation et d'information, stationnement, plantation de végétaux...
- Organiser deux espaces de stationnement
- Réaménager la voirie
- Repenser le dessin de la RN pour une mise en sécurité maximale du site du belvédère
- Aménager des espaces verts en accompagnement du projet de requalification.
- Réfléchir à un espace multifonctionnel (zone de stationnement , pause routière , point de vue)
- Imaginer un projet ambitieux et plus spacieux

Objectifs :

- Rendre ce site attractif
- Installer du mobilier urbain (bancs, tables de pique-nique...) ainsi qu'une table d'orientation pour permettre aux usagers de s'arrêter, de se poser, de profiter pleinement du lieu et de se repérer dans l'espace
- Repenser les accotements de la RN pour accueillir des places de parkings sécurisées des deux côtés de la voirie
- Acquérir du parcellaire de proximité
- Encadrer la vue avec plantations de végétaux pour valoriser le panorama et améliorer l'esthétique du site
- Sensibiliser les utilisateurs au paysage guadeloupéen
- Permettre l'accès au site depuis les deux sens de circulation

RN 1 au niveau du belvédère - Google Street View



QQP N°1 - POUR UNE ROUTE PAYSAGE, QUI OFFRE À VOIR ET VALORISE LES ESPACES TRAVERSÉS

AXE 1.2 - VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES ET AMÉNAGER LES ESPACES CONNEXES ACTION 1.2.1 - AMÉNAGER LES DÉLAISSÉS ROUTIERS

Actions :

- 1/ *Le Belvédère :*
 - Construire des ombrières
 - Aménager un espace vert au centre
 - Installer du mobilier urbain pour profiter de la vue
 - Installer un/des panneaux de signalétique pédagogique sur le paysage vu depuis le belvédère
- 2/ *L'espace pique-nique :*
 - Plantation d'arbres d'ombrage et de végétaux pour un projet de qualité environnementale et paysagère.
 - Installer du mobilier urbain permettant à la fois de profiter de la vue et de s'arrêter

3/ *Les Parkings :*

- Création d'une voie et d'un espace de stationnement derrière le belvédère (14 places)
- Plantation d'arbres et de végétaux en bordure de cette voie amenant à l'espace de stationnement
- Négocier l'utilisation d'autres parcelles pour pouvoir utiliser plus d'espace et sécuriser les places de stationnement afin de créer un espace de stationnement le long de la RN du côté opposé de la route (3 places pour voitures, 2 pour camions) - Ou Acquisition.

4/ *La Route :*

- Construire un terre-plein central
- Installer des panneaux de signalétique (ralentissement, indication de la présence d'une aire..)
- Planter une rangée d'arbres locaux
- Aménager une traversée piétonnière

- Estimations financières :**
- *Montant estimé des travaux :* 400 000, 00 euros H.T à minima / 1 500 000,00 euros H.T
 - *Honoraires faisabilité :* 30 000,00 euros H.T
 - *Honoraires MOE :* 60 000,00 euros H.T / 150 000,00 euros H.T
 - *Coût global :* 460 000,00 euros H.T / 1 680 000,00 euros H.T

Maitrise d'ouvrage pressentie :

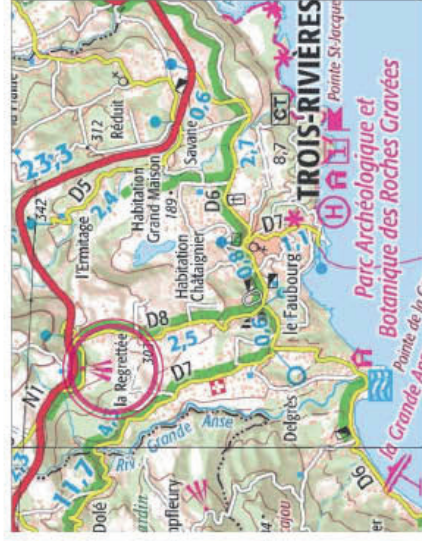
- Région Guadeloupe

Partenaires potentiels :

- Etat
- Europe
- Commune de Trois Rivières
- CTIG - Comité du Tourisme des Iles de Guadeloupe
- Communauté d'Agglomération Grand Sud Caraïbe

Modalités opérationnelles :

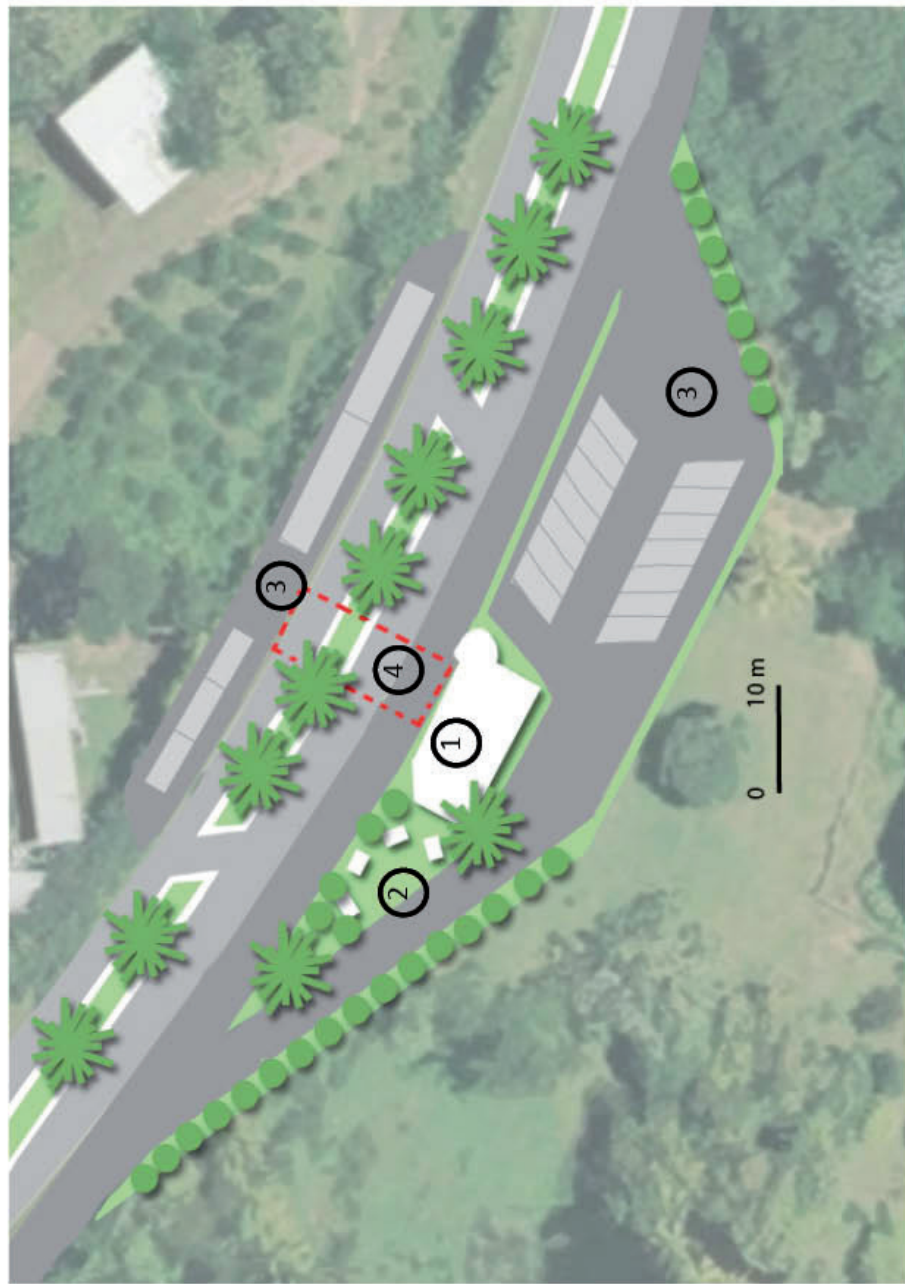
- Etude de faisabilité du projet (Faisabilité et définition du programme)
- Etude de Maîtrise d'Oeuvre



Plan de situation et détails du secteur projet

OQP N°1 - POUR UNE ROUTE PAYSAGE,
QUI OFFRE À VOIR ET VALORISE
LES ESPACES TRAVERSÉS

AXE 1.2 - VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES ET
AMÉNAGER LES ESPACES CONNEXES
ACTION 1.2.1 - AMÉNAGER LES DÉLAISSÉS ROUTIERS



Plan de principe pour la requalification
et le réaménagement du belvédère des
Trois Rivières

OQP N°1 - POUR UNE ROUTE PAYSAGE,
QUI OFFRE À VOIR ET VALORISE
LES ESPACES TRAVERSÉS

AXE 1.2 - VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES ET
AMÉNAGER LES ESPACES CONNEXES
ACTION 1.2.1 - AMÉNAGER LES DÉLAISSÉS ROUTIERS



Images du projet - Requalification et réaménagement du belvédère des Trois Rivières

Diplôme : Ingénieur de l'École nationale supérieure des sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage

Spécialité : Paysage

Spécialisation / option : Projet de Paysage Site et Territoire (PPST)

Enseignant référent : Nathalie Carcaud

Auteur(s) : Maupas Alice

Organisme d'accueil : SIGNES PAYSAGES

Date de naissance* : 04/07/1997

Adresse : 55 boulevard de Strasbourg, 75010 PARIS

Nb pages : 62

Annexe(s) : 4

Année de soutenance : 2021

Maître de stage : Bérangère Sabatier

Titre français : L'outil 'Plan de Paysage' à l'origine de la construction d'un projet de territoire basé sur une approche paysagère : quels apports, quelles limites à cette démarche ? Etude de cas : Le Plan de Paysage du Réseau Routier Régional de Guadeloupe (PPRRRG)

Titre anglais : The 'Landscape Plan' tool, at the origin of the construction of a territory project based on a landscape approach: what contributions, what limits to this approach? Case study: The Landscape Plan of the Regional Road Network of Guadeloupe

Résumé (1600 caractères maximum) : L'évolution de la notion de paysage au fil du temps, et sa prise en compte progressive dans les textes de loi ont permis sa reconnaissance comme un élément clé du cadre de vie des populations. Ainsi, des politiques paysagères sont décidées par l'Etat, afin de cadrer et contrôler l'évolution des paysages. Des outils ont été créés pour assurer la bonne mise en œuvre de ces politiques. La démarche 'Plan de Paysage' fait partie de ces outils ; de la réalisation d'un diagnostic paysager à l'élaboration d'un plan d'actions, elle vise à poser un cadre pour l'évolution des paysages d'un territoire donné, en prenant en compte l'ensemble des politiques sectorielles de l'aménagement. Démarche novatrice mettant le paysage au cœur du projet territorial, elle est néanmoins freinée par la difficulté qu'ont certains acteurs territoriaux à considérer le paysage comme un thème d'aménagement « de premier plan ». L'étude de cas du Plan de Paysage du Réseau Routier Régional Guadeloupéen vise à identifier et illustrer les atouts et les limites de cette démarche.

Abstract (1600 caractères maximum) : The evolution of the notion of landscape over time, and its gradual inclusion in legal texts, have led to its recognition as a key element of the living environment of the population. Thus, landscape policies are decided by the State, in order to frame and control the evolution of landscapes. Tools have been created to ensure the proper implementation of these policies. The 'Landscape Plan' approach is one of these tools; from the realisation of a landscape diagnosis to the elaboration of an action plan, it aims at setting a framework for the evolution of the landscapes of a given territory, taking into account all the sectorial policies of the development. An innovative approach that places the landscape at the heart of the territorial project, it is nevertheless hampered by the difficulty that some territorial actors have in considering the landscape as a "primary" planning issue. The case study of the Guadeloupe Regional Road Network Landscape Plan aims to identify and illustrate the strengths and limitations of this approach.

Mots-clés : paysage, projet, territoire, plan de paysage

Key Words: landscape, project, territory, landscape plan