

Orientation 4 : Les paysages des infrastructures.

Pour une prise en compte des paysages existants dans l'aménagement des nouveaux réseaux de transport et d'énergie.

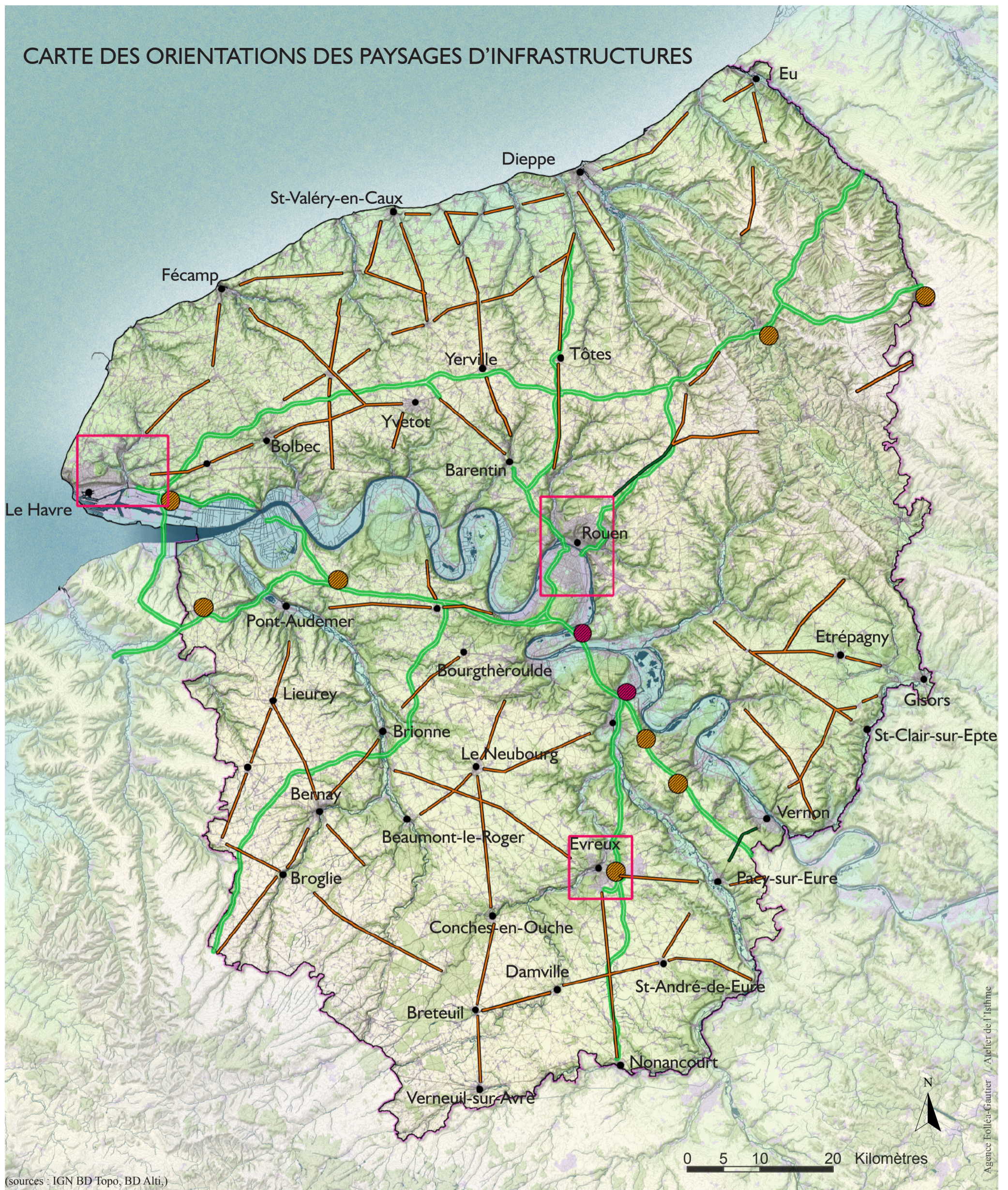
Le diagnostic a mis en évidence les enjeux suivants :

- **La dégradation de certains paysages d'entrée de ville.**
- **La dévalorisation de certaines traversées de villages** soumise à un fort trafic.
- **Le développement urbain lié aux routes** et plus particulièrement aux déviations.
- **La perte d'agrément des routes** avec la raréfaction des plantations d'alignement.
- **La revalorisation des coeurs de villages** avec l'enfouissement progressif des réseaux aériens.
- **La création d'un nouveau paysage** avec le développement des parcs éoliens sur les plateaux agricoles.
- **La mise en place d'un réseau de voies vertes** au travers de la région.

Face à ces constats, l'orientation sur les paysages des infrastructures peut se développer autour des six objectifs suivants :

1. Valoriser le réseau de routes départementales des plateaux par une politique de plantation d'arbres.
2. Reconnaître la valeur des routes-paysage de la région.
3. Redonner une place aux piétons et aux riverains dans les villages traversés par une grande route.
4. Repenser la fluidité des déplacements routiers par un réaménagement du réseau existant et non plus seulement par la création de nouvelles déviations.
5. Préserver les abords immédiats des grandes infrastructures.
6. Organiser l'implantation des nouveaux parcs éoliens ou photovoltaïques dans un souci de non saturation des équipements dans le paysage.

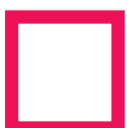
CARTE DES ORIENTATIONS DES PAYSAGES D'INFRASTRUCTURES



Valoriser le réseau de routes départementales des plateaux par une politique de plantation d'arbres.



Préserver les abords immédiats des grandes infrastructures.



Repenser la fluidité des déplacements routiers par un réaménagement du réseau existant et non plus seulement par la création de nouvelles déviations.



Maintenir à distance le développement urbain.



Réhabiliter les traversées des ZA existantes.

I. VALORISER LE RÉSEAU DE ROUTES DÉPARTEMENTALES DES PLATEAUX PAR UNE POLITIQUE DE PLANTATION D'ARBRES (ARBRES D'ALIGNEMENT, BOUQUET D'ARBRES, ARBRE REPÈRE À LA CROISÉE DES ROUTES OU SUR LES POINTS HAUTS, HAIES ARBUSTIVES TAILLÉES OU LIBRES,...)

- Imaginer par un projet global, une scénographie par itinéraire pour mettre en valeur certains lieux précis du trajet (point haut, basculement, ouverture, croisée des routes, entrées de villages,...).
 - Retrouver les grands itinéraires historiques de la région et les mettre en valeur par des plantations spécifiques et identitaires.
 - Choisir des essences adaptées au milieu traversé (milieu humide, coteau sec, forêt, proximité urbaine,...).
- Cela concerne plus particulièrement les longues voies rectilignes des plateaux.



Une route dans la plaine agricole peut parfois être mise en valeur par un court tronçon planté.



Un arbre se suffit à lui-même pour révéler une croisée importante des routes.



Les points hauts dans la plaine agricole méritent d'être signalés par quelques arbres en bosquets ou en alignement.



A l'entrée du village, les plantations d'alignement mettent en scène l'accès de façon qualitative.

2. RECONNAÎTRE LA VALEUR DES ROUTES-PAYSAGES DE LA RÉGION :

- Inventorier le réseau des routes-paysages aussi bien dans les routes principales que sur les voies communales.
- Empêcher toute urbanisation linéaire destructive des centralités des villages et génératrice de paysages banalisés.
- Limiter les opérations de recalibrage des chaussées ou la surenchère de mobilier routier. Empêcher la stabilisation minérale des bas-côtés de la voie et préférer des bandes enherbées à valeur écologique et paysagère.

Quelques exemples de routes-paysage :



Petite route en creux bordée de talus enherbés.



Route à flanc de coteau ouvrant sur la vallée.



Route dans la perspective d'un château.



Route de fond de vallée.



Route d'accès à un village, bordée de haies taillées et bas-côtés enherbés.

3. REDONNER UNE PLACE AUX PIÉTONS ET AUX RIVERAINS DANS LES VILLAGES TRAVERSÉS PAR UNE GRANDE ROUTE :

- Sécuriser les traversées de bourgs et de villages par des aménagements forçant les automobilistes à ralentir et redonner une place prépondérante au piéton et au cycliste. Réduire l'emprise bitumée de la chaussée, agrandir les trottoirs et multiplier les traversées piétonnes.
- Conserver le caractère rural des espaces publics par des aménagements sobres et des matériaux nobles (pierres). Eviter la surenchère des mobiliers urbains (bancs, corbeilles et surtout éclairage public).
- Enfouir les réseaux aériens à l'occasion des réaménagements urbains.
- Signaler l'entrée des villages et des bourgs par des plantations le long des routes.



Une chaussée étroite, des trottoirs enherbés et des plantations donnent à cette traversée de village un caractère rural et invitent l'automobiliste à ralentir.



Chaussée étroite et trottoirs enherbés pour un caractère rural renforcé.



Ce réaménagement récent en coeur de bourg à Roumare vise à :

- Requalifier et revaloriser les espaces de vie urbaine.
- Sécuriser la sortie des écoles et le ramassage scolaire.
- Améliorer les cheminements piétons et cyclable pour une meilleure sécurité.
- Inviter les automobilistes à réduire leur vitesse pendant la traversée de ce bourg.
- Gommer l'identité routière au bénéfice d'une ambiance de place de village.

Source : Référenciel du CAUE 76, www.caue76.org



Cheminement piéton à l'écart de la route



Trottoirs et stationnements enherbés et cheminement piéton pour une image rurale du village.

4. REPENSER LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS ROUTIERS PAR UN RÉAMÉNAGEMENT DU RÉSEAU EXISTANT ET NON PLUS PAR LA CRÉATION DE NOUVELLES DÉVIATIONS :

- Mettre la priorité sur la transformation des grandes artères en **boulevards urbains** : voirie urbaine avec feux tricolores, traversées piétonnes, trottoirs et façades urbaines.
- Proposer le réaménagement des voies rapides en voies apaisées avec des aménagements plus urbains et une diminution de la vitesse autorisée (70km/h) et des transports en commun en site propre (TCSP).
- Imaginer, dans le cadre de voies nouvelles, des voies urbaines et non plus des voies autoroutières.



Grande artère transformée en avenue urbaine avec de vastes trottoirs, une piste cyclable et de nombreuses plantations. (image de référence, Malakoff (92) - Agence Folléa-Gautier, paysagistes-urbanistes)

5. PRÉSERVER LES ABORDS IMMÉDIATS DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES :

- Mettre à distance le développement urbain et notamment les zones d'activités/commerciales. Aménager de larges abords plantés et non bâtis autour des échangeurs, comme portes d'entrée valorisantes pour le territoire.
- Réhabiliter la traversée des zones d'activités existantes en retravaillant les abords de l'autoroute.



Document extrait du Livre Blanc pour le 1% paysage de l'autoroute A89. (Agence Folléa-Gautier, paysagistes-urbanistes)

6. ORGANISER L'IMPLANTATION DES NOUVEAUX PARCS ÉOLIENS OU PHOTOVOLTAÏQUES DANS UN SOUCI DE NON SATURATION DES ÉQUIPEMENTS DANS LE PAYSAGE :

- Prendre en compte les caractéristiques paysagères des lieux dans l'implantation des nouveaux parcs. Ancrer les projets dans les lignes de force et les structures paysagères existantes (relief, infrastructures, parcellaire, structures végétales,...)
- Regrouper les éoliennes dans des parcs plus importants (8, 10 ou plus, éoliennes groupées)
- Préserver les secteurs patrimoniaux et naturels déjà identifiés (sites protégés)
- Imposer un recul d'implantation des parcs éoliens au regard des petites vallées.



Une ligne d'éolienne dans l'espace agricole : un élément de paysage contemporain qui peut être perçu comme valorisant dès lors qu'il reste isolé dans l'immensité agricole.

