Décembre 2023

Région Guadeloupe
Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

PHASE 1

DIAGNOSTIC ET ENJEUX



REGION GUADELOUPE

PRÉFET DE LA RÉGION GUADELOUPE
Liberté Égalité Fraternité

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

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES
Liberté Égalité Fraternité

l'Europe s'engage en Guadeloupe avec le FEDER

UNION EUROPÉENNE

Fonds européen de développement régional

Le mot du président du Conseil Régional de Guadeloupe



La Guadeloupe dispose d'un réseau routier composé de 416 km de routes nationales, de 619 km de routes départementales, et de 300 ouvrages dits de franchissement, depuis l'imposant Pont de l'Alliance sur la RN11 jusqu'au petit cadre en béton pour le passage de ravines. Les enjeux liés à ce réseau routier sont décisifs, tant pour le développement de la Guadeloupe que pour la qualité de vie des Guadeloupéens au quotidien : enjeux de mobilité bien sûr; enjeux de sécurité pour tous – automobilistes, piétons, cyclistes, commerçants informels au bord des routes ; et bien entendu enjeux de paysage, qu'il s'agisse de la perception de nos paysages depuis la route, ou de la lisibilité et de la qualité des paysages adossés à cette route ; enjeux écologiques enfin, dans la mesure où la route peut contrarier le fonctionnement des espaces naturels avec lesquels elle entre en contact.

C'est à toutes ces questions que le plan de paysages du réseau routier régional de Guadeloupe a tenté d'apporter un ensemble de réponse précises, cohérentes, efficaces et durables, à travers quatre grands objectifs de qualité paysagère : 1) Révéler la qualité des paysages perçus depuis le réseau routier régional, afin que se déplacer sur la route permette de (re)découvrir la diversité de paysages guadeloupéens ; 2) Veiller à la qualité des paysages routiers, ce qui suppose de sortir de logiques d'aménagement strictement fonctionnelles pour faire du réseau routier une vitrine du territoire et un véritable vecteur de l'identité guadeloupéenne ; 3) Améliorer la route telle que « vécue » au quotidien, ce qui suppose d'adapter le réseau routier régional en considérant la route comme un élément central du cadre de vie, comme un lieu multifonctionnel et polyvalent de partage entre différents usages et modes de déplacement, ce qui passe par une requalification urbaine et paysagère d'ampleur ; 4) Respecter les milieux dans lesquels la route s'inscrit, ce qui signifie prêter une attention toute particulière aux zones de contact entre la route et les espaces naturels à forte valeur écologique – et de les gérer en conséquence.

Au-delà de ses nombreux aspects techniques, la conception et la mise en œuvre du Plan de Paysage du réseau routier Régional a vocation à nous permettre de renouer avec l'inestimable et multiple valeur de nos paysages : une valeur productive, car les éléments singuliers de nos paysages peuvent aussi devenir de précieuses ressources économiques ; une valeur sociale, à travers des usages individuels ou collectifs qui présentent un intérêt pour la collectivité tout entière ; une valeur historique, portant trace de la vie, de l'action et des tribulations de générations d'hommes et de femmes avant nous qu'il convient de ne jamais oublier ; une valeur esthétique, à travers la capacité d'un paysage à susciter un certain sentiment de beauté et d'harmonie qui fait une grande partie de la saveur de la vie ; une valeur identitaire, car nos paysages sont les supports de nos appartenances tout autant que les expressions de nos identités ; une valeur spirituelle enfin, car au-delà de leur matérialité, les différents éléments de nos paysages alimentent nos croyances, nos cauchemars et nos rêves ; ils cristallisent l'esprit d'un pays et, au-delà, d'un peuple.

Avec ce plan de paysage nous dotons notre territoire d'un nouvel outil d'aide à la décision et de sensibilisation, pour une meilleure prise de conscience par tous- aménageurs, décideurs mais aussi de tous ceux qui s'intéressent à ce sujet- des enjeux associés à nos paysages et de l'urgence de les protéger.

Bonne lecture à tous.

Ary CHALUS
Président du Conseil régional de Guadeloupe

PLAN DE PAYSAGE DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL DE GUADELOUPE - CONSEIL RÉGIONAL DE GUADELOUPE

Rédactrice : Marine Ruffin, paysagiste conceptrice

Relectrice : Marguerite Joyau
Région Guadeloupe
Direction des Paysages et des Espaces Verts (DPEV)
Direction Générale Adjointe des Services Techniques (DGAST)

Bureaux d'étude ayant contribué aux études :
Signes paysages
Bardinal Consultant
Marine Ruffin paysagiste conceptrice

Décembre 2023

Le mot du directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Guadeloupe



Le Ministère de la Transition Écologique a désigné le conseil régional de la Guadeloupe parmi les 15 lauréats de l'appel à projets « plans de paysage » de 2019.

Le plan de paysage est un outil pour appréhender l'évolution et la transformation des paysages de manière prospective, en définissant le cadre des mutations opérées sous l'angle d'un projet concerté. Bien que non opposable, il a pour finalité la définition de stratégies d'aménagement et d'orientations programmatiques permettant de développer une vision à court, moyen et long terme proposant une cohérence et une transversalité des actions d'aménagement et de gestion du territoire.

Le plan de paysage devient ainsi un outil stratégique pour les collectivités, qui sont invitées à y puiser les éléments inspirant la définition de leurs documents d'urbanisme et des projets d'aménagement des espaces publics.

À l'occasion de sa candidature, la collectivité régionale a rejoint le réseau des territoires qui partage la conviction que la démarche paysagère, en abordant la question de la valeur et de l'identité du paysage, permet de définir un projet qui ait du sens et une capacité à emporter l'adhésion du plus grand nombre.

En Guadeloupe notamment, ce sont successivement la communauté de communes de Marie-Galante et les communautés d'agglomération de la Riviera du Levant, du Nord Grande-Terre et de Cap Excellence qui se sont elles aussi engagées dans la conduite de ce type de démarche, en proposant le paysage comme une entrée privilégiée des enjeux de leur territoire et comme un outil de médiation entre les différents acteurs qui le façonnent.

La reconnaissance de la qualité des candidatures présentées par les collectivités lauréates de l'archipel a été accompagnée par un appui financier et technique de l'État pour la réalisation des études liées au plan de paysage. Elles ont permis d'aboutir à l'élaboration d'une stratégie et d'un programme d'actions définis sur la base d'un diagnostic partagé.

À travers cette démarche, l'ambition du conseil régional avait pour objectif de s'attacher à travailler sur les routes nationales qui irriguent le territoire sur près de 400 km, et dont elle a la charge depuis le transfert de gestion et d'exploitation réalisé en 2006.

Sujet fondamental et fédérateur, la mobilité constitue un réel enjeu en Guadeloupe pour améliorer l'image des routes et la pratique de leurs usagers, dont les répercussions sur l'économie, la sécurité, le cadre de vie, la valorisation touristique et l'équilibre des écosystèmes naturels sont importants. Les défis sont nombreux, en particulier la saturation croissante des déplacements pendulaires, le renforcement nécessaire des transports collectifs et des modes actifs, les pollutions visuelles liées à un affichage publicitaire désorganisé, l'adaptation face à l'accélération des impacts liés au changement climatique ou encore la fragmentation des paysages et de la biodiversité, fragiles mais de grande qualité sur nos îles.

En définissant la route comme un élément structurant du paysage, le conseil régional saisit ainsi l'opportunité d'engager de nouvelles pratiques et se donne les moyens de disposer d'une méthodologie pour encadrer son action et tendre vers un réseau plus vertueux et respectueux de ses utilisateurs et des espaces traversés.

Les résultats significatifs des réflexions et des échanges qui ont été menés tout au long du processus sont mis à disposition de tous les acteurs concernés.

Les orientations proposées pourront guider la définition et la mise en œuvre de projets innovants sur l'ensemble des axes de circulation. Il est à ce titre important que le schéma régional des véloroutes que pilote Routes de Guadeloupe pour le compte de la Région prenne en compte les enjeux et actions proposés par le plan de paysage afin de rendre encore plus agréable et attractive la pratique du vélo.

Parmi les actions retenues, la traduction opérationnelle menée récemment dans le cadre de la « trame verte routière » par le conseil régional sur l'agglomération centre représente un projet exemplaire d'accompagnement végétal du réseau routier, à prolonger afin de valoriser les espaces investis, restaurer les continuités écologiques dégradées et répondre aux attentes de la population.

Olivier Kremer,
Directeur de l'environnement, de l'aménagement
et du logement de Guadeloupe.
Janvier 2024

PRÉAMBULE

UN PLAN DE PAYSAGE POUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL DE GUADELOUPE

La Convention Européenne du Paysage (Florence, 2000), pose un cadre sur la notion de paysage ; elle le définit comme « ***une partie de territoire, telle que perçue par les habitants du lieu ou les visiteurs, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations*** ». Elle reconnaît également le paysage comme un élément important de la qualité de vie des populations, en milieux urbains comme dans les campagnes, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien.

Un Plan de Paysage est, d'après le ministère de la Transition écologique, et de la Cohésion des territoires un « ***outil de prise en compte du paysage – qu'il s'agisse de sa protection, sa gestion ou de son aménagement – dans les politiques sectorielles d'aménagement du territoire (urbanisme, transports, infrastructures, énergies renouvelables, agriculture) à l'échelle opérationnelle du paysage et du bassin de vie, que sont les unités paysagères.*** »

Le Plan de Paysage est un document relatif aux problématiques d'aménagement du territoire. Il permet l'élaboration de stratégies et la mise en œuvre d'actions pour préserver la qualité des paysages, et donc du cadre de vie, d'un territoire donné. Il se doit pour cela de mobiliser les habitants et usagers, aménageurs, et décideurs publics, en vue de définir un projet territorial cohérent, en accord avec les motivations des différentes parties. Ce document, fruit d'une démarche volontaire, n'a pas de visée contraignante, mais il est possible d'en transcrire les recommandations en outils réglementaires, dans les documents d'urbanisme par exemple.

La Région Guadeloupe a choisi d'élaborer son Plan de Paysage du Réseau Routier Régional de Guadeloupe, 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.

Trois parties composent ce Plan de Paysage :

• **Le TOME I : Diagnostic initial du paysage, des structures et des évolutions paysagères qui façonnent le territoire**. Ce diagnostic s'appuie sur l'Atlas des Paysages, outil permettant d'identifier les grands ensembles paysagers et les unités paysagères qui composent le territoire étudié, et sur un travail d'observation et de lecture paysagère mené sur le terrain. L'analyse des dynamiques d'évolution paysagère à l'œuvre sur le territoire permet d'appréhender ce vers quoi tend le paysage s'il est laissé à sa libre évolution. La conduite de ce diagnostic paysager et l'analyse des évolutions paysagères permettent d'identifier les forces et les faiblesses du territoire. Cette démarche aboutit à la formulation d'enjeux paysagers à traiter, pour parvenir à l'évolution souhaitée des paysages. Le Tome 1 vise à dresser un état des lieux exhaustif des paysages du réseau routier régional guadeloupéen, par le biais d'analyses fines menées à l'échelle de chaque route.

• **Le TOME II : La détermination des Objectifs de Qualité Paysagère (OQP)**, définis à partir des enjeux paysagers formulés dans le diagnostic. Ces OQP sont inscrits dans la Convention européenne du paysage (20 octobre 2000), la loi ALUR (24 mars 2014 - loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové – Volet paysage) et la loi « Biodiversité, nature et paysages » (9 décembre 2016, modifiée le 10 février 2017). D'après le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, les OQP constituent « des orientations stratégiques et spatialisées, qu'une autorité publique se fixe en matière de protection, de gestion ou d'aménagement de ses paysages. Ils permettent d'orienter la définition et la mise en œuvre ultérieure des projets de territoire au regard des traits caractéristiques des paysages considérés et des valeurs qui leurs sont attribuées ».
Les OQP forment le socle du projet de paysage du territoire. Ils sont ensuite traduits en un programme d'actions concret (actions à court, moyen et long terme). Pour ce faire, les OQP se déclinent selon des thématiques particulières, dont découlent des actions et projets ciblés et spatialisés.

• **LE CARNET DES PLANS D'ACTION : Le programme d'actions, déclinaison opérationnelle des OQP formulés précédemment**. La nature des actions est très diverse : actions opérationnelles, d'aménagement direct, traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme, inscription dans des documents de planification territoriale, actions de sensibilisation / formation... Leur mise en œuvre peut être rapide, ou plus complexe, nécessitant par exemple une recherche de financements spécifiques (actions de court, moyen et long terme).

La concertation inhérente à la démarche d'élaboration du Plan de Paysage vise plusieurs objectifs : une démocratie locale, la construction d'une représentation collective du paysage local, l'enrichissement des connaissances, la mobilisation des acteurs du territoire, l'approbation et l'adhésion au projet, la validation et la concrétisation des actions par rapport à un bien commun. Dans ces conditions, la Région Guadeloupe et les bureaux d'étude impliqués ont mis en place une concertation active :
> Visites de site en compagnie des Personnes Publiques Associées (dates : 20/09/2019 et 19/11/2019)
> Ateliers d'échanges et de travail avec les partenaires associés : DEAL, ONF, Route de Guadeloupe, CAUE (Conseil Architecture Urbanisme Environnement), Conservatoire du Littoral, Communauté d'agglomération CAPEX (Cap Excellence) et Grand Sud Caraïbe, ARBIG (Agence Régionale de la biodiversité des îles de Guadeloupe), Paysagiste coonseil de la DEAL, Pierre Lombion, Agence Tropisme, Département, Félix LUREL, Claude HOTON, Association Biodésir.
> Comités Techniques et des Comités de Pilotage afin de valider les propositions et les avancées des études.

Phase 1 : Diagnostic

- Identification et caractérisation des paysages, des structures et séquences paysagères
- Identification des dynamiques d'évolution des paysages
- Concertation autour des besoins et attentes des acteurs et usagers
- Définition des forces, faiblesses, et enjeux paysagers

Phase 2 : Objectifs de qualité paysagère (OQP)

- Hiérarchisation des enjeux
- Analyse de l'évolution potentielle des paysages au regard de ces enjeux
- Formulation des OQP

Phase 3 : Plan d'actions

- Transcription des objectifs de qualité paysagère en programme d'actions à court, moyen et long terme
- Mise en oeuvre des actions
- Analyse et suivi de la concrétisation et de la portée des actions

SOMMAIRE

DIAGNOSTIC ET ENJEUX — PAGES

CHAPITRE 1. L'ARCHIPEL GUADELOUPÉEN — 6

1.1 Un archipel entre océan Atlantique et mer des Caraïbes 7
1.2 Un archipel habité 8
1.3 Territoire de grande biodiversité 11
1.3.1 La Guadeloupe, « Hot spot » de la biodiversité mondiale 11
1.3.2 Rappel sur les espèces exotiques envahissantes (EEE) 11
1.3.3 Tour d'horizon des milieux naturels de l'archipel guadeloupéen 13
1.4 Le climat, l'aléa risque et les routes de Guadeloupe 16

CHAPITRE 2. LA ROUTE EN GUADELOUPE — 18

2.1 Histoire du réseau routier régional 19
2.2 Définition du réseau routier régional 22
2.3 Enjeux mobilité et sécurité d'un réseau fonctionnel 25
2.4 Les projets en cours ou à venir 26
2.5 Typologies d'infrastructures du réseau routier régional 28
2.6 Un réseau support d'usages propre à la culture guadeloupéenne 35
2.7 L'arbre d'alignement dans le réseau routier régional 36
2.8 Les milieux naturels traversés par le réseau routier régional 38
2.9 Le réseau routier régional et l'Atlas des Paysages 41
2.10 Ambiances paysagères du réseau routier régional 42

ANALYSE DES PAYSAGES DES RN — PAGES

CHAPITRE 3. CARACTÈRES & QUALITÉS DES PAYSAGES DES RN — 45

Sommaire intermédiaire 45

3.1. Le réseau routier régional en Basse-Terre **46**
RN1 47
RN2 84
RN3 131
3.2. Le réseau routier régional en Grande-Terre **138**
RN4 139
RN5 160
RN6 188
RN8 206
3.3. Le réseau routier régional à Marie-Galante **218**
RN9 218
3.3. Le réseau routier régional dans le secteur de la Confluence **239**
RN10 240
RN11 250

GLOSSAIRE — 261

BIBLIOGRAPHIE — 265

CHAPITRE I

L'ARCHIPEL GUADELOUPEEN

CHAPITRE 1. L'ARCHIPEL GUADELOUPÉEN

1.1 UN ARCHIPEL ENTRE OCÉAN ATLANTIQUE ET MER DES CARAÏBES

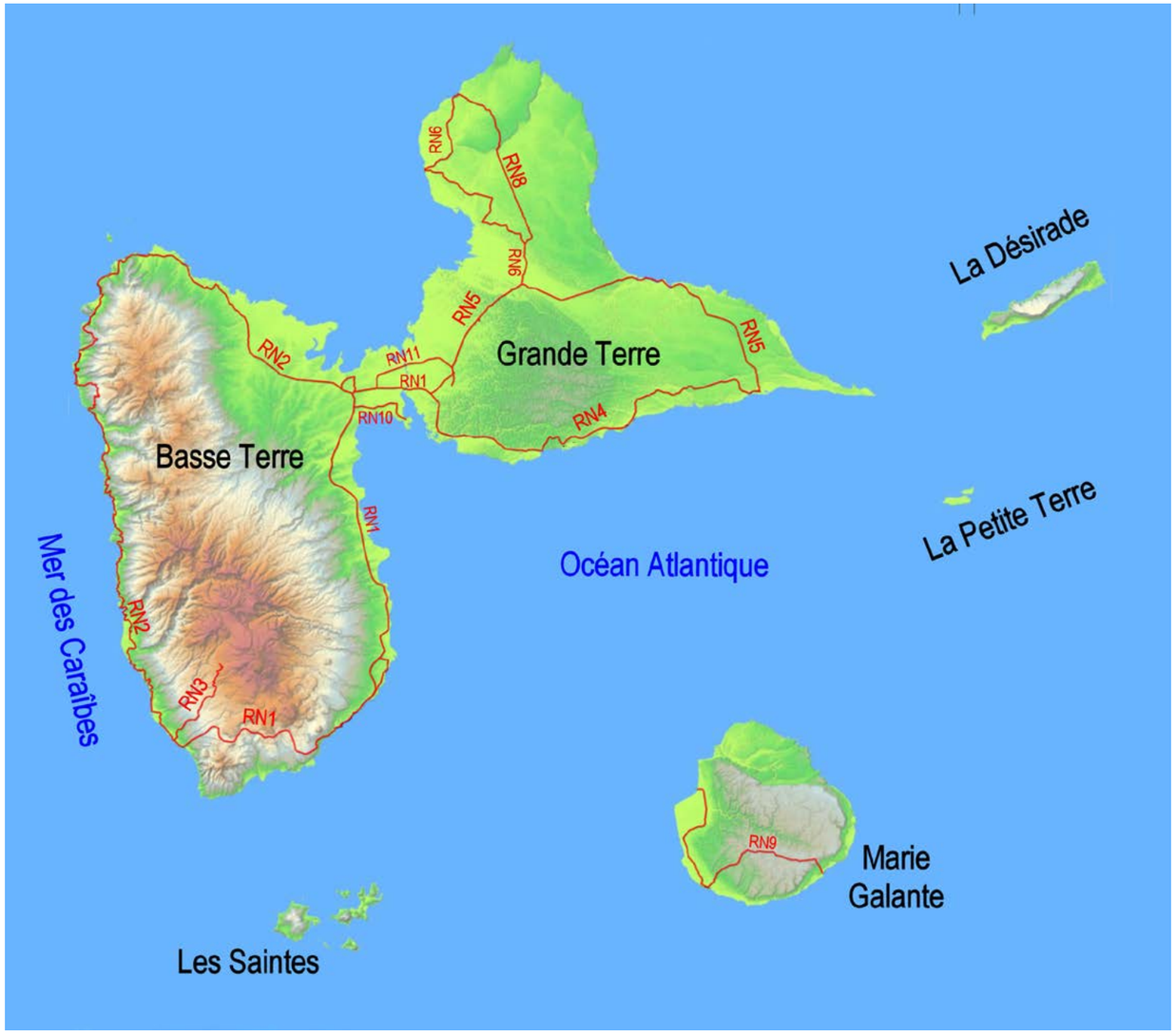
A la fois département et région d'outre-mer, la Guadeloupe constitue un archipel de six îles, situé à 6 700 kilomètres de la métropole, au coeur de l'Arc des Antilles, et bordée par la mer des Caraïbes à l'ouest et par l'océan Atlantique à l'est.

Après la Martinique (1 100 Km²), la Guadeloupe (1 628 km² dont 1 436 km² pour Grande-Terre et Basse-Terre) est la région française la plus petite en termes de superficie, représentant un peu moins de 0,3 % du territoire national, avec 390 253 habitants en 2017 (Source : INSEE RP 2017).

La majeure partie du territoire de la Guadeloupe est composée des îles de Basse-Terre et de Grande-Terre, séparées par un étroit bras de mer, la «Rivière Salée». Ces deux îles principales sont accompagnées par les îles du Sud, plus petites : Marie-Galante, La Désirade, Les Saintes (Terre-de-Bas et Terre-de-Haut) ainsi que de plusieurs îlets.

Cette division insulaire est un atout en termes de diversité et richesse des territoires et des paysages mais pose aussi des limites non négligeables. liées aux surcoûts, aux transports et au développement en général.

Ce contexte insulaire entraîne un linéaire important de littoral, sur lequel l'ensemble des communes dispose d'une façade maritime et d'un port (hormis la commune de Saint-Claude). Cet espace en bord de mer concentre des fonctions écologiques, sociales et économiques, fortement liées au réseau des routes nationales. L'attractivité de cette façade maritime et le développement de zones littorales ont contribué au mitage des paysages littoraux et à la dégradation du patrimoine paysager et des espaces naturels sensibles qui les composent.



La Guadeloupe, un archipel entre océan Atlantique et mer des Caraïbes

.• **Basse-Terre** à l'ouest, 848 km². D'origine volcanique, son plus haut sommet est le volcan en activité de la Soufrière culminant à 1 467 m, soit la plus haute altitude des Petites Antilles. C'est une île montagneuse, avec d'autres sommets culminants à plus de 1000 m. Elle regorge de cascades, de rivières, de plages de sable doré ou noir, et une forêt tropicale humide recouvre son massif montagneux.

• **Grande-Terre** à l'est, 588 km², est plate et repose sur un substrat calcaire. Elle est composée : à l'ouest d'une plaine bordée d'une mangrove, présente d'abord ponctuellement, puis qui se densifie; au centre d'une succession irrégulière de mornes formant la région des Grands Fonds ; d'un plateau aride, dentelé de côtes rocheuses et sauvages du nord à l'est.
On rencontre aussi de très nombreuses dolines remplies d'eau douce et de mares. Le littoral sud de la Grande-Terre, parsemé de plages de sable blanc à l'abri des récifs coralliens, concentre les grandes stations balnéaires (Gosier, Sainte-Anne et Saint François).

• **La Désirade**, 21 km², est une île calcaire de forme allongée, qui se présente comme un vaste plateau incliné vers le nord-ouest.

• **Marie-Galante**, 158 km², est une grande île formée sur un substrat calcaire vallonné, soumis aux alizés. En raison de sa forme arrondie, elle est surnommée « la Grande Galette » mais aussi « le sombrero » ou l'île aux cent moulins pour son histoire sucrière.

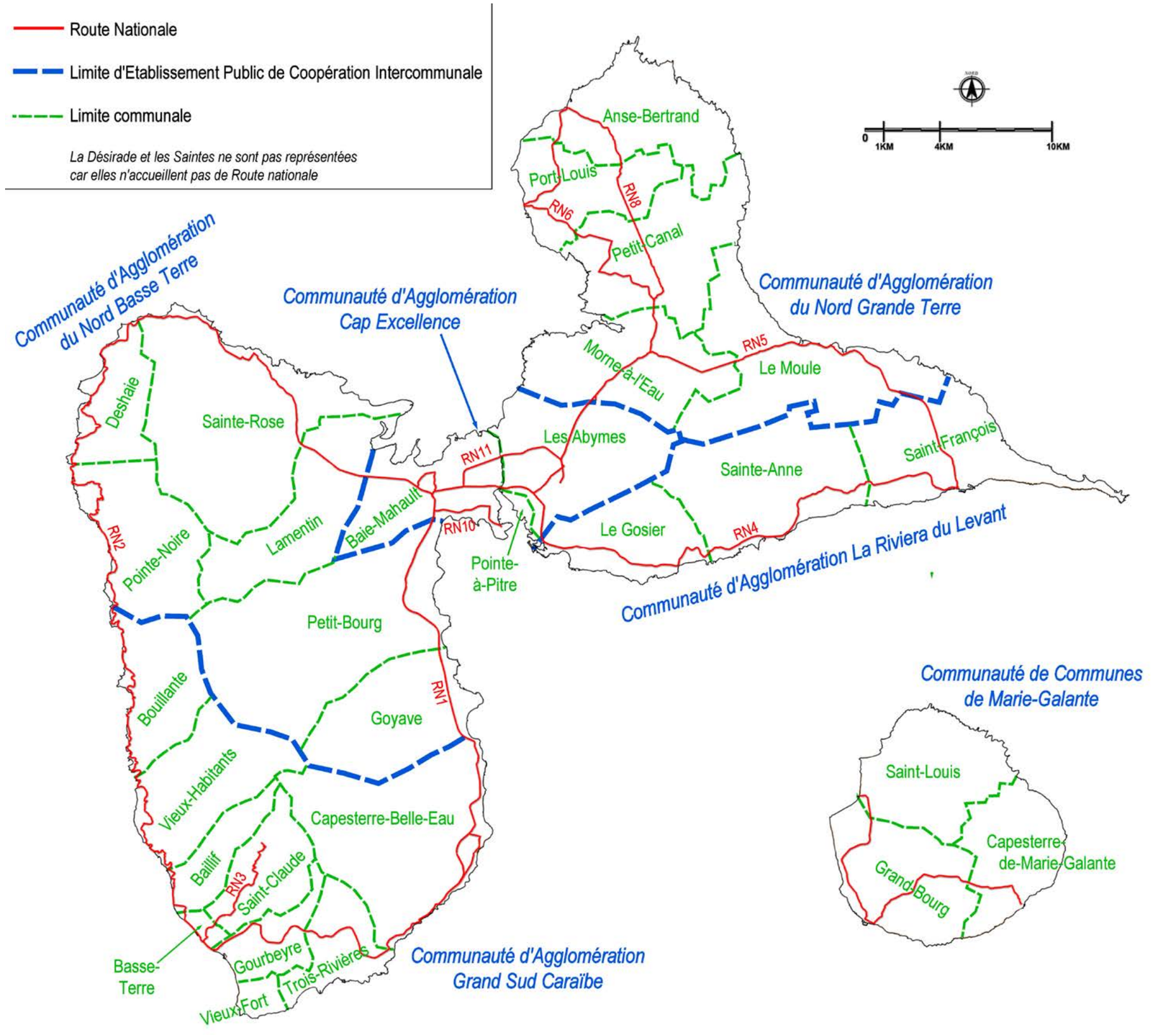
• **Les Îles des Saintes** se présentent comme un petit archipel de 9 îles et ilets, arides et escarpées.
Les deux plus grandes de ces îles sont habitées : Terre-de-Haut, 5 km² à l'est, et Terre-de-Bas, 8 km² à l'ouest de l'archipel et de forme plus arrondie.

La Basse-Terre et les Saintes à l'ouest, sont issues de la formation d'une chaîne volcanique récente qui culmine à la Soufrière, alors que les autres îles à l'est sont d'origine corallienne.

1.2 UN ARCHIPEL HABITÉ

En 2017, la population guadeloupéenne comptait 390 253 habitants (Source INSEE RP 2017). En 2018, la population guadeloupéenne est de 388 000 personnes. Si les tendances démographiques récentes se prolongeaient, le déclin démographique de la Guadeloupe s'accentuerait et la population atteindrait 314 000 habitants dans 20 ans (en 2042), puis 242 000 habitants en 2070 (extrait récupéré sur internet).

Les 32 communes du territoire sont regroupées en 5 communautés d'agglomération et une communauté de communes :
- Communauté d'agglomération de la Riviera du Levant (CARL)
- Communauté d'agglomération du nord Grande-Terre (CANGT)
- Communauté d'agglomération de Cap Excellence (CAPEX)
- Communauté d'agglomération du nord Basse-Terre (CANBT)
- Communauté d'agglomération Grand Sud Caraïbe (CAGSC)
- Communauté de communes de Marie-Galante

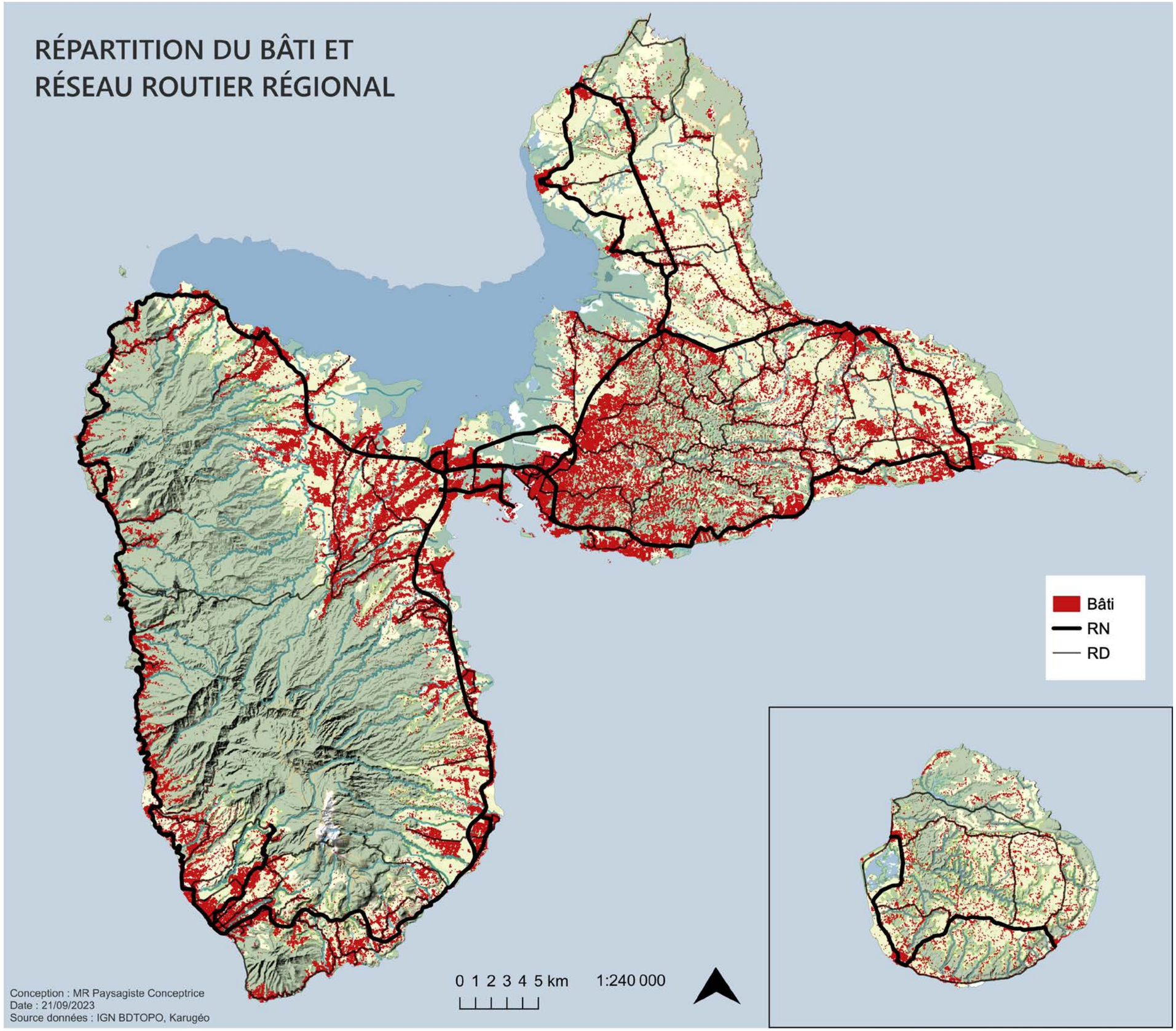


RÉPARTITION URBAINE

La topographie des îles, les aléas naturels, les réalités biologiques tropicales pesant sur l'agriculture ou encore l'organisation archipélagique divisée du territoire, induisent des difficultés pour l'aménagement équilibré des territoires et pour le développement de l'urbanisation. Ainsi, la Basse-Terre est largement inhabitée, en dehors de sa frange littorale, en raison de son caractère d'île volcanique et montagneuse. Au contraire, la Grande-Terre, formée de plaines faiblement vallonnées et sèches, est très urbanisée et regroupe une part importante de la population guadeloupéenne, et des activités économiques et touristiques.

Les deux agglomérations principales sont Pointe-à-Pitre et Basse-Terre, regroupant plus de la moitié de la population guadeloupéenne et créant une **bipolarité appuyée**. L'agglomération pointoise (Pointe-à-Pitre, Abymes, Baie-Mahault, Gosier) est le **« pôle économique »** de la Guadeloupe (40 % de la population pour 60 % des emplois salariés). L'agglomération de Basse-Terre, est le **« pôle administratif »** de l'île avec la présence de la majorité des services de l'État et des grandes collectivités.

De nombreux **centres-bourgs** viennent compléter cette armature urbaine multipolaire. Ils souffrent dans leur majorité d'un **manque d'attractivité** dû notamment à la présence d'espaces publics et d'habitats dégradés ou laissés à l'abandon ainsi qu'à une mauvaise organisation des transports. La **dévitalisation croissante** de la plupart des centres-bourgs a agi au profit d'une **dynamique de périurbanisation** par un déplacement progressif des fonctions urbaines et des habitants à fort pouvoir économique vers la périphérie. Ce phénomène a de nombreuses conséquences néfastes notamment le **mitage urbain** incontrôlable et disparate à l'oeuvre actuellement, rallongeant les distances à parcourir en voiture, renforçant les **congestions de circulations routières** autour des deux agglomérations principales (migrations pendulaires), augmentant le **morcellement des territoires** par une dispersion résidentielle, commerciale et industrielle, ainsi que l'enclavement des territoires les plus ruraux.



1.2 UN ARCHIPEL HABITÉ






Extensions urbaines et urbanisation linéaire le long des routes régionales

FORMES URBAINES

L'agglomération pointoise est caractérisée par une urbanisation très dense avec de nombreux ensembles de logements collectifs datant des années 60-70. Les styles d'habitat dans le centre sont éclectiques, témoignant des différentes époques de l'urbanisation en Guadeloupe : cases en bois, immeubles de ville en bois et maçonnerie, immeubles en dur des années 1930 à 1950, immeubles des années 1960-80 auxquels s'ajoutent les immeubles récents faisant partie de programmes d'habitat social ou privé.

Le pôle administratif de Basse-Terre, lui, accueille de nombreux bâtiments administratifs, cultuels, culturels ou privés. Les bâtiments anciens sont bâtis au moyen de roches volcaniques sombres prélevées et taillées dans les environs (cathédrale, ancienne caserne d'infanterie, résidence préfectorale, église du Carmel, maison Chapp, Fort Delgrès ...). On y trouve aussi quelques cases en bois, des immeubles de ville en bois ou plus souvent en dur, des ensembles d'immeubles collectifs, des lotissements de maisons individuelles et un habitat groupé le long des voies.

Quelques zones ponctuelles d'habitat dégradé (Rivière des Pères, Carmel) sont en cours de résorption (Plan Départemental Résorption de l'Habitat Insalubre - RHI). Les zones d'activité encadrent le pôle urbain administratif dense (zones d'activités de Baillif, Valkanaërs et Desmarais). L'ensemble maintient la population de l'agglomération sur place et les actifs vont de plus en plus résider dans des zones périphériques, de Bouillante à Trois-Rivières, généralement dans des logements individuels. Les pôles urbains secondaires ont des fonctions résidentielles, avec des bâtis essentiellement de type pavillonnaire. Les rares zones d'habitat collectif sont récentes et avec un faible poids par rapport à l'habitat pavillonnaire, groupé ou dispersé, généralement agrémenté d'espaces jardinés.Les lotissements pavillonnaires s'y développent (Nogent, Bébel, Donotte, l'Oranger, Morel ...).

Le bâti ne se concentre pas uniquement dans les centres-villes et les bourgs des différentes communes de l'archipel. En effet, il existe de nombreuses « sections » urbanisées de manière assez dense, largement dispersées à travers le territoire. Souvent ces sections se sont constituées autour des anciennes habitations coloniales, regroupant l'habitat des ouvriers agricoles travaillant à l'usine, ou sur la plantation, après l'abolition de l'esclavage en 1848. Ces noyaux urbains ont ensuite concentré une part de la croissance urbaine de l'archipel pour constituer de véritables polarités urbaines distinctes, dont le poids démographique est parfois presque aussi fort que le bourg de la commune. Depuis deux décennies ces sections tendent à se rejoindre sous l'effet de l'**urbanisation linéaire** favorisée le long des axes structurants de communication par l'avènement de l'automobile.

Cette urbanisation linéaire tire ses origines dans la seconde moitié du XIXe siècle, où certains planteurs louaient une partie de leurs terres à des « colons » qui les exploitaient en échange d'une part de la production reversée au propriétaire. Ces colons sont autorisés à poser leurs cases sur les terres en colonage à condition qu'elles soient mobiles, de façon à rendre les terres vierges de toute construction au terme du contrat. Quand la situation se présente, les colons se retrouvent sans lieu pour habiter et c'est souvent au bord des routes qu'ils s'installent alors.

Ce processus urbain a perduré pendant plusieurs décennies. En 1961, encore 60 % des Guadeloupéens n'étaient pas propriétaires du terrain où est posée leur maison. L'urbanisation linéaire s'est développée principalement dans les secteurs de grandes propriétés agricoles où le colonage était plus fréquent et les terres libres plus rares (dans le Nord Grande-Terre par exemple).

L'usage de plus en plus répandu de la voiture a favorisé le développement de l'urbanisation linéaire au cours de la seconde moitié du XXe siècle sur un modèle qui se poursuit aujourd'hui. La motorisation des déplacements permet en effet d'habiter plus loin de son lieu de travail si l'on peut rejoindre facilement un axe majeur de circulation menant directement aux pôles d'activités économiques.
De plus, le prix croissant du foncier à proximité des pôles urbains et l'hyper-concentration des activités économiques sont aussi des facteurs qui favorisent l'extension urbaine vers des territoires toujours plus reculés, notamment sur le modèle de l'urbanisation linéaire.

Presque toutes les régions de l'archipel sont concernées, avec des problématiques connexes en matière d'étalement urbain, d'extension des réseaux, de banalisation des paysages, de fermeture des perceptions visuelles ...

D'un point de vue plus spécifique à l'architecture des habitations, le modèle de la « villa » est prépondérant en Guadeloupe. Il s'agit de maisons individuelles de taille variable qui sont organisées soit en lotissement, soit de manière groupées autour d'un équipement, soit éparpillées dans l'espace (favorisant alors le mitage des espaces naturels).

L'habitat vernaculaire demeure néanmoins dans certains secteurs de l'archipel, comme à Vieux-Bourg (Morne-à-l'Eau), dans le quartier Vieux-Bourg de l'agglomération pointoise (les Abymes), dans les centres-bourgs en général et en Côte Sous-le-Vent tout particulièrement. Ces constructions traditionnelles se caractérisent par une structure architecturale en bois, une toiture en tôle, une frise décorative et des ouvrants en bois.

1.3 TERRITOIRE DE GRANDE BIODIVERSITÉ

1.3.1. « HOT SPOT » DE LA BIODIVERSITÉ MONDIALE

(Etabli sur la base du SRPNB – Région Guadeloupe-DEAL Guadeloupe – juillet 2019)

La Guadeloupe constitue l'archipel le plus grand, le plus forestier et le plus riche en espèces des Petites Antilles. D'ailleurs, avec les Grandes Antilles, l'archipel des Caraïbes constitue l'un des 36 « points chauds » (Hot spot) mondiaux de biodiversité.
Il s'agit de zones de grande richesse de biodiversité particulièrement, menacée par l'activité humaine, selon l'ONG Conservation International.

La biodiversité exceptionnelle de la Guadeloupe est le fruit de sa situation insulaire tropicale, proche des Amériques, au sein d'un vaste archipel dont l'histoire géologique a généré des reliefs et des sols très variés.

Avant l'arrivée de l'homme, l'archipel de Guadeloupe était presque intégralement couvert de forêt. Celle-ci a depuis reculé au profit de l'agriculture et de l'urbanisation. Aujourd'hui, les **espaces naturels** occupent **plus de la moitié du territoire** mais seuls 60% (59 000 ha) d'entre eux sont réellement préservés et renferment une biodiversité d'intérêt patrimonial. Ces espaces préservés sont en partie protégés et constituent l'**ossature écologique de l'île**.

Les autres espaces naturels sont des friches, des forêts appauvries, des forêts secondaires ou des plantations sylvicoles (3 000 ha) et des prairies artificielles. Ces espaces dégradés et simplifiés, utilisés par l'homme, riches en espèces introduites, composent une partie des paysages familiers de l'île et constituent, pour les Guadeloupéens, une partie de leur lien avec la nature.

La Guadeloupe concentre une très grande variété de milieux naturels, très inégalement préservés suivant leur type.

La majeure partie (80%) des milieux préservés sont des **forêts humides de Basse-Terre et du Grand Cul-de-sac marin** alors que les **forêts sèches de Côte-sous-le-vent** et des îles basses et calcaires sont celles qui ont **le plus régressé** : il ne reste que 15% des forêts sèches originelles des îles calcaires et de la Côte-sous-le-vent et 30% des forêts moyennement humides (mésophiles) de basses altitudes de Basse-Terre – quasiment toutes aujourd'hui en Côte-sous-le-vent.

La **flore terrestre Guadeloupéenne** compte près de **3 600 espèces** (dont 600 bryophytes – les mousses) dont les **2/3 sont indigènes**.
Environ 200 de ces espèces sont des endémiques des Petites Antilles, parmi lesquelles une quarantaine sont **strictement endémiques de la Guadeloupe** (on ne les trouve que sur l'archipel guadeloupéen). Et 48 bénéficient d'une protection réglementaire. Enfin, un très grand nombre (plus de 1 150) sont des **espèces exotiques**, c'est-à-dire introduites.

Si la majorité des plantes faisant partie de l'environnement quotidien des Guadeloupéens sont d'ailleurs des espèces exotiques (Cocotier, arbre à pain, arbre du voyageur, manguier, flamboyant,...), une partie de ces espèces exotiques sont dites envahissantes et posent des problèmes pour la biodiversité (voir chapitre suivant).

Au niveau de la faune, les seuls mammifères terrestres indigènes sont des chauves-souris. L'archipel en abrite 14 espèces, dont une endémique. Les mammifères introduits, quant à eux, menacent la biodiversité ou la santé humaine, en l'absence de régulation. Les chauves-souris sont très sensibles aux modifications de l'environnement et certains gîtes nocturnes sont très accessibles et vulnérables. Le groupe est donc intégralement protégé.

Les oiseaux terrestres et marins comptent 265 espèces dont 79 nicheurs. Ce vaste groupe mobile présente un faible taux d'endémisme : seul le pic de Guadeloupe est strictement endémique. Malgré la mobilité des oiseaux, plusieurs études récentes ont montré qu'ils sont sensibles à la fragmentation en Guadeloupe. Environ 40% des espèces d'oiseaux sont protégés (104 espèces).

Les reptiles et amphibiens terrestres et marins comptent 29 espèces, avec un taux d'endémisme exceptionnel, parfois à l'échelle des îlets. Ces espèces sont en majorité peu mobiles et isolées ou très dépendantes des milieux qu'elles fréquentent. Elles sont donc très vulnérables tant face à la dégradation des habitats que face à la pression exercée par les prédateurs et concurrents introduits. De nombreuses populations déclinent et 10 espèces indigènes ont déjà disparu ; 14 sont protégées.

Les poissons d'eau douce appartiennent à 16 espèces. Aucune n'est endémique. Répartis surtout dans les rivières et étangs de la Basse-Terre, les poissons migrent pour la plupart entre l'aval et l'amont et sont donc très sensibles aux ruptures de continuités écologiques.

Les crustacés d'eau douce comptent 35 espèces, dont 1 subendémique. Comme les poissons, il s'agit d'espèces souvent migratrices – sauf les crabes – et donc très sensibles aux ruptures de continuités écologiques.

Les espèces de rivières de poissons et crustacés, autrefois pêchées, sont en déclin global. Elles ne sont pas protégées mais la pêche est interdite dans la plupart des rivières.

Enfin, les arthropodes terrestres (sauf crustacés) appartiennent à 3 100 espèces dont près de 2 800 insectes. Ce groupe ne fait l'objet d'aucune protection spécifique (sauf pour le Scieur de long).

1.3.2. RAPPEL SUR LES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES (EEE)

La menace des espèces exotiques envahissantes est particulièrement forte en outre-mer, car la petite surface des îles et leur isolement géographique rend les espèces indigènes, présentant par ailleurs un fort taux d'endémisme, très vulnérables aux espèces exotiques.

Différentes espèces animales ont été introduites en Guadeloupe. Soit volontairement, c'est le cas du crapaud buffle pour lutter contre le ver de la canne ou de la mangouste pour lutter contre les rats, soit involontairement par les bateaux et le transport de marchandise (rats dans les cales des bateaux, reptiles et batraciens dans les containers de marchandises).

Si certaines de ces espèces semblent ne poser aucun problème, quelques-unes représentent un véritable danger pour la faune et la flore locale.

Selon la Liste rouge mondiale de l'UICN, les espèces exotiques envahissantes constituent une menace pour 45% des espèces considérées comme menacées (classées CR-en danger critique, EN-en danger, VU-vulnérable) dans les collectivités françaises d'outre-mer.

Elles sont impliquées dans 53% des extinctions d'espèces recensées dans ces territoires. 60 espèces figurant sur la liste établie par l'UICN des 100 espèces parmi les plus envahissantes au monde sont présentes dans les collectivités françaises d'outre-mer (ONB 2016).

Le travail d'état des lieux réalisé par l'initiative « *Stratégie Antilles françaises contre les espèces exotiques envahissantes* » chiffre les espèces exotiques envahissantes en Guadeloupe à 32 espèces dont la répartition est donnée dans le tableau ci-dessous.

1.3.2. RAPPEL SUR LES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES (EEE)

	Espèces introduites	Espèces Exotiques Envahissantes *
Plantes Vasculaires	**1260**	**13**
Mammifères	**8**	**6**
Oiseaux	**14**	**2**
Reptiles	**11**	**3**
Amphibiens	**4**	**3**
Poissons d'eau douce	**4**	**2**
Invertébrés terrestres	**7**	**3**

Nombre estimé d'espèces introduites et d'espèces exotiques envahissantes en Guadeloupe

Afin de mieux lutter contre ces espèces exotiques envahissantes, une série de textes réglementaires prévoient deux niveaux d'interdiction :

NIVEAU 1 D'INTERDICTION, *article L411-5 du code de l'environnement*
Ce niveau porte sur les espèces faisant l'objet de mesures d'interdiction d'introduction dans le milieu naturel. Il s'agit d'une liste négative qui cite toutes les espèces pouvant être introduites dans le milieu naturel (ce sont en général les espèces indigènes). Par déduction, toutes les espèces non listées (en général, les espèces exotiques) ne peuvent être introduites dans le milieu naturel.

Deux arrêtés relatifs à la faune et la flore fixent ces listes pour la Guadeloupe :
• Arrêté du 8 février 2018 relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces animales exotiques envahissantes sur le territoire de la Guadeloupe
• Arrêté du 8 février 2018 relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes sur le territoire de la Guadeloupe

NIVEAU 2 D'INTERDICTION, *article L411-6 du code de l'environnement*
Ce niveau fixe les espèces dont l'interdiction d'introduction concerne tout le territoire national, y compris le transit sous surveillance douanière. L'interdiction s'étend à la détention, le transport, le colportage, l'utilisation, l'échange, la mise en vente, la vente et l'achat de tout spécimen vivant de ces espèces.

Un arrêté, relatif à la flore, fixe la liste des espèces concernées pour la Guadeloupe :
• Arrêté du 9 août 2019 relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes sur le territoire de la Guadeloupe - interdiction de toutes activités portant sur des spécimens vivants.

Cette liste comprend 105 espèces ou genres, parmi lesquelles le Tulipier du Gabon, le Bambou commun, la liane-corail, la Jacinthe d'eau, la Massette australe, ...

Il n'y a pas encore de liste de niveau 2 pour la faune.



Typha Domingensis dans l'échangeur de Versailles (RN1/RD23)



Tulipier du Gabon en bord de route de la RN2 entre La Boucan et Sainte-Rose



Bambous, échangeur RN1/RN2, Destreland (EEE)

1.3.3 TOUR D'HORIZON DES MILIEUX NATURELS DE L'ARCHIPEL GUADELOUPÉEN



RN2 ; arrière plage de l'Anse à la Barque

LES ARRIÈRES-PLAGES

La végétation des plages s'établit sur des sables blancs d'origine récifale ou des sables noirs d'origine volcanique. La flore inféodée à ces milieux est halophyte.
La végétation des plages est constituée de plantes rampantes (patate bord de mer, pois bord de mer, etc.) et d'herbacées (pourpier bord de mer, etc.). En arrière de cette frange pionnière, on trouve une végétation arbustive qui peut comporter des épineux, notamment la canique grise.
L'arrière-plage est souvent occupée par une forêt littorale dominée par le raisinier bord de mer, le catalpa, le mancenillier, l'amandier pays et le galba. La litière épaisse de ces forêts est l'habitat privilégié des petits geckos terrestres, les sphérodactyles fantastiques, endémiques des Petites Antilles.

SECTEURS CONCERNÉS
• RN2 entre Basse-Terre et Sainte-Rose
• RN1 très ponctuellement (plage de Viard, Anse Saint-Sauveur, Anse du Bananier)
• RN4
• RN5 au Moule.

LES FALAISES DE BORD DE MER

Les falaises de bord de mer constituent un lieu privilégié de nidification d'oiseaux marins tels que les pailles en queue. Elles abritent des grottes qui peuvent servir de gîtes diurnes aux chauves-souris. Trois espèces de cactacées rares ou très rares en Guadeloupe y sont présentes.
Sur Basse-Terre, on y trouve également deux orchidées très rares et protégées, Brassavolacucullata et Tolumniaurophylla (ABC Bouillante, Etude des corridors Deshaies).

SECTEURS CONCERNÉS
Ces milieux ne sont pas directement concernés par le réseau routier régional.

LES MILIEUX HUMIDES : marais, mangroves, forêts marécageuses colonisant le littoral inondable et le protégeant de la houle.

En Guadeloupe, ces forêts se trouvent dans les plaines des deux Culs de sac marins, les estuaires des grandes rivières et certains fronts de mer et arrières plages qui ponctuent les côtes de tout l'archipel.

Quatre forêts se succèdent depuis la mer, chacune dominée par une espèce d'arbre :
• Les pieds dans l'eau du lagon, les Palétuviers rouges forment la mangrove de bord de mer, reconnaissable à l'enchevêtrement de racines aériennes en arceaux.
• Derrière, dans la zone de battement des marées, s'étend la mangrove arbustive, composée surtout de Palétuviers noirs.
• Côté terre, la mangrove devient haute, dominée par le Palétuvier blanc et, sur les sols plus sableux ou rocheux, les Palétuviers gris.
• Enfin, en arrière des mangroves, sur les sols non salés, se développe la forêt marécageuse, dominée par des arbres imposants aux élégants contreforts drapés : le Mangle médaille.

Bien qu'elles aient été en partie défrichées pour l'agriculture, l'industrie ou l'urbanisation, les mangroves et forêts marécageuses de Guadeloupe sont encore aujourd'hui les plus vastes des Petites Antilles et couvrent environ 5.000 ha. Ces forêts ont été longtemps mal considérées, victimes de remblaiement, de dépôt d'ordures ou de pollutions. Elles jouent pourtant un rôle essentiel dans la protection du littoral marin et terrestre.

SECTEURS CONCERNÉS
• RN1
• RN10 et RN11 dans le secteur les Abymes/Baie-Mahault
où les routes traversent une vaste zone de mangrove et marécage.

De façon plus ponctuelle, quelques milieux humides sont également présents ailleurs, en bord de route :
• RN1
• RN2
• RN4
• RN5
• RN6
• Le long de la RN9, à l'arrivée sur Saint-Louis, à Marie-Galante.

1.3.3 TOUR D'HORIZON DES MILIEUX NATURELS DE L'ARCHIPEL GUADELOUPÉEN

FORÊT SÈCHE OU SEMI DÉCIDUE

La forêt xérophile se trouve sur les plateaux calcaires secs les moins dégradés de Grande-Terre et de Marie-Galante ainsi que sur les basses pentes volcaniques de la Côte sous le vent.

La forêt xérophile est celle qui a le plus régressé en Guadeloupe : il n'en reste que 11.000 ha, soit moins de 15% de sa couverture originale supposée. Cette surface double si l'on inclut les friches et forêts s'y étant substituées.

Située sur le littoral et dans les zones basses, qui sont aussi les espaces majoritairement utilisés pour l'habitat, l'agriculture, le pâturage et les loisirs, cette forêt, déjà réduite, est souvent dégradée mais aussi mitée.

Elle régresse encore aujourd'hui. Les forêts sèches constituent un des écosystèmes forestiers les plus dégradés par le développement des activités humaines, les plus belles reliques se retrouvant en Grande-Terre (grands fonds) et sur le littoral de la Côte-sous-le-vent (Basse Terre).



Végétation de forêt sèche

Elles renferment une biodiversité potentielle importante, avec notamment la plus grande abondance d'espèces forestières et arbustives (mapou, courbaril, gommier rouge, bois d'inde, raisinier grandes feuilles, etc.).
La plupart de ces forêts sont impactées par les prélèvements de bois pour le charbonnage et les défrichements agropastoraux.
Elles n'en revêtent pas moins des fonctions de protection des sols et de corridors écologiques pour la faune, à l'exemple du Pic de Guadeloupe et certaines espèces de chauves-souris forestières.

Les forêts sèches préservées abritent une forte densité de petits reptiles: sphérodactyles fantastiques, petits geckos, anolis caractérisés par une grande variabilité, l'iguane endémique des Petites-Antilles (fortement menacée par son hybridation régressive avec l'iguane commun, il fait l'objet d'un Plan national d'action sur les Antilles françaises).

Parmi les espèces emblématiques et endémiques de la Guadeloupe présentes dans ces milieux, on citera également le Pic de Guadeloupe (en forêt sèche) et l'hylode de la Martinique (amphibien endémique des Petites Antilles et en déclin) dans les ravines boisées.

SECTEURS CONCERNÉS
• Formation dominante le long de la RN2, sur la Côte-sous-le-Vent de Basse-Terre
• Forêt dominante sur Grande-Terre et Marie-Galante, de façon plus éparse en raison de l'importance de l'agriculture, tout le long des RN4, RN5, RN6, RN8 et RN9.

FORÊT SEMPERVIRENTE (ZONE SAISONNIÈRE)

La forêt mésophile couvre les pentes de la Basse-Terre, entre 300 et 500 m d'altitude en Côte-sous-le-Vent et jusqu'à 300 m d'altitude en Côte-au-Vent. En Guadeloupe, cette forêt pousse sur des sols volcaniques généralement riches, assez arrosés (entre 1 500 et 3 000 mm par an).

Dans ces conditions relativement favorables, la forêt présente une structure assez proche de celle de la forêt hygrophile, avec des arbres parvenant à de grandes tailles (30 m), mais portant bien moins d'épiphytes.

La saisonnalité est marquée, avec notamment une réduction du feuillage pendant le carême.

L'Acajou blanc, l'Acajou-pays, le Poix doux sont quelques-uns des grands arbres dominants de cette forêt, où se retrouvent aussi des arbres communs plus petits tels que le Bois d'ail, le Boisnégresse ou Bois d'orme.

La forêt mésophile a été grandement défrichée au profit de la banane et de la canne, et jadis du cacao et du café.

Bien qu'elle ait été très appauvrie par l'exploitation traditionnelle (cueillette), cette forêt couvre 30% de sa surface originelle (environ 7.400 ha, en excluant les massifs les plus dégradés).
C'est aussi dans cette zone qu'ont été effectuées la majorité des plantations forestières, notamment celles du Mahogany grandes feuilles.

SECTEURS CONCERNÉS
• Le long de la RN1 entre Trois-Rivières et Gourbeyre
• Le long de la RN3, au nord de Saint-Claude.
• Ponctuellement la RN2, lorsqu'elle prend un peu d'altitude sur la Côte-sous-le-Vent.

1.3.3 TOUR D'HORIZON DES MILIEUX NATURELS DE L'ARCHIPEL GUADELOUPÉEN

FORÊT OMBROPHILE

Elle couvre les flancs des montagnes de la Basse-Terre, jusqu'à 1000 m d'altitude, depuis 350 m en Côte au Vent ou 500 m en Côte-sous-le-Vent. La forêt ombrophile peut monter jusqu'à plus de 1000 mètres et la pluviométrie y est importante, de 1500 à 5000 mm par an.

Plus de 300 espèces d'arbres et d'arbustes peuplent cette forêt. Le genre Sloanea regroupe les arbres les plus spectaculaires de ce milieu, pouvant dépasser 30 mètres de haut et mesurer plusieurs mètres de circonférence. D'autres espèces d'arbres typiques structurent cette forêt : gommier blanc, mapou baril, marbris - dit «bois bandé» - ou encore bois rouge carapate, endémique de l'île, l'Acomat boucan, le Châtaignier ou le Résolu. En-dessous de 10 m se rencontrent le Côtelette, les palmiers, les fougères arborescentes, dominant balisiers ou Fougères bâtardes. Les lianes et épiphytes, comme le Bois-couilles, la Siguine, l'Aile à mouches ou de nombreuses orchidées abondent. Enfin, cette forêt est la plus riche en espèces animales, en particulier en oiseaux.

Certaines espèces exotiques ont été introduites en forêt par l'homme comme le mahogany grandes feuilles, le pin caraïbe, le bambou, le tulipier du Gabon ou bien la pomme rose, ces quatre dernières étant reconnues pour leur risque invasif. Située en altitude, au-dessus de la plupart des zones habitées ou facilement cultivables, et globalement protégée par le Parc national de la Guadeloupe, cette forêt est aujourd'hui la mieux préservée de l'archipel, et la plus vaste : environ 24.000 ha.

SECTEURS CONCERNÉS

- La forêt ombrophile n'est quasiment pas concernée par le réseau routier régional
- Exceptions faites sur la RN1 entre Trois-Rivières et Gourbeyre et en bordure de RN3, au nord de Saint-Claude (secteurs ponctuels)

ÉTAGE ALTIMONTAIN (ZONE SOMMITALE)

La forêt altimontaine rabougrie, de 550 à 850 mètres, comprend des arbres colonisés par les mousses et les épiphytes.
Au-dessus de 850 mètres se développent les hauts fourrés d'altitude, dominés par le mangle montagne et les savanes d'altitude composées de formations où s'entremêlent ligneux, herbacées, ananas et épiphytes adaptés à la saturation en eau qui accompagne la forte couverture nuageuse.
L'endémisme est positivement corrélé à l'altitude : c'est dans les savanes que vivent le plus grand nombre de taxons endémiques. Ces écosystèmes sont globalement à l'abri des atteintes directes par l'homme, ce sont les changements globaux qui sont susceptibles de perturber les équilibres.

SECTEURS CONCERNÉS

Le réseau routier régional est situé en dessous de l'altitude 450 m. (sauf pour la RN3 qui monte jusqu'à 675 m). Il ne concerne donc pas l'étage altimontain.



Végétation de forêt ombrophile

1.4 LE CLIMAT, L'ALÉA RISQUE ET LES ROUTES DE GUADELOUPE

CLIMAT

La Guadeloupe est sous un climat de type tropical insulaire, aussi appelé « climat tropical à alizés humides » qui se caractérise globalement par les caractères suivants :

- Chaud (26,4° C, moyenne annuelle au Raizet) avec des températures variant entre 23 et 32° C.
- Stable (variation annuelle de 3-4° C, inférieure à la variation journalière de 4-8° C).
- Avec un fort taux d'humidité (75 % de moyenne annuelle régionale).
- Bénéficiant d'un fort ensoleillement (6,5 h/jour en 2008) et soumis à une forte exposition au rayonnement solaire.

La géographie spécifique de l'archipel, avec un contraste entre la Basse-Terre et la Grande-Terre, entraîne également un climat spécifique sur chacune dees îles. La Grande-Terre et ses plateaux calcaires connaissent régulièrement de sévères sécheresses, alors que dans le même temps, le relief perpendiculaire au flux des alizés de la Basse-Terre régule le régime des pluies. Deux saisons s'y succèdent : le carême, saison sèche, de janvier à juin puis l'hivernage, saison humide, de juillet à décembre. L'île est sujette au passage des ouragans de juillet à novembre.

Ces climats particuliers à chaque île, humide et pluvieux pour la Basse-Terre et très sec pour la Grande-Terre, ont des conséquences sur la gestion du réseau routier, notamment lors d'épisodes pluvieux intenses et sur l'entretien des rives et délaissés (fréquences, type de végétation).

ALÉA RISQUE

Le territoire insulaire de la Guadeloupe est soumis à des risques naturels majeurs, qui se cumulent et se superposent :

- Le risque sismique est présent sur l'ensemble du territoire, en particulier dans les zones de failles (la Barre de Cadoue, faille du Gosier, Rift de Désirade, Rift de Marie-Galante).
- Le risque volcanique lié à l'activité de la Soufrière, volcan de type explosif ou « gris ».
- Le risque tsunami, pouvant résulter des deux risques précédents.
- Le risque cyclonique, par la situation géographique de l'île placée régulièrement sur la trajectoire de cyclones destructeurs (ouragan de 1776 sur Pointe-à-Pitre, 6 000 morts ; cyclone Hugo, 1989 ; triples cyclones 1995).
- Le risque inondation, le plus fréquent et prenant rapidement des proportions catastrophiques, lors de la combinaison des trois phénomènes, le débordement des cours d'eau, la stagnation des eaux sur des sols saturés et la submersion marine en littoral.
- Le risque de mouvements de terrain, conséquence de l'instabilité des formations géologiques.
- Les brumes de sable provoquant troubles respiratoires et forte réduction de la visibilité, maintenant présente presque toute l'année.

C'est pour ces raisons que la Guadeloupe a fait l'objet d'un plan de prévention des risques spécifique. En outre, la totalité des communes continentales est couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) approuvé. La préparation de la gestion de crise est notamment une préoccupation au niveau des équipements publics essentiels à la crise (hôpitaux, centres de secours...) et des infrastructures de transport nécessaires tant pour maintenir les liens internationaux que pour assurer un niveau de circulation sécurisé sur l'archipel.

La zone industrielle de Jarry sur la commune de Baie-Mahault concentre la majeure partie des risques technologiques de l'archipel. La présence de deux établissements SEVESO seuil haut a ainsi initié l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).
La Guadeloupe compte par ailleurs 119 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).





L'aléa risque est une donnée constante en Guadeloupe : submersion marine, cyclones, inondations lors des fortes pluies, glissements de terrain. Cela impacte automatiquement les routes (dégâts, et déplacements des populations notamment en 1976 avec l'éruption de la Soufrière).

N2 en contact avec la mer des Caraïbes sur la Côte sous le Vent- Plage de Malendure à Galet- Une séquence fortement exposée aux risques naturels

CHAPITRE 2

LA ROUTE EN GUADELOUPE

Note sur l'appellation des routes du réseau routier régional : nom officiel et nom d'usage

Au fil des siècles, l'appellation des principales routes de l'archipel de Guadeloupe a évolué : d'abord Routes Royales, elles deviennent Routes Coloniales en 1843 puis Routes Nationales en 1951.

Enfin, en 2007, dans le cadre de la politique de décentralisation, les Routes Nationales sont transférées à la Région constituant le réseau routier régional.

Toutefois, aujourd'hui, leur nom d'usage reste inchangé : on parle toujours des Routes Nationales et elles sont toujours appelées RN1, RN2,... Cette dénomination est également toujours celle des cartes et des panneaux de signalisation.

C'est pourquoi, dans le présent document, nous parlerons du réseau routier régional mais nous continuerons à appeler ses routes « Routes Nationales » ou « RN » en abrégé.

CHAPITRE 2. LA ROUTE EN GUADELOUPE

2.1 HISTOIRE DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

On peut considérer que **les premiers itinéraires** de déplacement sur l'archipel sont nés de la nécessité pour les populations Amérindiennes de se déplacer d'un lieu habité vers des sites de chasse, de cueillette, de pêche. Ces sentiers destinés uniquement à l'activité de ses premiers habitants ont initié les premières « routes » de l'ile alors nommée Karukéra.

En 1671 sous Louis XIV, Colbert demande au gouverneur de la Guadeloupe de faire un état descriptif de toutes les terres : ce « Terrier », malgré ses lacunes, reste d'une grande précision et fait état de l'occupation et de l'exploitation des terres en apportant des détails sur le fonctionnement des exploitations entre-elles. Ainsi on apprend que les communications entre les différents quartiers de l'île étaient rendues très difficiles par le manque de chemins et l'absence de ponts sur les nombreuses ravines et rivières qui fragmentaient le pourtour de la Guadeloupe. Dans de telles conditions les transports étaient privilégiés par la mer par un système de cabotage (*CF. Schnakenbourg Christian Le « Terrier » de 1671 et le partage de la terre en Guadeloupe au XIIe siècle, In : Revue Française d'histoire d'outre-mer, tome 67, n°246-247, 1er et 2e trimestres 1980. Pp.37-54*).

Ces mauvais chemins littoraux qui desservaient la côte de l'île étaient liés à l'organisation sociale de la colonie et notamment, à celle des grands colons qui disposaient de vastes propriétés et de concessions en bord de mer. L'organisation du réseau viaire primaire en bordure de littoral était un élément majeur du développement de l'économie sucrière (*Cf. Petite histoire de la Guadeloupe Lucien René Abenon, Ed L'Harmatan*).

Cette première trame de chemins en bordure de littoral reliant les différentes terres des grands colons est à l'origine des tracés des Routes Nationales, notamment des RN 1 et 2 sur l'île de Basse-Terre.

Les chemins de Guadeloupe font l'objet de commentaires par le Colonel BOYER-PELEREAU dans son ouvrage *ANTILLES Françaises particulièrement LA GUADELOUPE depuis leur découverte jusqu'au 1er janvier 1823*.

« *Il n'y a d'autres voitures dans la colonie que des chars à boeuf, appelés cabrouets, destinés au transport des cannes à sucre et des denrées. Les chemins sont trop étroits et trop sujets à se dégrader par les pluies, la fréquence des avalasses et l'activité de la végétation, pour permettre qu'on y fasse usage des voitures de voyage ou de luxe. Dans la saison pluvieuse, la multiplicité des rivières et des ravins, la plupart du temps à sec et qui deviennent alors des torrents, interceptent les communications et font éprouver l'inconvénient de manquer de ponts pour les passer ; on ne néglige de les construire que parce que les ressources pécuniaires de la colonie ne pourraient suffire aux dépenses que ces constructions entraîneraient.* »
« *La Guadeloupe eu longtemps à se plaindre de ce que ses chemins étaient impraticables, quoi qu'elle n'eût pas discontinué de payer de forte imposition destinée à les réparer.* »

En 1674, Louis XIV rattache les Antilles et les territoires coloniaux au domaine royal.

Au XIXe siècle, les routes de la Guadeloupe sont parcourues essentiellement par des chars à boeuf destinés au transport des cannes à sucre et des denrées. Le réseau viaire est constitué de routes en terre souvent étroites et se dégradant rapidement à chaque intempérie. **Sous la Restauration et le règne de Louis XVIII**, l'ordonnance du 13 mars 1819 fixe le nombre des Routes Royales à neuf et permet de mieux entretenir les chemins impraticables en saison des pluies.

En 1827 viendra se rajouter à ces 9 Routes Royales, la RR10 reliant la Basse-Terre à Sainte-Rose, actuellement RN2.

Toutes ces Routes Royales étaient construites sur la même configuration et avec les mêmes dimensions, c'est à dire :
- Largeur 7,00 m pouvant être réduite à 6,00 m selon le contexte.
- Fossés de part et d'autre de la chaussée d'une largeur haute de 1,50 m et basse de 0,50 m, dont la profondeur est de 0,50 m.

Alors que les Routes Royales dans l'hexagone prévoyaient 4 emprises différentes allants de 60 pieds pour les plus grandes et 48, 36 et 30* pour les routes secondaires, celles de la Guadeloupe restaient bien inférieures à ces dimensions préconisées aux ingénieurs (*Arbellot Guy. La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle. In : Annales. Economies, sociétés, civilisations. 28e année, N. 3, 1973. pp. 765-791*).
* Un pied est équivalent à 30,48 cm.

De 1830 à 1848, la Guadeloupe connaît de grands bouleversements sociaux avec la montée du mouvement abolitionniste, la crise de l'économie sucrière, l'abolition de l'esclavage et la Seconde République. Elle subit également des bouleversements naturels, lorsque le 8 février 1843, un violent séisme ébranle tout l'archipel et plus particulièrement la Grande-Terre. Des villes comme Point-à-Pitre sont rayées de la carte, leurs infrastructures routières détruites, à tel point que les blessés étaient évacués par voie maritime vers l'hôpital militaire de la Basse-Terre.



Carte postale ancienne – RN2 début XXème
Archives Départementales de la Guadeloupe- 7 janvier 2020

« *À mesure qu'une certaine quantité de blessés sont pansés, on les transporte sur des bâtiments qui font voile aussitôt pour la Basse-Terre. L'hôpital militaire les attend ; plusieurs de ces malheureux succombent pendant la traversée* » (*D'après « La Semaine des familles », paru en 1859*).

« *L'éboulement presque total des falaises du Gros Cap de Sainte-Rose, qui ayant entraîné la route côtière, ne présentait plus qu'un large pan dénudé faisant face aux dégradations qu'avait subies de son côté l'îlet opposé de Kahouanne* ». (*Etude BRGM Sismicité des Petites Antilles – Mars 1985*)



Cette carte des colonies françaises qui sert d'appui à une publicité de la Chocolaterie d'AIGUEBELLE crée en 1868 présente le réseau des routes coloniales et celui du chemin de fer sur la Grande Terre.

2.1 HISTOIRE DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

En 1843, le Conseil Colonial de la Guadeloupe adopte un décret introduisant une classification des routes de la Guadeloupe, désormais subdivisées en routes coloniales, chemins vicinaux ou de grande communication, communaux et ruraux. Les routes coloniales, au nombre de 10, se substituent aux anciennes routes royales.

Avec la réforme de 1951, les Routes Coloniales et certains chemins passent sous le statut de Routes Nationales. L'État récupère les routes et chemins départementaux pour en assurer la gestion, le financement des projets nouveaux et garantir les échanges inter-îles.
À noter cependant la disparition de la RN7, transformée en route départementale et dont le numéro a été transféré sur la partie française de l'île de Saint Martin.

Entre les années 1960 et 2006, le réseau routier majeur de l'archipel connait des changements notoires pour améliorer le confort et la sécurité des usagers. Par endroits, les RN se sont écartées des centres urbains (déviation de Capesterrre-Belle-Eau par exemple). Les anciennes RN passant à l'intérieur des villes et des bourgs subsistent encore aujourd'hui dans le réseau routier (RN 2001, 2002, 2003, 2004, 2005). Les RN se sont également métamorphosées pour faciliter un trafic de véhicules de plus en plus important et en perpétuel accroissement (2x2 voies sur la RN1, voie rapide en agglomération pointoise, RN4 Gosier, etc.). Enfin, les RN font depuis toujours l'objet de travaux de mise en sécurité de leur itinéraire.

En 2004, dans sa politique de décentralisation et sa volonté de redonner aux collectivités territoriales les compétences nécessaires à la gestion et à la gouvernance de leur territoire, l'État prévoit le transfert aux départements et aux régions d'outre-mer d'une partie des routes nationales (*Article 18 de la loi du 13 août 2004*). La région Guadeloupe devient alors propriétaire du réseau national des routes au 1er janvier 2007. Depuis cette date, les RN sont de la compétence du Conseil Régional, les RD étant de la compétence du Conseil Départemental depuis la première loi de décentralisation de 1982.

Dans ces conditions, la Région et le Département de Guadeloupe s'unissent pour créer une structure commune, **le syndicat mixte Routes de Guadeloupe**, en capacité de gérer et d'exploiter l'ensemble du réseau routier de l'archipel, c'est-à-dire 416 kilomètres de RN et 619 kilomètres de RD au total, 300 ouvrages de franchissements dont la portée est supérieure à 2 mètres de long. Cette échelle implique l'entretien et la gestion d'ouvrages très différents comme peuvent l'être le Pont de l'Alliance (plus de 100m de long) sur la RN11 ou de simples ouvrages de type cadre en béton (aux dimensions à peine supérieures à 2,00 m) pour le passage de ravines.

PONTS
L'histoire des routes ne serait pas complète sans celle des ouvrages de franchissements des nombreuses rivières et ravines qui sillonnent l'ensemble de l'archipel.

Avant le XVIIIème siècle, tous ces ouvrages étaient conçus en poutres de bois, peu solides et difficiles à entretenir. Afin d'améliorer la circulation des personnes et des biens par mauvais temps (fortes pluies), il est décidé sous la royauté de construire de nouveaux ponts en même temps que l'on sécurise le réseau routier par les travaux des ingénieurs.

Mais la révolution sur les ouvrages de franchissement s'effectue à la fin du XIXème siècle lorsque les ateliers Eiffel construisent des ponts préfabriqués à « monter sur place ». Les ouvrages étaient acheminés depuis la France par bateaux en pièces détachés puis assemblés au sol. Ces assemblages et la mise en place des pont sur leurs appuis faisaient appel à une technique mise au point par Gustave Eiffel.

En 1935, la rivière Petite Plaine à Pointe Noire est franchie par un pont construit dans les ateliers Eiffel. L'ouvrage monté sur place permet la liaison routière de Basse-Terre à la commune de Pointe Noire jusque là isolée. Nombreux sont les ponts Eiffel qui ont été mis en place sur l'archipel. Beaucoup ont disparu ou sont recouverts d'une végétation qui les rend invisibles.

Sainte-Anne, Sainte-Marguerite, Matouba et bien d'autres communes ont sur leur territoire un ouvrage « estampillé » Eiffel. Le plus connu de la Guadeloupe reste sans conteste le pont de la Gabarre dont le chantier est confié à Louis Doulbat (Ingénieur Guadeloupéen 1896-2003).



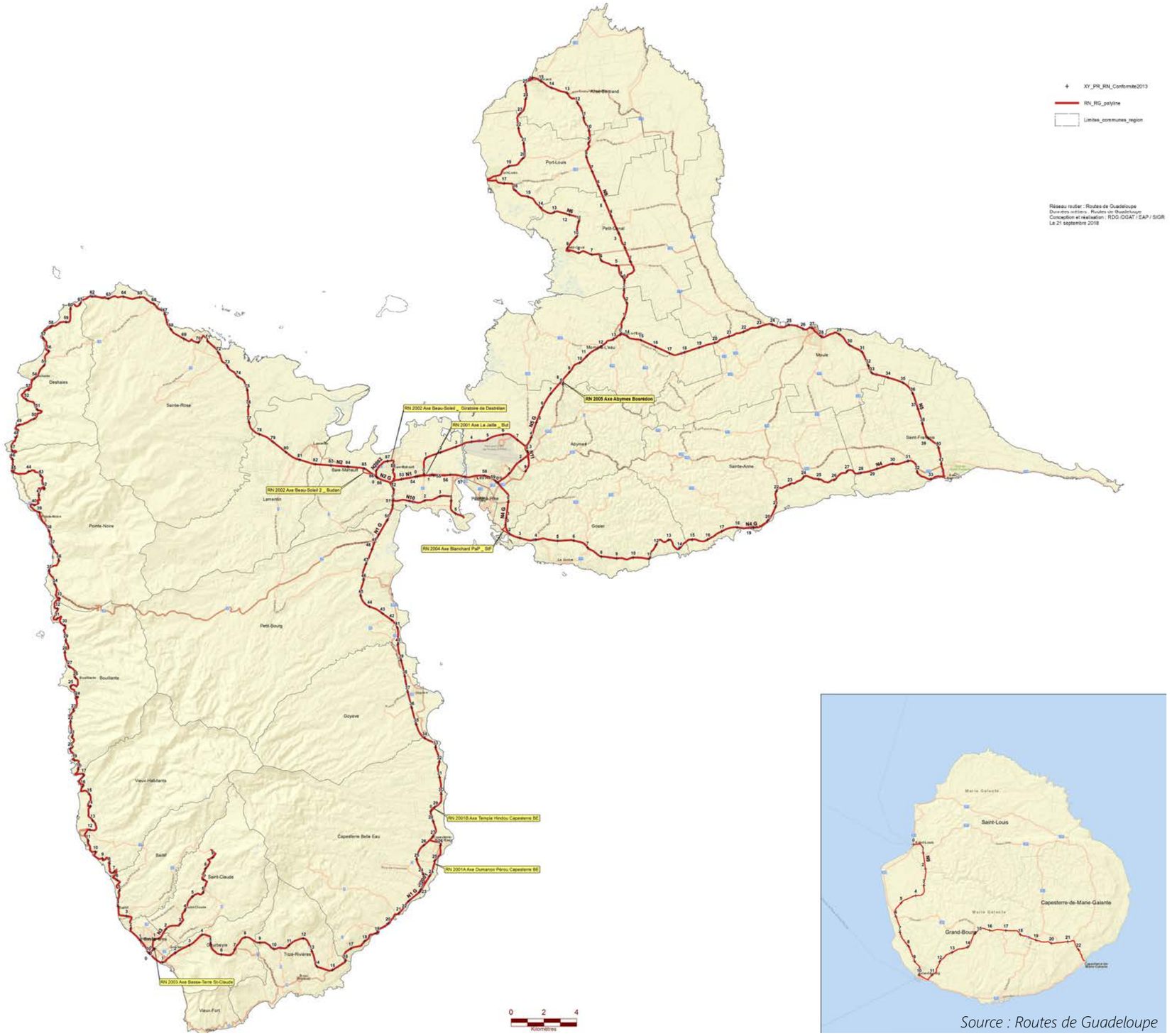
Pont sur la rivière Rouge à Matouba- RN3

Aujourd'hui, le temps des « mauvais chemins » est loin. Le réseau routier régional structurant de la Guadeloupe est actuellement à l'image du réseau routier de l'hexagone.

L'histoire des routes de l'archipel Guadeloupe est intimement liée en tout premier lieu à ses usages historiques et cela bien avant que les routes soient organisées et gérées sous la tutelle de la royauté.

Cette histoire peut se lire plus particulièrement dans les tracés actuels des RN1 et RN2. Certaines de leurs sections sont calquées sur les chemins qui, il y a plus de 200 ans étaient uniquement pratiqués par des chars à boeuf, en parallèle des itinéraires maritimes bien plus importants qu'aujourd'hui.

2.2 DÉFINITION DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



Source : Routes de Guadeloupe

FICHE D'IDENTITÉ

• RN1, RN2, RN3, RN4, RN5, RN6, RN8, RN9, RN10 et RN11 soit 10 Routes Nationales réparties sur les trois îles de Basse-Terre, Grande-Terre et Marie-Galante
(les îles des Saintes et de la Désirade sont uniquement desservies par des routes départementales). La RN7 est sur l'île de Saint-Martin.

• RN2001, RN2002, RN2003, RN2004 et RN2005, correspondent à d'anciens tronçons de RN ayant fait l'objet d'une déviation. Ces anciens tronçons ont alors été soit intégrés au réseau départemental soit conservés en partie dans le réseau régional et renumérotés. Ils sont parfois très courts et ne sont pas étudiés dans le présent Plan Paysage.

• **Toutes les communes sont concernées par les routes nationales, à l'exception de Pointe-à-Pitre, Vieux-Fort, Les Saintes et la Désirade.**

• 416 km d'itinéraires de RN et 619 km de RD au total sur l'archipel

• RN2, itinéraire le plus long avec 87 km, reliant les villes de Basse-Terre et Baie-Mahault, en passant par le nord-ouest de l'ile de Basse-Terre.

• 300 ouvrages de franchissement d'une portée supérieure à 2 mètres de long

• Disparité de desserte entre les îles, notamment entre la Basse-Terre et la Grande-Terre, s'expliquant par la géomorphologie différente des îles de l'archipel.

2.2 DÉFINITION DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

BASSE-TERRE

- RN1, RN2, RN3
- 150 km d'itinéraires
- Des routes en périphérie, fortement contraintes par le relief accidenté d'une île volcanique et par le massif montagneux de la Soufrière en centralité

RN1 - ROUTE DE BASSE-TERRE
Cette route, située sur les côtes Est de Basse-terre, parcourt des paysages inscrits parfois dans un relief régulier de plan incliné dominé par de hauts sommets, d'autres fois étagés en terrasses ou encore dominés par des vallons. Ces paysages, de forêt dense et humide puis de culture de cannes (au nord) et surtout de bananes, finissent par être remplacés par une urbanisation dense et linéaire.

RN2 - ROUTE DE LA CÔTE-SOUS-LE-VENT
La RN2 longe quant à elle les côtes Ouest et Nord de Basse-Terre. A l'Ouest, le paysage est fortement tourné vers la mer – la route prend l'apparence de boulevard urbain maritime, longeant un littoral urbain. En continuant son parcours, la RN2 fait découvrir un enchaînement d'escarpements forestiers, d'anses encaissées entre des pointes rocheuses, de panoramas maritimes, de plaines et vallons canniers, prairies et mangroves.

RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE
Très courte, la RN3 s'enfonce à l'intérieur des terres au Sud-ouest de Basse-Terre, en remontant un plan incliné régulier vers les massifs forestiers de la Soufrière. Ce faisant, la RN3 traverse un paysage fortement urbain.

GRANDE TERRE

- RN4, RN5, RN6, RN8
- Environ 230 km d'itinéraires
- Une île plus ancienne caractérisée par un relief faiblement marqué aux éléments érodés et calcaires, laissant s'installer plus facilement le réseau routier sur les plaines et plateaux.

RN4 - ROUTE DE LA RIVIÉRA
Longeant le Sud de Grande-Terre, la RN4 présente le long de son tracé des paysages urbains, d'abord denses et industrialisés puis portuaires et littoraux le long de la faille du Gosier. Plus loin, les paysages de prairies pâturées sèches dans un climat aride précèdent une séquence de paysages typiques de la « Riviera » touristique, avant d'ouvrir la vue sur des prairies ondulées puis boisées.

RN5 - ROUTE DU MOULE
Cette route traverse d'Ouest en Est la Grande-Terre. La RN5 rencontre des paysages profondément urbains, puis de vastes plaines cannières ou encore une ceinture morneuse introduisant une plaine alluviale bordée d'escarpements boisés sombres, pour enfin faire découvrir des panoramas maritimes et des plages sur un littoral urbain, juxtaposant des espaces agricoles et boisés.

RN6 - ROUTE DE MORNE-À-L'EAU À L'ANSE-BERTRAND
Toujours diversifiés, les paysages observés le long de la RN6 en Grande-terre alternent entre urbanisation, prairies humides d'arrière-mangrove ou encore plaine puis plateau cannier. La Barre de Cadoue, escarpement boisé, est très présente en tant que limite sombre dans le paysage ouvert des plaines et prairies.

RN8 - ROUTE DES MANGLES
D'abord très rectiligne, elle offre une vue directe sur l'escarpement de la Barre de Cadoue. Elle traverse les piémonts puis le plateau cannier. Passée la Barre de Cadoue, la RN8 traverse un paysage très urbain.

MARIE-GALANTE

- RN9
- Environ 20 km d'itinéraire

RN9 - ROUTE DE MARIE-GALANTE
La RN9 traverse la plaine cannière, des prairies sèches avec une ceinture boisée et des escarpements au loin, l'urbanisation se densifiant peu à peu.

SECTEUR DE LA CONFLUENCE

- RN10, RN11

RN10 - ROUTE DE JARRY
Très courte, la RN10 assure la desserte des zones commerciale et indistrielle de Jarry , ainsi que du port autonome. La RN10 parcourt ces zones densément urbanisées, avec une brève interruption par une forêt marécageuse.

RN11 - ROCADE DE L'ALLIANCE
Courte également, la RN11 assure la liaison entre Basse-Terre et Grande-Terre, en parallèle de la RN1. Bordée par des zones commerciales et industrielles à ses extrémités, elle traverse dans sa partie centrale une forêt marécageuse, des prairies humides et des mangroves.

2.2 DÉFINITION DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

LES RN EN ATTENTE DE RECLASSEMENT

• RN2001A, RN2002, RN2003, RN2004, RN2005

• Lors de l'aménagement de déviations des routes nationales (RN2001 à Capesterre Belle-Eau, RN2002 à Baie-Mahault, etc...), les tronçons de la RN qui traversaient les bourgs ont été reclassés en RD. Dans le cas des tronçons nommément listés ci-dessus, il s'agit des tronçons routiers qui n'ont pas fait l'objet de reclassement et restent formellement des « routes nationales ».
Ces « RN en attente de reclassement » sont parfois très courtes et ne sont pas étudiées dans le présent Plan de paysage.



La RN2002 dans la ville de Baie-Mahault

Ces itinéraires routiers, exploités et gérés par la Région comme toutes les autres RN depuis le transfert de compétence État/Région, sont majoritairement des voiries urbaines. Elles pourraient faire l'objet de projet de voie partagée. Ces itinéraires participent à étoffer la trame d'un réseau de piste cyclable y compris des modes actifs prônés par certaines intercommunalités (Cap excellence).

La RN2001A, n'est autre que l'ancien tracé de la RN1 qui passait dans l'agglomération de Capesterre-Belle-Eau, avant la construction de la déviation.

La RN2002, comme la 2001A, n'est autre que l'ancien tracé de la RN2 dans sa traversée de Baie-Mahault. Aujourd'hui, cette route fait la liaison entre l'échangeur de Belcourt et l'échangeur monumental des axes de la RN1 et RN2 au niveau du quartier de Destrellan.

La RN2003, correspond dans le centre de Basse-Terre à la partie du Bd Félix Éboué situé entre les rues Ali Tur et Lardenoy (entre les deux giratoires qui encadrent le cinéma d'Arbaud, la rue Victor Hugues et l'avenue Abbé Grégoire entre les champs d'Arbaud et Desmarais ont déjà été reclassés en RD6).

La RN2004, correspond au tronçon de l'ancienne RN4 qui desservait la Marina de Pointe-à-Pitre. Pour simplifier, il s'agit des voies d'échangeur connectées à la RN4.

La RN2005, correspond à un tronçon de l'ancienne RN5 qui traversait le bourg des Abymes. Actuellement il s'agit de la petite section sur la commune de Morne-à-l'Eau.

2.3 ENJEUX MOBILITÉ ET SÉCURITÉ D'UN RÉSEAU FONCTIONNEL



La RN2 épouse la courbe naturelle de l'Anse à la Barque



Réseau de transport desservant toute la moitié sud de la Grande-Terre, KARU'LIS

ENJEU MOBILITÉ

Les modes de déplacement des actifs guadeloupéens se répartissent de la façon suivante : voiture, camion ou fourgonnette (84,2 %) ; transport en commun (5,9 %) ; marche à pied, rollers ou patinette (5 %); deux-roues motorisés (1,4%) ; pas de transport (4 %) ; vélo y compris vélo électrique (0,5 %); pas de déplacement (3%)
(Source : *Insee, RP2017 exploitation principale, géographie au 01/01/2020*).

Les routes régionales de Guadeloupe sont donc vitales pour tous ces automobilistes et cruciales pour le territoire.

Ces données corroborent la place importante occupée par la voiture dans les ménages. En 2007, 102 368 ménages disposaient au moins d'une voiture (71 490 1 voiture et 30 879 2 voitures ou plus). 10 ans après, en 2017, ce sont 120 278 ménages qui possèdent au moins un véhicule léger (82 552 1 voiture et 37 727 2 voitures ou plus.
Source INSEE LOG T9 Equipement automobile des ménages).

Le développement du réseau routier sur l'archipel est lié à la place prépondérante de la voiture, cela en l'absence d'un réseau ferré, mais aussi d'un réseau de Transport en Commun hors agglomération peu « étoffé ».

Si l'accessibilité extérieure est acquise à un bon niveau, tant avec l'aéroport international dimensionné et équipé de façon adéquate qu'avec le port international en développement, le système des transports intérieurs reste à améliorer et à développer, tant pour assurer un désenclavement territorial optimal que pour soutenir le développement touristique.

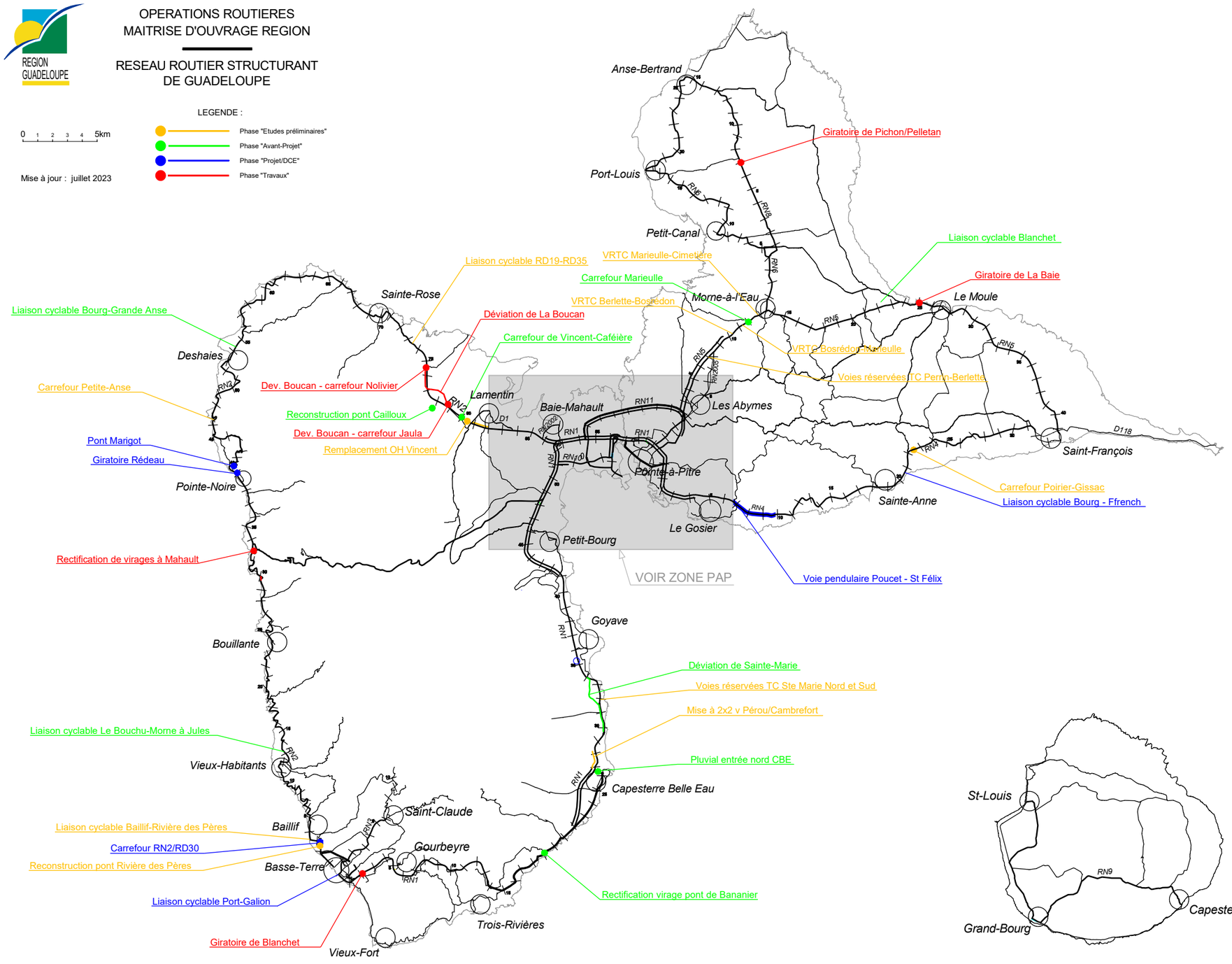
Comme expliqué précédemment, la **prédominance de la voiture individuelle a également pour effet une saturation chronique du réseau routier,** particulièrement aux abords et à l'intérieur des grandes agglomérations. Cette saturation des axes majeurs et notamment des RN résultent de l'insuffisance et du manque de diversité de l'offre actuelle de transports en commun.

La filière se structure néanmoins progressivement, essentiellement autour de la desserte inter-urbaine mise en oeuvre par la Région et des différents PDU portés par les communautés d'agglomération et leur groupement (syndicat mixte des transports).

ENJEU SÉCURITÉ

En s'appuyant sur les chiffres de la Préfecture de la Région Guadeloupe au 6 décembre 2020, il est fait état de :
- 344 accidents graves ou mortels (324 en 2019 soit une hausse de 6%),
- 45 tués (46 en 2019 soit une baisse de 2%),
- 475 victimes ce qui entend tués et blessés (469 en 2019 soit une hausse de 1%)

2.4 LES PROJETS EN COURS OU À VENIR



Carte des projets routiers en cours ou à venir sur le réseau routier régional (source : *Routes de Guadeloupe*, juillet 2023)

Plusieurs axes de projets sont définis par *Routes de Guadeloupe* pour l'amélioration et l'optimisation future du réseau routier régional :

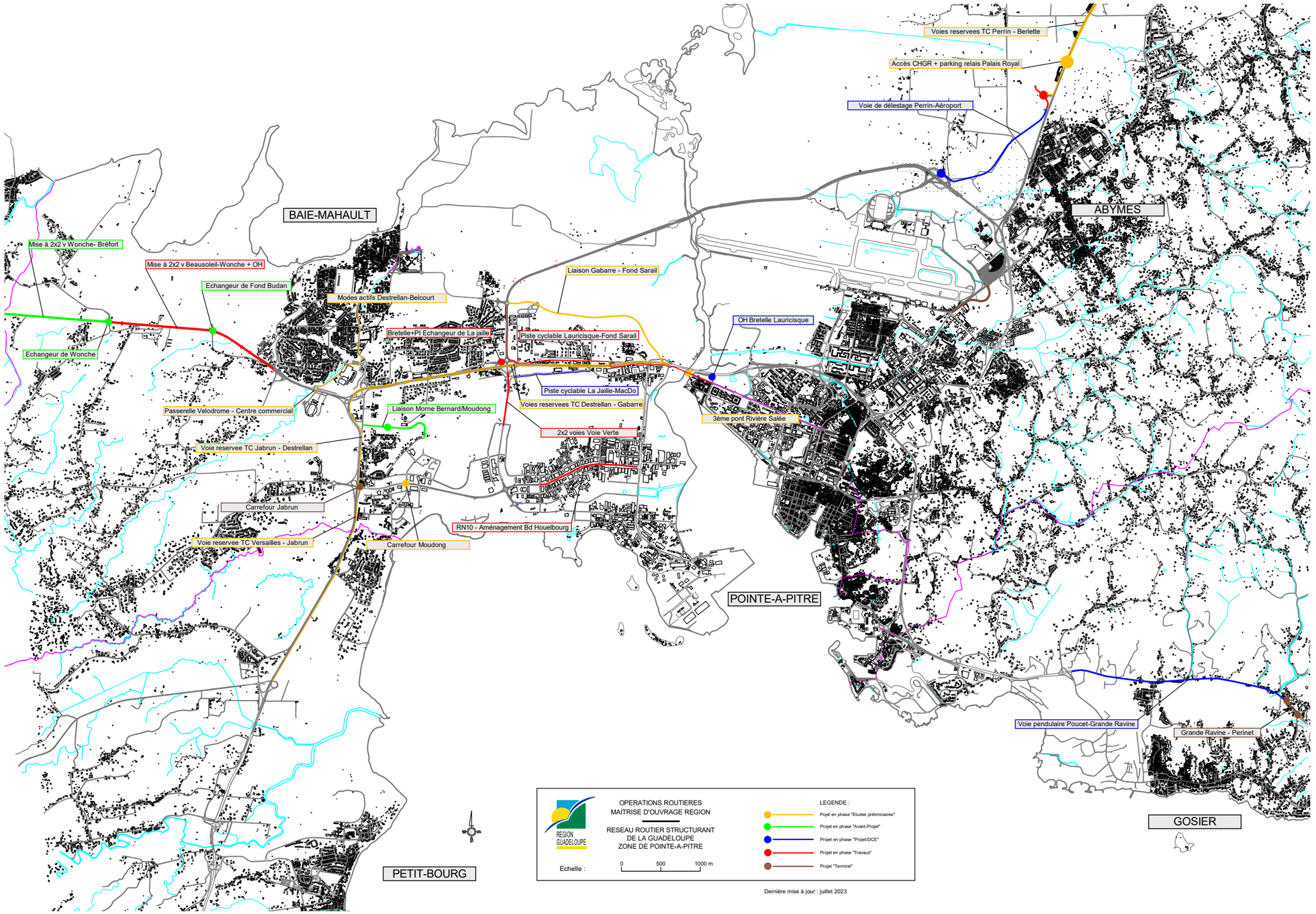
• L'amélioration de la sécurité des itinéraires par la réalisation d'aménagements divers (création d'accotements, dispositifs de réduction de vitesse, confortements de talus, …)

• La préservation du patrimoine routier (réparation et renforcement des chaussées afin de pallier les augmentations de charges, entretien et réparation des ouvrages d'art, …)

• La mise en place de systèmes d'informations aux usagers leur permettant de choisir des alternatives aux zones les plus encombrées (Info trafikera, application téléphone mobile, …)

• L'amélioration et l'embellissement du paysage routier (mise en place d'une trame verte routière…)

2.4 LES PROJETS EN COURS OU À VENIR



Carte des projets routiers en cours ou à venir sur le réseau routier régional dans le secteur de l'agglomération pointoise (source : *Routes de Guadeloupe*, juillet 2023)

2.5 TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Les routes nationales du réseau routier régional de Guadeloupe sont à l'image de la diversité des paysages des îles de l'archipel. Chaque route nationale installe dans les paysages ses propres caractéristiques techniques et fonctionnelles, et présente le long de son itinéraire des emprises et des typologies variées.

Le réseau routier régional fait face à toutes les situations de desserte et supporte tous les types de trafic. Pour exemple, la RN10 qui alimente la zone économique et industrielle de Jarry est aussi bien pratiquée par les véhicules légers que par les nombreux camions poids-lourds qui doivent se rendre au port autonome.

Étant considérées comme itinéraires majeurs pour le déplacement des populations sur les îles, et particulièrement sur la Basse-Terre et la Grande-Terre, les RN doivent répondre à la forte augmentation du trafic des véhicules, induit par un usage croissant de la voiture individuelle. Se rajoutent également au déplacement des populations locales, ceux des visiteurs dont la majorité loue un véhicule lors de leur séjour sur la Guadeloupe.

Selon les règlements de voirie, les routes nationales peuvent avoir un statut particulier et être classées comme :

1 - Route expresse : « Les routes express sont des routes ou sections de routes qui sont accessibles seulement en des points aménagés à cet effet. Elles peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules »

2 - Route à grande circulation : « Les routes à grande circulation permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation »

3 - Route prioritaire : « Aux terme de l'article 42-3 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ont la qualité de routes prioritaires les routes classées à grande circulation situées hors agglomération, les routes classées situées en agglomération lorsque leur priorité est maintenue et les routes également classées comme telles par arrêté de l'autorité de police chargée de la circulation. Une « route à grande circulation » peut donc être une « route prioritaire », cette dernière notion n'existe que pour déterminer les ordres de passage aux intersections »

TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Tronçon de route par nature

- Type autoroutier
- Route à 2 ou 1 chaussée (8 - 14 mètres)

Tronçon de route par largeur

- Route à 1 chaussée (6 - 8 mètres)
- Route à 1 chaussée (4 - 6 mètres)
- Route à 1 chaussée (3 - 4 mètres)

Intersection

- • Carrefour à sens giratoire
- ✱ Échangeur

0 1 2 3 4 5 km 1:240 000

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice
Date : 20/09/2023
Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO

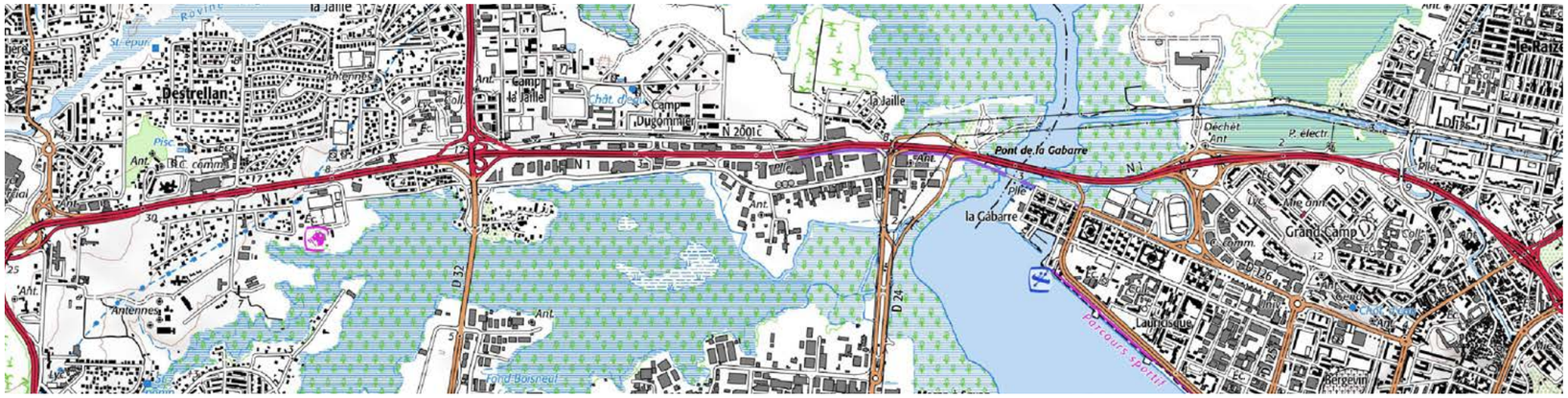
2.5 TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Indépendamment du statut des routes établis par les règlements de voirie, le classement suivant présente les grandes typologies d'infrastructure routière qui composent le réseau routier régional de Guadeloupe :

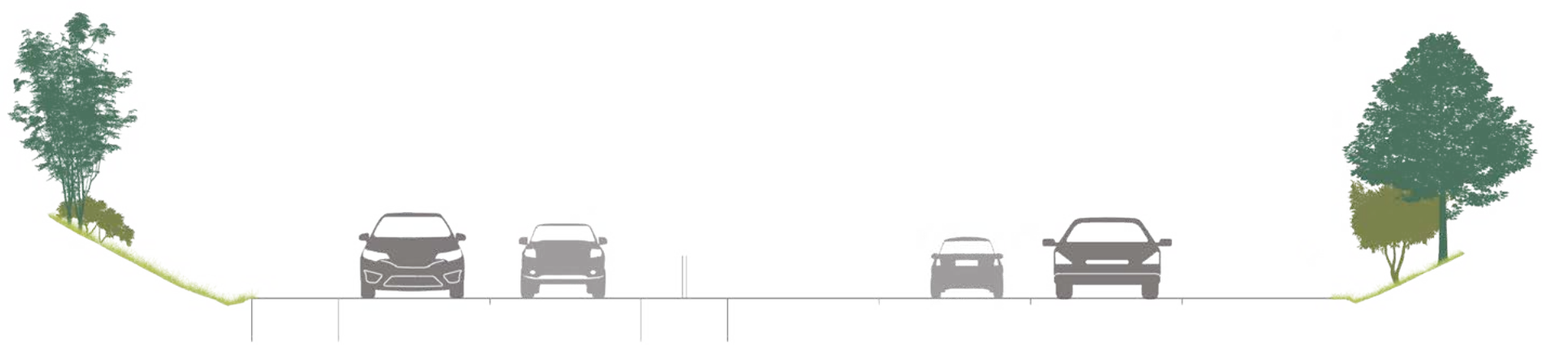
- **Route de type autoroutier (voie rapide et rocade de contournement)**
- **Route prioritaire « expresse »**
- **Route prioritaire**
- **Route urbaine**
- **Boulevard urbain en front de mer**
- **Route de desserte locale**



RN11, rocade de l'Alliance au niveau de l'échangeur avec l'aéroport



RN1 à travers Cap Excellence



Route de type autoroutier

VOIE RAPIDE

- **Gabarit** : route à chaussées séparées (2x2 voies, 2x3 voies, ou 5 voies), avec bandes d'arrêt d'urgence, de 8 à 14 mètres de large
- **Fonction** : strictement circulatoire (mobilité régionale) ; fluidifier et sécuriser au maximum un trafic automobile permanent et intense
- **Vitesse de circulation** : 90 km/h en agglomération, 110 km/h hors agglomération
- **Partage de l'infrastructure** : réservée exclusivement à la mobilité automobile, avec restrictions d'accès envers certains usagers (interdiction aux véhicules lents) ; non adaptée à d'autres usages en raison des enjeux de sécurité, d'inconfort, de bruit et de pollution : arrêts de bus sans aucune aménité, commerce informel, mobilités douces et piétons non autorisés
- **Registre d'aménagement** : autoroutier, technique et fonctionnel ; paysage routier fabriqué par des lignes droites, des girations très amples, des pentes minimales et tout un vocabulaire d'aménagement technique très présent
- **Éléments caractéristiques du paysage routier** : terre-plein central en béton comprenant glissières de sécurité et déflecteurs de phares, bretelles d'insertion et de sortie, bas-côtés stabilisés en enrobé, talus routiers conséquents, mur anti-bruit, panneaux de signalisation sur pylône, espaces verts résiduels, pont routier et échangeurs pour gérer les intersections
- **Enjeux paysagers** : impact visuel des aménagements routiers fonctionnels ; gestion des talus routiers ; domaine d'appartenance très grand rendant difficile l'insertion paysagère ; image des espaces verts des échangeurs ; effet de rupture dans le territoire, barrière au maillage urbain ; perception réduite du paysage à cause de la vitesse de circulation élevée
- **Exemples significatifs sur le réseau routier régional** : RN1 entre Montebello et Jarry, à travers Cap Excellence

ROCADE DE CONTOURNEMENT

- **Fonction** : contourner une ville ou un bourg pour délester le trafic ; différencier mobilité régionale et desserte locale afin d'apaiser et de rendre aux usages urbains l'itinéraire traversant la ville
- **Enjeux paysagers** : ouverture de nouveaux points de vue sur les paysages, insertion dans des terres agricoles ou des milieux naturels
- **Exemples significatifs sur le réseau routier régional** : rocade de contournement de Capesterre-Belle-Eau, rocade de l'Alliance

2.5 TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



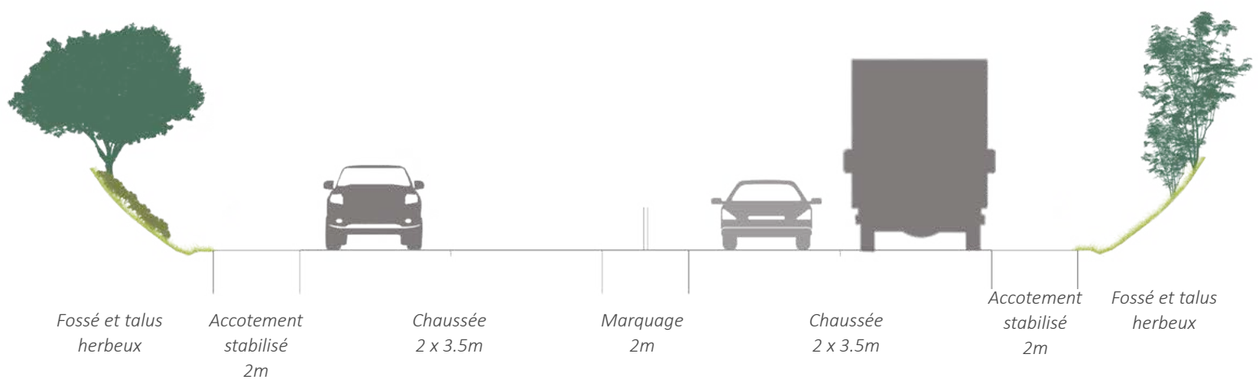
RN1 entre Gourbeyre et Trois-Rivières



RN1 à l'aval de l'Ermitage, gabarit large à 3 voies



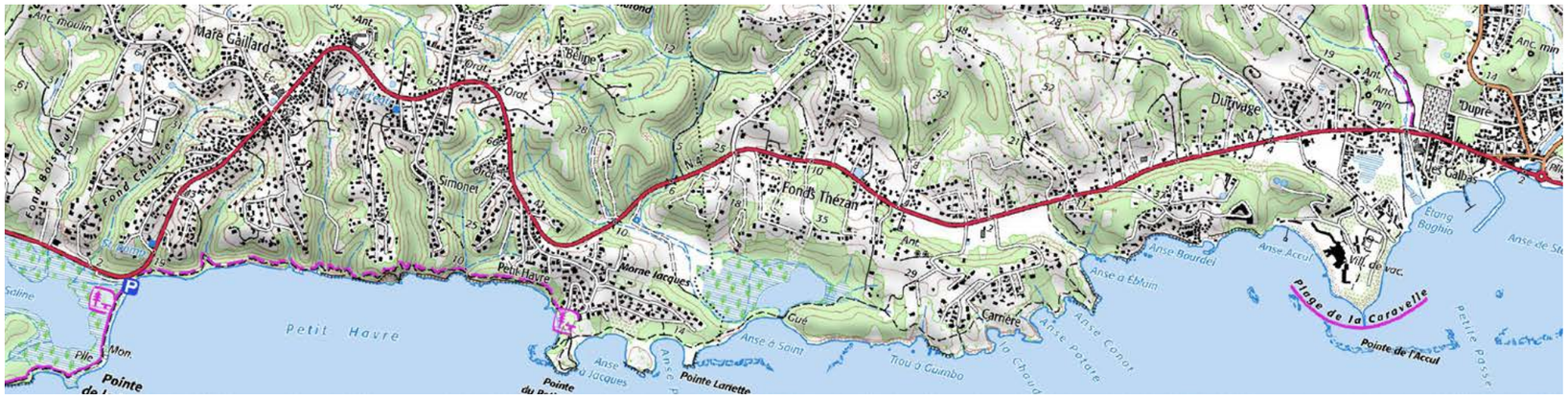
RN5 au niveau de Lasserre, gabarit large à 2 voies avec des accotements très larges



ROUTE PRIORITAIRE « EXPRESSE »

- **Gabarit** : sections de route prioritaire au gabarit particulièrement large: route à une chaussée, à 2 voies, dont certaines portions bénéficient de créneaux de dépassement, de 6 à 8 mètres de large
- **Fonction** : fluidifier la mobilité régionale, l'itinéraire étant dans la plupart des cas doublé par des itinéraires alternatifs dédiés à la desserte locale
- **Vitesse de circulation** : 90 km/h hors agglomération, 70 km/h ou 50 km/h lors de traversée de zones habitées
- **Partage de l'infrastructure :** chaussée partagée, autorisée à tout les usagers de la route, avec néanmoins des enjeux de sécurité routière en raison de la vitesse élevée de circulation
- **Registre d'aménagement** : paysage routier fait de tracés rectilignes en plaine, de girations amples, de pentes modérées et d'un vocabulaire d'aménagement routier minimal
- **Éléments caractéristiques :** signalisation horizontale, talus routiers, glissières de sécurité, bas-côtés stabilisés, refuges ; intersections avec le réseau viaire secondaire réduites au strict minimum pour éviter le cisaillement de la route ; intersections aménagées par échangeur ou carrefour à sens giratoire, accompagnées de bretelles
- **Enjeux paysagers :** impact visuel des talus routiers, concilier desserte locale et mobilité régionale, intégration des mobilités douces
- **Exemples significatifs sur le réseau routier régional** : RN1 entre Gourbeyre et Bananier ; RN5 entre Morne-à-l'Eau et Blanchet

2.5 TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



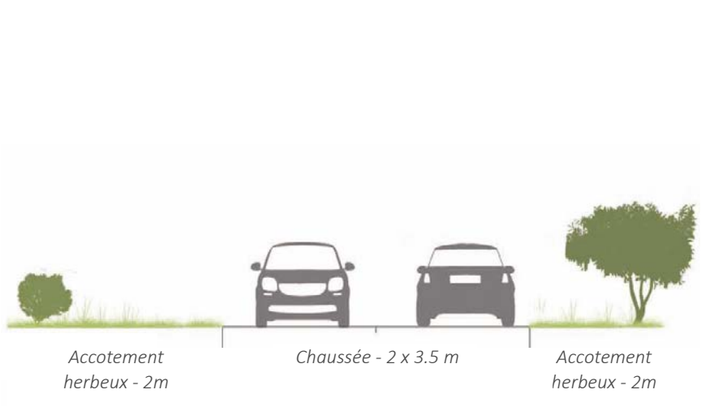
RN4 entre Mare-Gaillard et Sainte-Anne : route prioritaire en contexte péri-urbain, à 2 voies, aux accotements stabilisés, de 4 à 6 mètres de large en moyenne

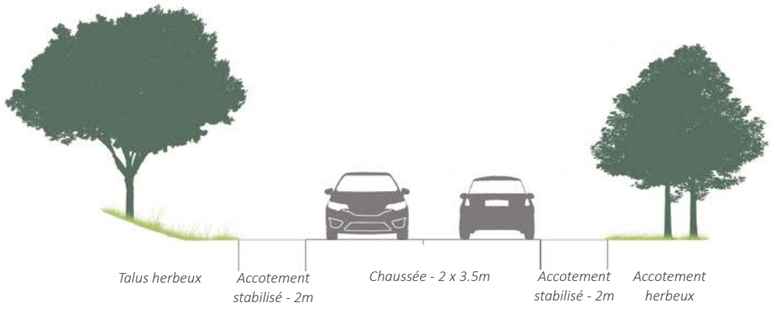


RN6 (ravine Deville), route en contexte rural à 2 voies avec accotements enherbés



RN8 (sortie d'Anse-Bertrand), route en contexte péri-urbain à 2 voies avec accotements bétonnés.





ROUTE PRIORITAIRE

- **Gabarit** : route à une chaussée, à 2 voies, de 3 à 6 mètres de large
- **Fonction** : permettre la mobilité et la desserte locale hors agglomération, en contexte rural et péri-urbain (la route prioritaire en contexte urbain étant présentée comme une typologie à part entière ci-après)
- **Vitesse de circulation** : limitée à 80 km/h mais en moyenne moins élevée en raison du trafic automobile ; sections péri-urbaines pouvant être réduites à 70 km/h ou 50 km/h
- **Partage de l'infrastructure :** chaussée étroite partagée et autorisée à tout les usagers, avec néanmoins des enjeux de sécurité routière en raison de la vitesse élevée de circulation des automobilistes ; route qui doit concilier avec d'autres usagers
- **Registre** : géométrie mesurée et adaptée au contexte ; itinéraire qui s'inscrit au plus près du relief, pouvant être sinueux avec des virages serrés, de fortes pentes ; vocabulaire routier limité au minimum au profit d'un dialogue avec le paysage environnant
- **Éléments caractéristiques** : signalétique horizontale, accotements végétalisés fauchés en contexte rural, bétonnés en contexte péri-urbain ; talus routiers ponctuels ; nombreux accès riverains créant du cisaillement sur la voie ; nombreuses intersections avec le réseau viaire secondaire aménagées en carrefours à sens giratoires ou simple carrefour en T (avec panneau de signalisation Stop) ; arrêts de bus
- **Enjeux paysagers** : impact paysager non négligeable des accotements selon leur nature et leur traitement (gestion des accotements végétalisés, bétonnisation à grande échelle en contexte péri-urbain) ; de par son gabarit routier réduit comparé aux 2x2 voies, destructions moins importantes vis-à-vis de l'environnement et meilleur respect de la faune et la flore sauvage ; le carrefour à sens giratoire comme un motif récurrent dans le paysage routier ; fenêtres paysagères ; sections identifiées comme pittoresque sur lesquelles la vitesse réduite de circulation favorise la perception des paysages lointains ; route qui a tendance à se cloisonner et à être fermée visuellement
- **Exemples significatifs sur le réseau routier régional** : l'ensemble de l'itinéraire de la RN2 Côte-sous-le-Vent ; RN8, entre les Mangles et Beauplan ; RN5 entre Bosrédon et Morne-à-l'Eau

2.5 TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



RN2, traversée urbaine de la ville de Sainte-Rose



RN3, rue principale dans la traversée de Saint-Claude

ROUTE URBAINE

- **Gabarit** : chaussée à 2 voies avec un ou deux trottoirs bordurés
- **Fonction** : desserte urbaine ; boulevard, avenue, rue... la route est un espace public, un élément du cadre de vie de lien social
- **Vitesse de circulation** : 50 km/h ; à noter l'absence de zone à 30 km/h
- **Partage de l'infrastructure** : par tout les usagers de la route avec une assignation spatiale : la chaussée est réservée aux véhicules à moteur, les accotements ou trottoirs aux piétons ; appropriation très forte des dépendances par les populations (commerce informel, rencontres et partage)
- **Registre** :
- **Éléments caractéristiques** : dépendances telles que trottoirs bordurés, pistes cyclables, accotements stabilisés ; stationnement latéral entre l'urbanisation et la voie de circulation ; arrêts de bus ; éclairage public ; signalisation horizontale dont passage piéton ; dos d'âne aux abords des équipements publics et aux intersections avec le réseau routier départemental (à noter qu'il s'agit des seuls dispositifs pour ralentir la vitesse des circulation automobile ; nombreux accès riverains créant du cisaillement sur la voie ; intersections avec la réseau viaire secondaire aménagées en carrefours à sens giratoires ou simple carrefour en T (avec panneau de signalisation Stop)
- **Enjeux paysagers** : gestion du stationnement sur les dépendances du domaine routier ; confort climatique offert par la végétation (trame verte) ; image des entrées de ville (identification des entrées de bourg par des aménagements plus naturels et par des dispositifs pour faire ralentir) ; identité urbaine des villes et bourgs traversés ; la qualité des cheminements pour les mobilités douces (piétonnes et cyclables) ; la qualité urbaine et paysagère des espaces publics que dessert la route

BOULEVARD URBAIN EN FRONT DE MER

- **Gabarit** : route à deux ou une chaussée, à 2 voies, avec trottoirs de part et d'autre
- **Fonction** : desserte urbaine et espace public linéaire à forte valeur paysagère (bord de mer)
- **Vitesse de circulation** : 50 km/h
- **Partage de l'infrastructure** : par tout les usagers de la route avec une assignation spatiale : la chaussée est réservée aux véhicules à moteur, les trottoirs aux piétons ; appropriation très forte des dépendances par les populations (commerce informel, rencontres et partage, promenade, sport)
- **Registre** : itinéraire rectiligne ou légèrement courbe, dont la planéité évoque le relief du littoral ; route entre le front de mer et l'urbanisation des villes placée en recul
- **Éléments caractéristiques** : séparateur central et trottoirs bordurés de part et d'autre ; plantations linéaires continues ou discontinues ; signalisation horizontale dont passage piétons ; arrêts de bus ; éclairage public ; dos d'âne comme unique dispositif pour ralentir la circulation automobile ; stationnement latéral côté mer
- **Enjeux paysagers** : mise en valeur de l'eau comme attraction visuelle ; aménagements exposés aux risques de tsunami ; qualité d'un trame verte pour apporter du confort climatique ; identité urbaine des villes de bord de mer
- **Exemples significatifs sur le réseau routier régional** : RN2, Basse-Terre ; RN4, Sainte-Anne ; RN5, le Moule ;



RN2, boulevard urbain en front de mer dans la traversée de Basse-Terre



RN5, boulevard urbain en front de mer dans la traversée du Moule

2.5 TYPOLOGIES D'INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



ROUTE DE DESSERTE LOCALE

- **Gabarit** : route à une chaussée, à 2 voies, de 3 à 4 mètres de large
- **Fonction** : desserte locale
- **Partage de l'infrastructure** : chaussée partagée par l'ensemble des usagers de la route
- **Registre** : voirie qui évoque le relief, les formes urbaines et l'organisation spatiale de la localité desservie
- **Éléments caractéristiques** : ruban d'asphalte ; fossés de drainage ; talus et soutènement ponctuels ;
- **Enjeux paysagers** :
- **Exemples significatifs sur le réseau routier régional** : RN3, hauteur de Matouba ; RN8, section entre Rougeole et Bazin



RN3, desserte locale dans le bourg de Matouba

Les routes nationales sont organisées en réseau structurant comportant des nœuds routiers à la croisée des itinéraires. Les nœuds routiers les plus stratégiques sont aménagés en échangeur à bretelle ou en carrefour à sens giratoire. Ces aménagements, motifs récurrents dans le paysage routier, soulèvent des enjeux paysagers décrits ci-après.

Des jalons spécifiques sur le réseau routier

ROND-POINT



- **Gabarit** : chaussée à 1 ou 2 voies ; carrefour davantage gourmand en espace qu'une simple intersection
- **Fonction** : favoriser la fluidité du trafic, en remplacement des carrefours traditionnels (le mouvement circulaire suppose un écoulement ininterrompu du trafic) ; forte appropriation des dépendances routières par le commerce informel
- **Partage de l'infrastructure** : difficile articulation avec d'autres modes de déplacement comme la marche ou le cyclisme
- **Registre d'aménagement :** purement routier (conception guidée par le calcul des rayons de courbures des véhicules et des girations)
- **Éléments caractéristiques** : îlot central et dépendances aux abords des voies ; espaces verts ; passages piétons ; signalétique routière
- **Enjeux paysagers** : déstructuration des voies, situant sur un même plan routes nationales et chemins vicinaux ; prise en compte de la pente, du tissu urbain et des lieux pré-existants sans imposer une logique territoriale propre ; motif routier paysager d'entrée de ville, associé aux commerces de grande enseigne et à la station-service ; plate-forme publicitaire des terroirs et des commerçants ; réponse d'aménagement systématisée

ÉCHANGEUR



- **Gabarit** : variable ; très consommateur d'espace
- **Fonction** : gestion des intersections entre des tronçons de route de type autoroutier ou de route prioritaire « expresse »
- **Partage de l'infrastructure** : difficile voire impossible articulation avec d'autres modes de déplacement comme la marche ou le cyclisme ; nécessitant des ouvrages coûteux (passerelles, tunnels)
- **Registre d'aménagement :** purement routier, technique et fonctionnel
- **Éléments caractéristiques** : bretelles, pont, talus et soutènement, espaces verts
- **Enjeux paysagers** : qualité paysagère et richesse écologique des espaces verts

2.6 UN RÉSEAU SUPPORT D'USAGES PROPRE À LA CULTURE GUADELOUPÉENNE

Le réseau routier régional de Guadeloupe est le support de tous les usages et de toutes les pratiques.

Réseau principal pour relier la ville de Basse-Terre à l'agglomération pointoise et alimentant le maillage des 619 kilomètres de routes départementales.

Historiquement, le réseau routier régional est en lien étroit avec les villes et les bourgs. Les routes nationales constituent des axes de déplacement quotidiens pour toutes les populations.

Aujourd'hui, certaines de ces routes évitent les traversées des villes ou des bourgs pour des raisons de fluidité et de sécurité. De nombreuses traversées urbaines constituent des axes dangereux pour les piétons, surtout au niveau de lieux fréquentés par un public nombreux (marchés, écoles...).

La RN est également support au tour cycliste de la Guadeloupe et aux mobilités douces, comme la pratique du vélo au quotidien pour certains usagers.

A l'approche des villes et des bourgs, elles sont souvent utilisées par les piétons pour des déplacements entre la périphérie et le centre ville ou les zones commerçantes et cela même en l'absence d'ouvrages adaptés (trottoirs).

Le réseau routier régional est également le support d'une activité marchande informelle : nombre de petits « commerçants » installent leurs étals sur les bords des routes, aux abords de rond-points, aux milieux des carrefours & échangeurs pour vendre les produits « Péyi ».



Commerce informel de bord de route

2.7 L'ARBRE D'ALIGNEMENT DANS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Très peu de routes nationales sont accompagnées d'un alignement d'arbres majestueux et identitaire soit par la longueur de cet élément paysager qui borde la route, soit du fait de la particularité des essences plantées. Seule l'allée Dumanoir à Capesterre-Belle-Eau sur l'ancien tracé de la RN1 est considérée à juste titre comme un élément paysager remarquable du patrimoine, rattaché à l'histoire des routes de Guadeloupe.

Pourtant ce paysage linéaire a bien existé, preuve en est en regardant les cartes postales anciennes ou les photos aériennes des années 30. Très souvent ces alignements d'arbres accompagnaient l'arrivée ou la sortie d'un bourg ou d'une ville, parfois même ils assuraient la liaison entre deux bourgs, afin d'offrir de l'ombre sur des trajets se faisant à pied.

Aujourd'hui, l'arbre d'alignement est absent des paysages routiers et des nouveaux projets d'aménagement d'infrastructures routières. Les causes sont multiples : politique sécuritaire suite aux nombreux « procès » qu'on a pu faire à l'arbre en bord de route, mais aussi risque de chute avéré sur l'emprise de la voirie selon l'espèce végétale. Les arbres qui subsistent en bord de route subissent souvent des tailles drastiques et non appropriées, les affaiblissant et les rendant plus vulnérables aux phénomènes climatiques extrêmes. Les arbres abattus ne sont que très peu remplacés.

La région Guadeloupe et la DEAL collaborent sur des projets pour réinstaller l'arbre d'alignement comme élément structurant et fonctionnel des paysages routiers, en assurant une sécurité optimale des usagers de ka route (recul des arbres par rapport à la voirie, connaissance précise des espèces et de leur taille à l'âge adulte en cas de chute, etc…).



Allée Dumanoir, Capesterre-Belle-Eau
Ancien itinéraire de la RN1 dont on voit la nouvelle emprise à gauche



Alignement d'arbres sur la RN en traversée de Grand-Bourg
Source Archives Départementales Guadeloupe



Le tracé de couleur verte représente les alignements d'arbres présents sur le bord des routes nationales en 1947 : bourg des Abymes en haut et Morne-à-l'Eau en bas– Source photo aérienne IGN

2.7 L'ARBRE D'ALIGNEMENT DANS LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

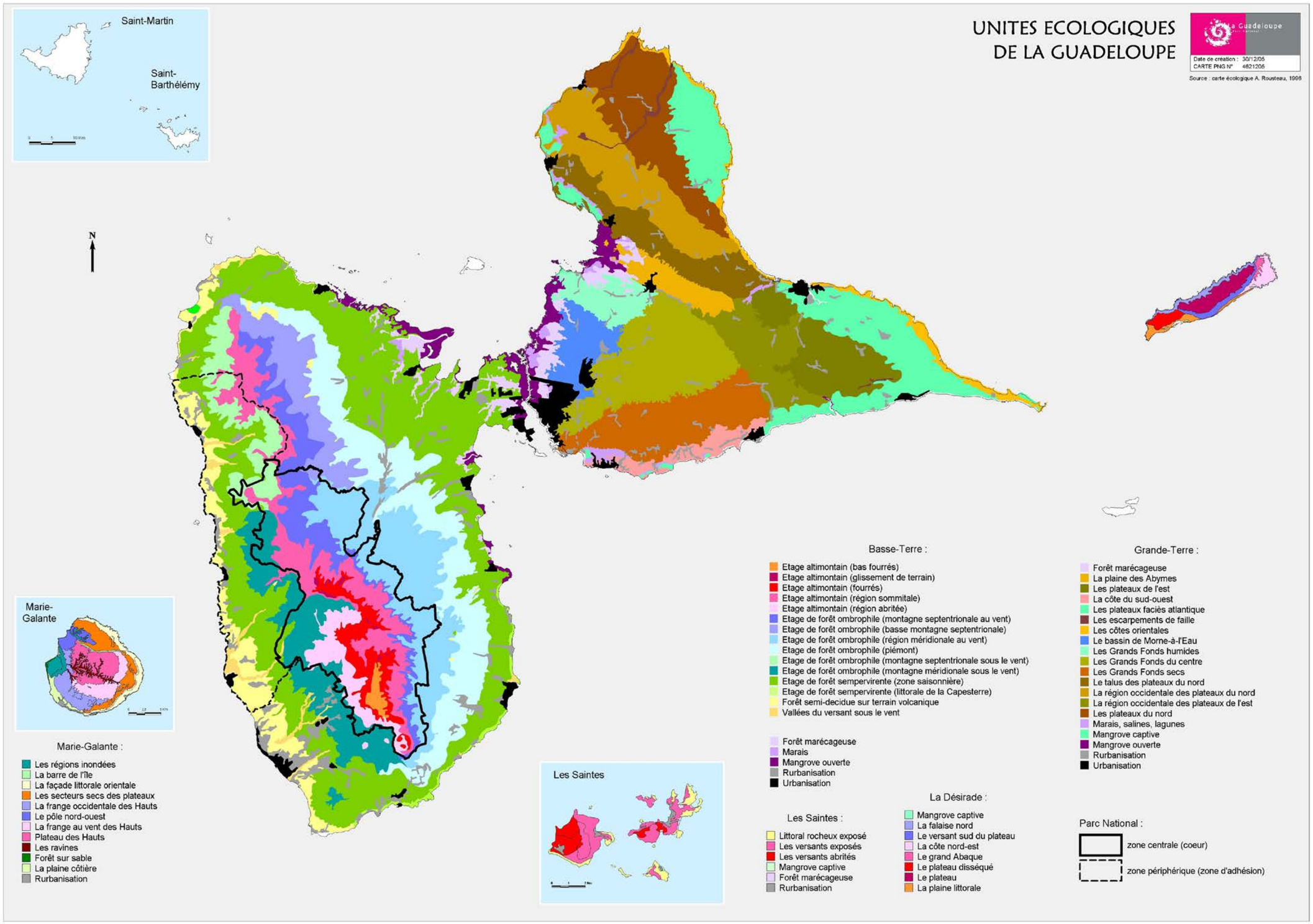


RN2, arbres en bosquet sur l'échangeur de Jabrun à Baie-Mahault



RN2002 alignement d'arbres dans la traversée de Baie-Mahault

2.8 LES MILIEUX NATURELS TRAVERSÉS PAR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



2.8 LES MILIEUX NATURELS TRAVERSÉS PAR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

A l'image d'un archipel aux paysages multiples, les Routes Nationales de Guadeloupe sont associées à la grande diversité végétale des différentes îles qu'elles parcourent.

BASSE-TERRE - RN1, RN2, RN3

De la forêt sèche à la forêt mésophile (Pluviométrie moyenne), les Routes Nationales de la Basse-Terre permettent la découverte des paysages et de la grande diversité végétale qui y règne.

Les Routes Nationales traversent les ripisylves des cours d'eau et leur végétation « luxuriantes ». Elles effleurent par endroit les forêts les plus humides (forêt ombrophile), majoritaires sur l'île, sans vraiment y pénétrer. L'automobiliste peut s'imprégner des ambiances exceptionnelles de ce milieu (densité végétale, profusion de végétaux, arbres de grande taille).

Bois de rose (Cordia alliodora), Bois-savonnette (Lonchocarpus punctatus), Courbaril (Hymenaea courbaril) qui mesure jusqu'à 30 m de haut, Gommier (Dacriodes excelsa), Acomat boucan (Sloanea caribaea) parfois présent en bord de route mais le plus souvent dans l'épaisseur de la lisière de la forêt ombrophile, Acajou rouge (Cedrela mexicana), Acajou blanc (Simaruba amara) , Fougères arborescentes (Cyatea arborea), ... Quelques-uns des arbres et quelques-unes des espèces végétales qui contribuent au spectacle gracieusement donné par cette végétation caractéristique souvent malmenée de l'île de Basse-Terre.

Elles traversent aussi les reliquats de forêts sèches sur l'itinéraire de la RN2 sur la côte Sous-le-Vent.

Si ces milieux ont tous un intérêt environnemental majeur pour la Guadeloupe, il faut admettre que le plus attractif d'un point de vue paysager et touristique reste le couvert végétal de la forêt humide tropical. Quand la RN1 traverse ces boisements, c'est une végétation monumentale et dense qui encadre l'itinéraire et accompagne l'usager dans une ambiance tropicale. Cette forêt est pour les visiteurs l'image et la carte postale de la végétation tropicale que l'on souhaite découvrir sans trop d'effort en venant sur cet archipel des Antilles.

Ce tableau ne serait pas complet sans parler des forêts marécageuses et des mangroves dont la végétation composée d'arbres de haut jet vient dessiner le décor des arrières-plages et des estuaires (Grande Anse RN2 Deshaies pour exemple).

Sur la côte est de Basse-Terre, le couvert végétal arbustif et forestier a laissé place à la culture intensive. Ce sont notamment les champs de canne (au nord) et de bananier (au sud) qui installent les ambiances rythmées par la saisonnalité de l'exploitation de ces plantes importées d'Asie et d'Inde.



La limite jardinée des RN- Ici la RN 8 sur les hauteurs du Haut de la Montagne.

GRANDE-TERRE - RN1, RN4, RN5, RN6, RN8

En Grande-Terre, les Routes Nationales parcourent des paysages dont la couverture végétale est bien moindre.

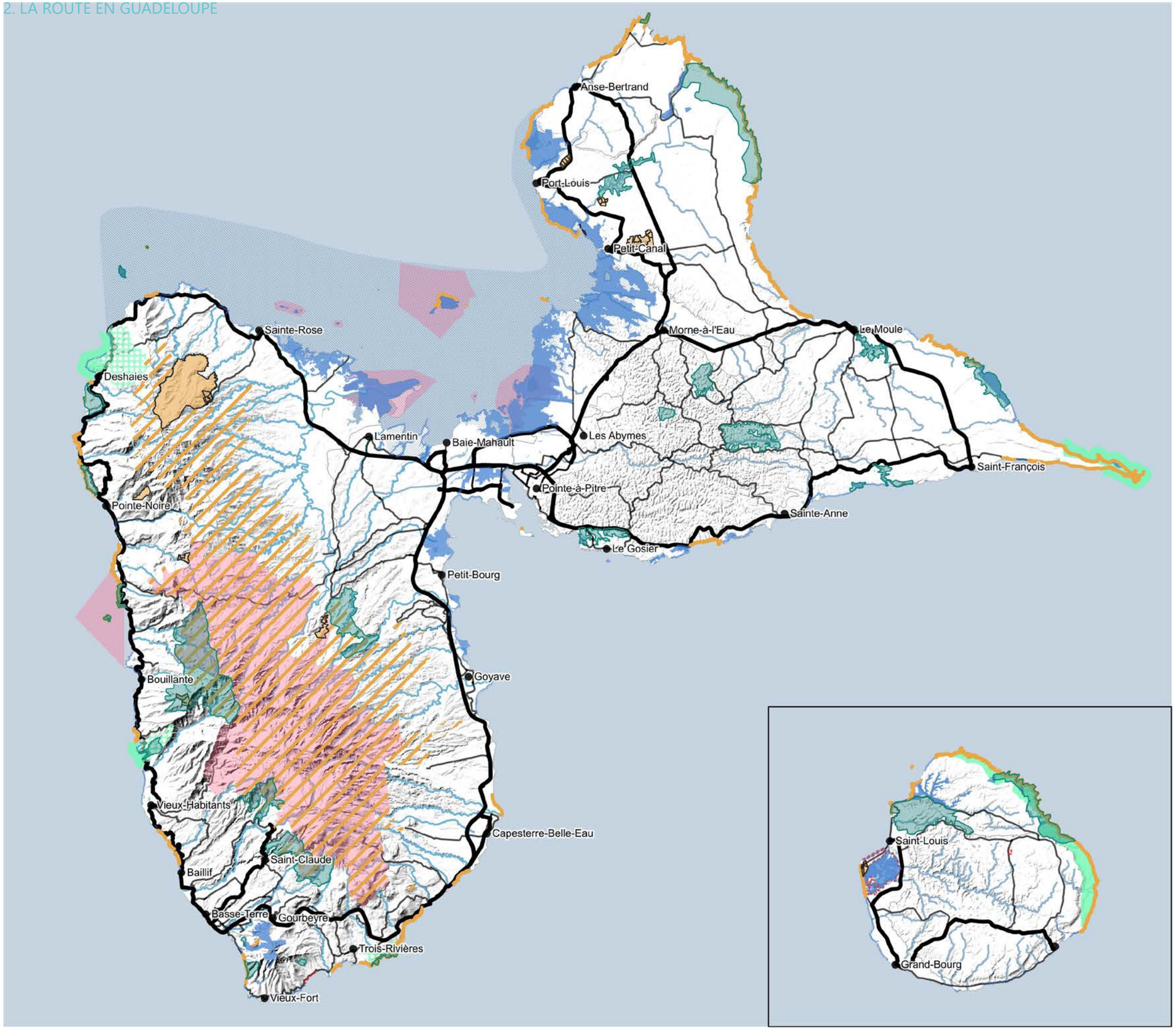
La RN1 est limitée à l'agglomération Pontoise. Les RN4 et RN5 offrent aux usagers qui prennent le temps de regarder les paysages depuis la route, la trame du couvert végétal particulier du territoire des Grands Fonds ou tout au moins ce qui peut en subsister face aux défrichements illégaux. Ces deux routes ceinturent par l'ouest, le nord (RN5 Plaines des Abymes et de Grippon) et par le sud (RN4 Arrière littoral de Gosier et Ste-Anne) le boisement xéro-mésophile qui caractérise notamment dans ses parties basses l'ensemble paysager des Grands Fonds.

Ces routes dans leur plus grand linéaire ont contribué à affirmer une limite visuelle et physique entre des paysages particulièrement anthropisés et cultivés et le paysage transformé des Grands Fonds.

C'est dans ce paysage des Grands Fonds circonscrit par les Routes Nationales (qui n'y pénètrent pas) que l'on retrouve la trame des boisements ou poussent des espèces mésophiles comme le Mahot grande feuille (Cordia Sulcata), accompagné d'essences xérophiles tels que le Poirier, le Gommier Rouge, le Mapou gris particulièrement visible dans la strate arborescente. C'est également dans cette association que vont se développer des espèces xéro-mésophiles comme le Fromager, le Galba, ou le Genipa.
Couvert végétal que l'on retrouvera dans une frange boisée d'épaisseur variable le long des itinéraires des RN4 et RN5 mais aussi dans les forêts marécageuses et les mangroves de Gosier.

En dehors des Grands Fonds, c'est la culture de la canne qui dominent les paysages de la Grande Terre. Dans ce paysage de plateaux et de cultures, une structure géologique vient marquer de son empreinte végétale cette planéité, il s'agit de la Barre de Cadoue : micro-relief habillé d'un boisement qui correspond à l'écosystème des dernières forêts sèches de la Guadeloupe. Cet escarpement boisé d'une grande valeur est coupé par la RN8 entre Pelletan et le Haut de la Montagne.

ESPACES NATURELS PROTÉGÉS ET RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



RN
RD

Protection réglementaire
- Arrêtés de protection de biotope
- Site inscrit
- Site classé
- Coeur du Parc National

Forêt publique de Guadeloupe
- Forêt départementale
- Forêt départementalo-domaniale
- Forêt domaniale du littoral

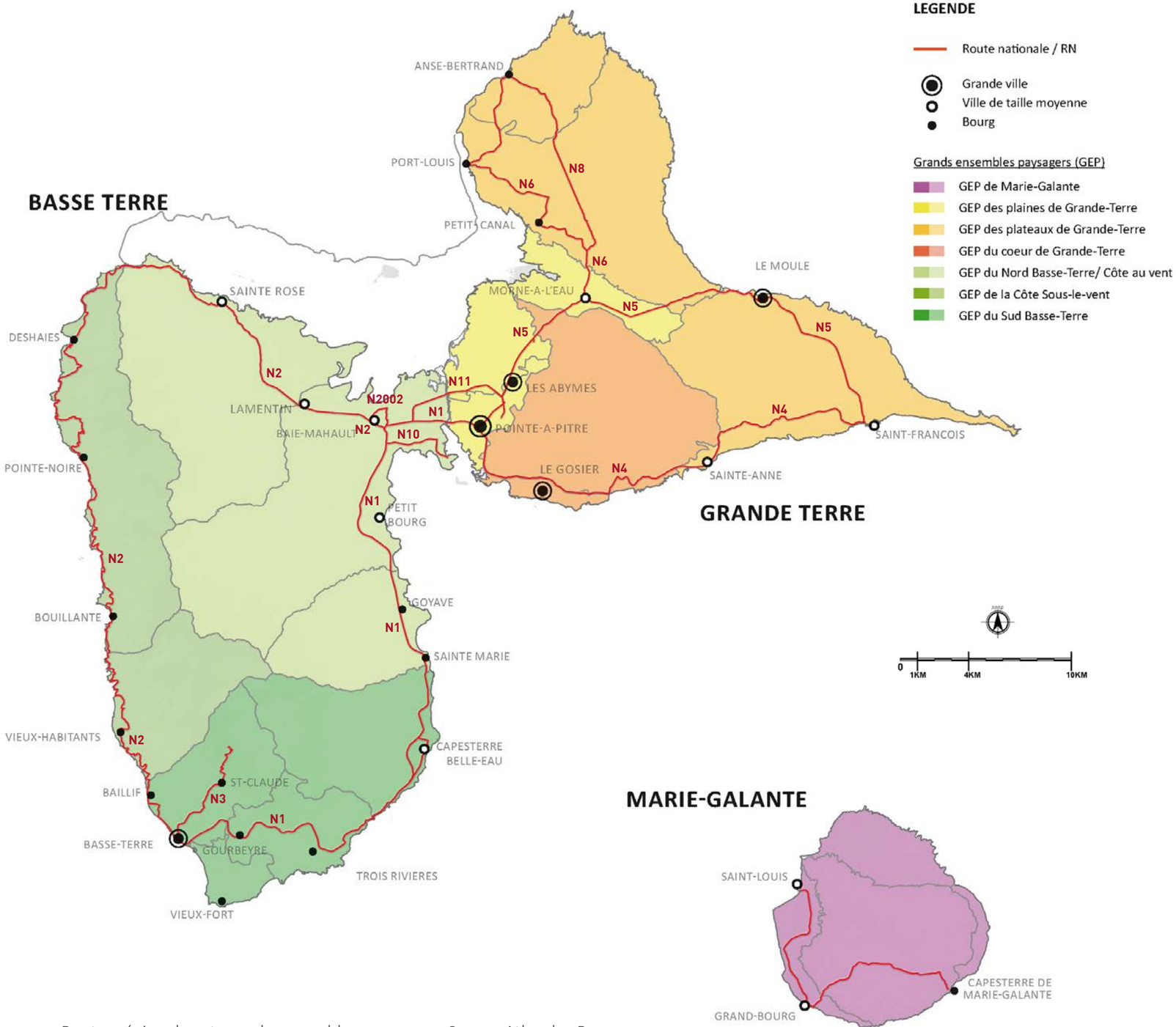
- Znieff
- Sites Ramsar
- Terrain du conservatoire du littoral

0 1 2 3 4 5 km

1:240 000

Conception : Marine Ruffin Paysagiste Conceptrice
Date : 22/09/2023
Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, ADMIN EXPRESS, Karugéo

2.9 LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL ET L'ATLAS DES PAYSAGES



Routes régionales et grands ensembles paysagers- Source Atlas des Paysages

LES UNITÉS PAYSAGÈRES PARCOURUES PAR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

SUD BASSE-TERRE
- Plan incliné de Capesterre bordé par la RN1
- Terrasses du Sud traversées par la RN1
- Plan incliné de la Basse-Terre bordé par les RN1, RN2 et pénétré par la RN3

CÔTE SOUS-LE-VENT
- Grandes vallées de Vieux-Habitants longé par la RN2
- Reliefs boisés de la Côte Caraïbe bordé par la RN2

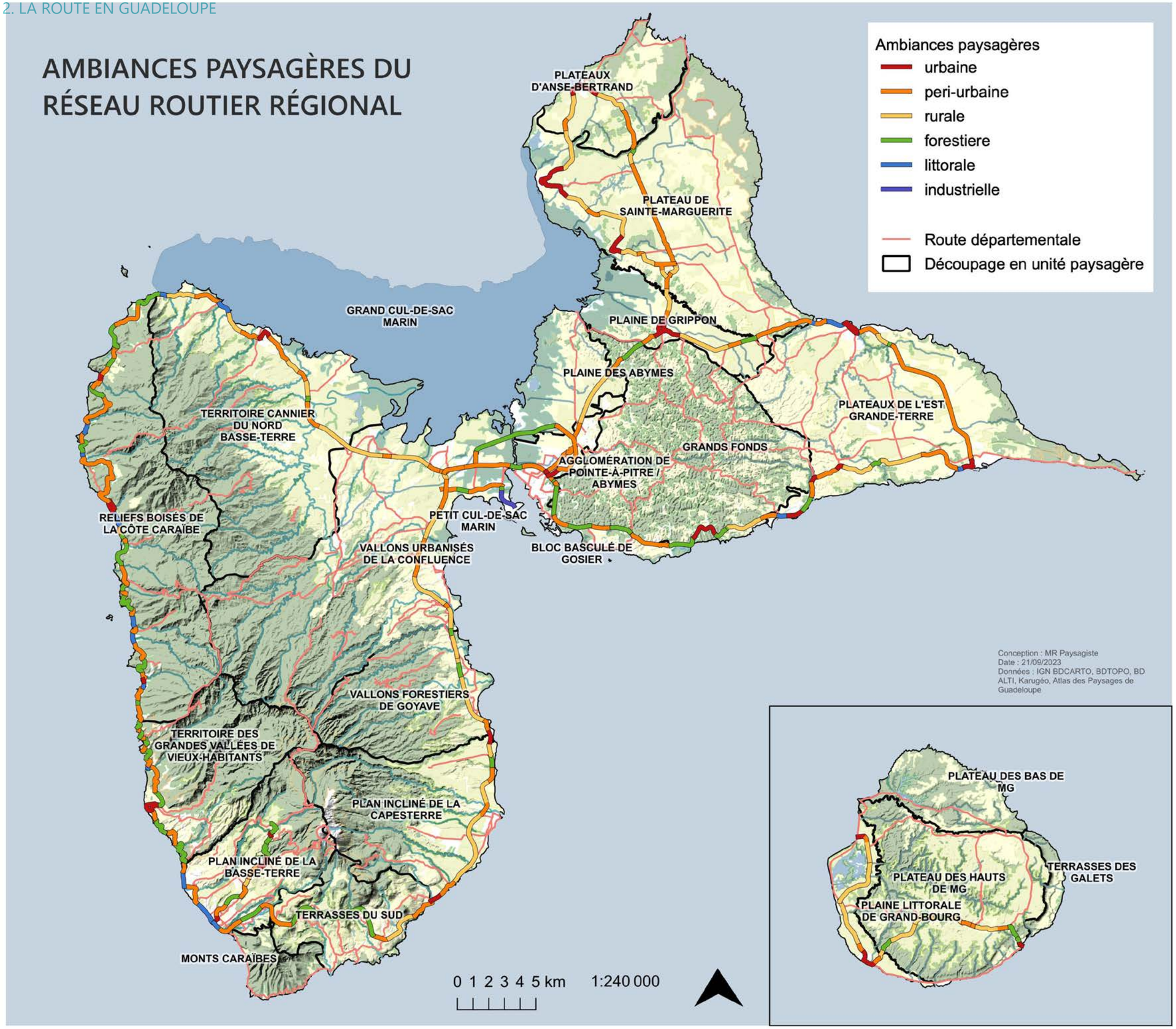
NORD BASSE-TERRE / CÔTE AU VENT
- Territoire cannier du Nord Basse-Terre bordé et traversé par la RN2
- Vallons urbanisés de la confluence traversés par les RN1, RN2, RN10 et RN11.
- Vallons forestiers de Goyave bordés par la RN1

PLAINES DE GRANDE-TERRE
- Agglomération de Pointe-à-Pitre/Abymes traversée par la RN1 et la RN5
- Plaine des Abymes longée par la RN11 et bordée par la RN5
- Plaine de Grippon traversée par la RN5 et RN8

PLATEAUX DE GRANDE-TERRE
- Plateaux d'Anse-Bertrand parcouru par la RN6 et la RN 8
- Plateau de Sainte-Marguerite traversé par la RN6 et la RN8
- Plateaux de l'Est Grande-Terre traversé par la RN5 et bordé par la RN4

COEUR DE GRANDE-TERRE
- Grands Fonds bordé par la RN4
- Bloc basculé de Gosier bordé par la RN4

MARIE GALANTE
- Plateau des Hauts de MG traversé par la RN9
- Plaine littorale de Grand-Bourg parcouru par la RN9



2.10 AMBIANCES PAYSAGÈRES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL

Indépendamment du découpage en séquence paysagère, des ambiances paysagères prédominantes ou perçues de manière plus forte sont identifiées et permettent de qualifier les sections des routes nationales :

Dans un esprit de synthèse, six ambiances paysagères sont identifiées :

- **Ambiance urbaine :** traversées des villes, bourgs et agglomérations, marquées par une densité du bâti, un alignement sur la voie, et un aménagement des dépendances routières

- **Ambiance péri-urbaine :** ambiance intermédiaire entre l'urbain et les autres ambiances, marquée par un habitat diffus et une densité de bâti moins forte ; y sont inclus les paysages propre à l'urbanisme commercial (zones d'activités et zones commerciales)

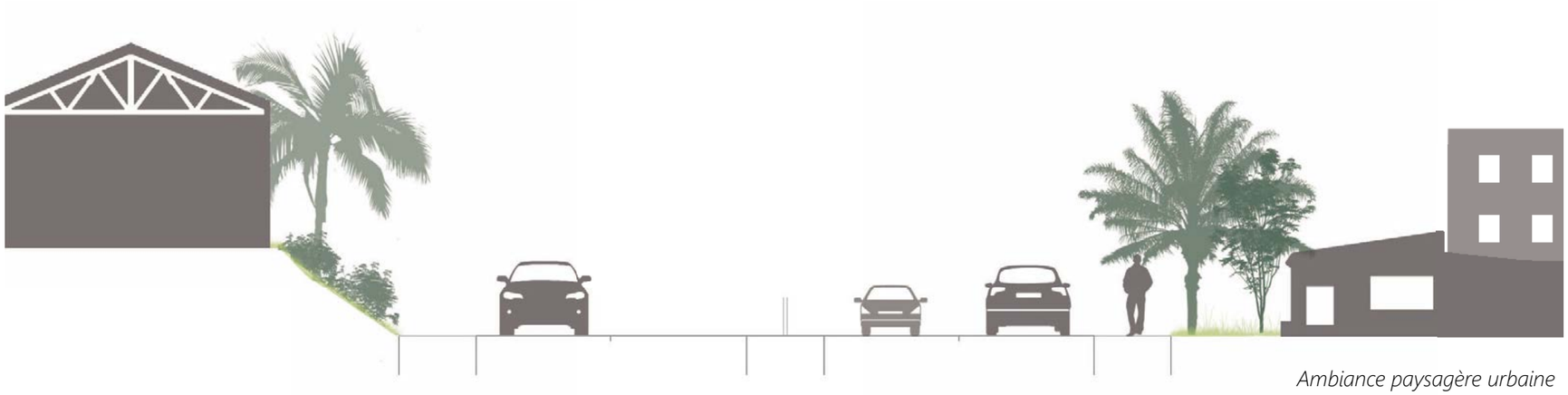
- **Ambiance forestière** : forêts et boisements ; diversité des milieux traversés (forêt ombrophile, semi-decidue, mangrove, etc.)

- **Ambiance littorale** : espaces côtiers avec vue sur le mer ou l'océan

- **Ambiance rurale** : espaces agricoles, prairies, champs et cultures

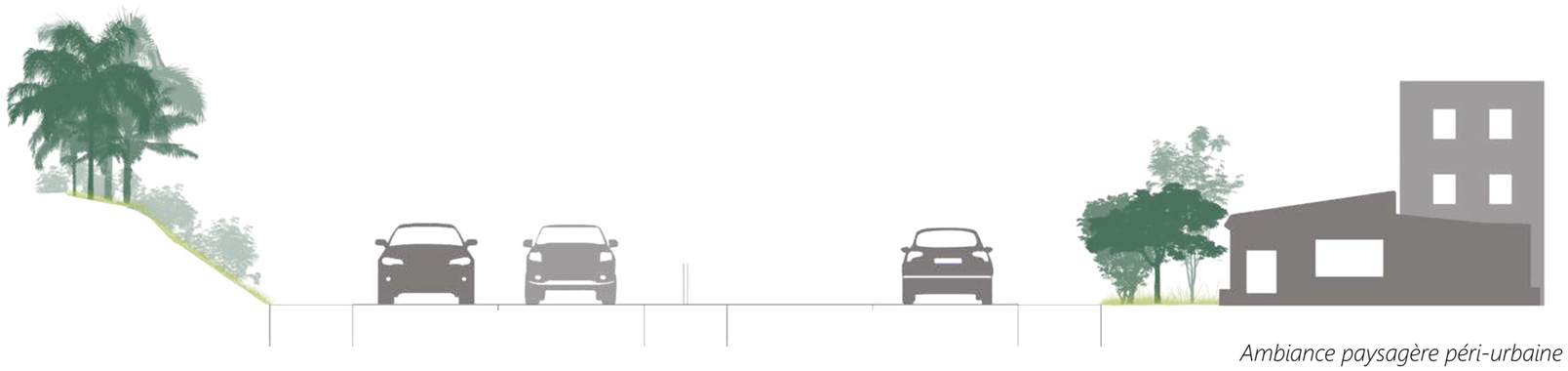
- **Ambiance industrielle :** grandes industries (ZI de Jarry)

2.10 AMBIANCES PAYSAGÈRES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



Ambiance paysagère urbaine

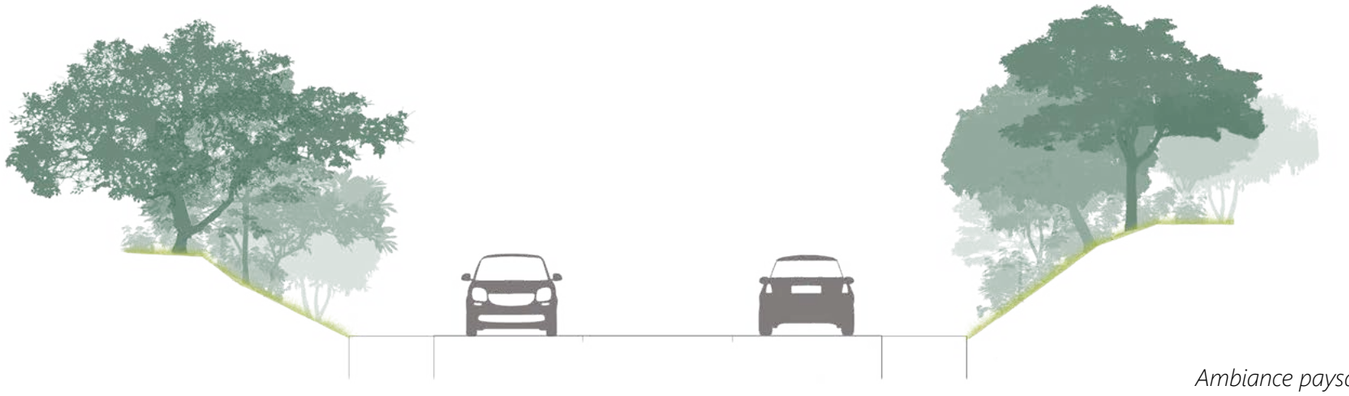




Ambiance paysagère péri-urbaine



2.10 AMBIANCES PAYSAGÈRES DU RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL



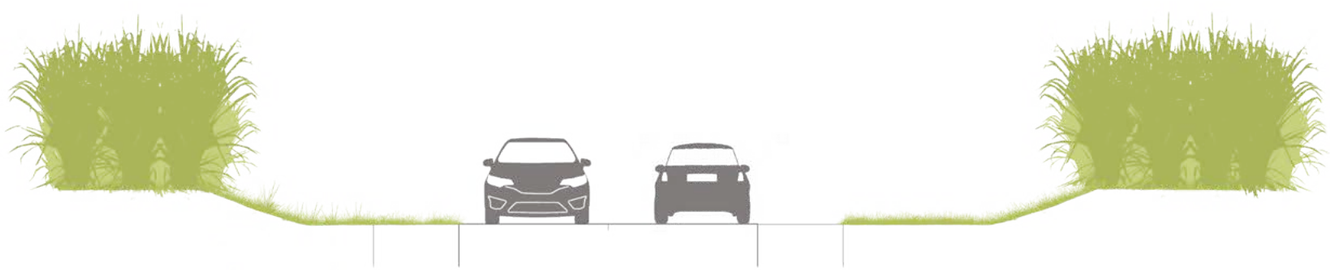
Ambiance paysagère forestière





Ambiance paysagère littorale





Ambiance paysagère rurale



CHAPITRE 3

CARACTÈRES ET QUALITÉ DES PAYSAGES DES RN

TOUR D'HORIZON DES PAYSAGES DU RÉSEAU ROUTIER — **PAGES**

3.1. LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL EN BASSE-TERRE — **46**
RN1 47
RN2 84
RN3 131

3.2. LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL EN GRANDE-TERRE — **138**
RN4 139
RN5 160
RN6 188
RN8 206

3.4. LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL À MARIE-GALANTE — **218**
RN9 218

3.3. LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL DANS LE SECTEUR DE LA CONFLUENCE — **239**
RN10 240
RN11 250

LES ÉCHELLES D'ANALYSE DE L'ATLAS DES PAYSAGES

Les paysages de l'archipel guadeloupéen ont été identifiés et cartographiés par Grands Ensembles Paysagers (GEP) et Unités Paysagères dans le cadre de l'Atlas des Paysages de l'archipel Guadeloupe. Le réseau routier régional de Guadeloupe parcoure l'ensemble des GEP, à l'exception du GEP de la Désirade et du GEP des Saintes. Les routes nationales donnent ainsi à voir la diversité des paysages (voir carte page 23).

Chaque GEP est découpé en Unités Paysagères, c'est-à-dire en espaces homogènes en termes d'éléments de composition, de motifs paysagers, de structures paysagères, d'ambiances, de perceptions et de représentations sociales. Ainsi, l'Atlas des Paysages de Guadeloupe identifie 24 Unités Paysagères réparties en 9 Grands Ensembles Paysagers.
Un UP couvre en moyenne un territoire de 72 km² (5,8 km² pour les Galets et 193 km² pour les vallons urbanisés de la Confluence).

L'échelle de l'Unité Paysagère est spécifique au cadre institutionnel de l'Atlas des Paysages et n'apparait pas pertinente dans le cadre du présent Plan de Paysage.

LA SÉQUENCE PAYSAGÈRE : LE PAYSAGE À L'ÉCHELLE DE LA ROUTE

« *L'échelle institutionnelle la plus adaptée pour formuler les objectifs de qualité paysagère est l'intercommunalité. Cependant, une réflexion à l'échelle communale peut se justifier par la singularité d'un territoire* »
(brochure plan de paysage - Agir pour le cadre de vie - Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire).

En s'appuyant sur les informations de l'Atlas des Paysages, **le Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe fait le choix de faire une analyse plus fine et à plus grande échelle, de manière linéaire le long des axes routiers**. Cet exercice sort du cadre habituel des plans de paysage (habituellement mené à l'échelle intercommunale) puisque le réseau routier régional de Guadeloupe concerne l'ensemble du territoire. **Les paysages routiers du réseau régional de Guadeloupe sont caractérisés par séquence paysagère, permettent de dresser un état des lieux exhaustif par RN.**

3.1 LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL EN BASSE-TERRE



RN1 - ROUTE DE BASSE-TERRE



RN2 - ROUTE DE LA CÔTE-SOUS-LE-VENT



RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE

Les deux principales routes nationales de Basse-Terre (RN1 et RN2) racontent à elles seules l'histoire du réseau routier de l'île de la Basse-Terre avec leur tracé périphérique, souvent au plus près du littoral.

Généralement à proximité de la côte, elles s'en éloignent rarement si ce n'est pour une petite incursion en forêt.

Seule exception, la RN3, qui, depuis Basse-Terre pénètre dans les terres pour grimper jusqu'à Matouba, au pied des reliefs de la Soufrière.

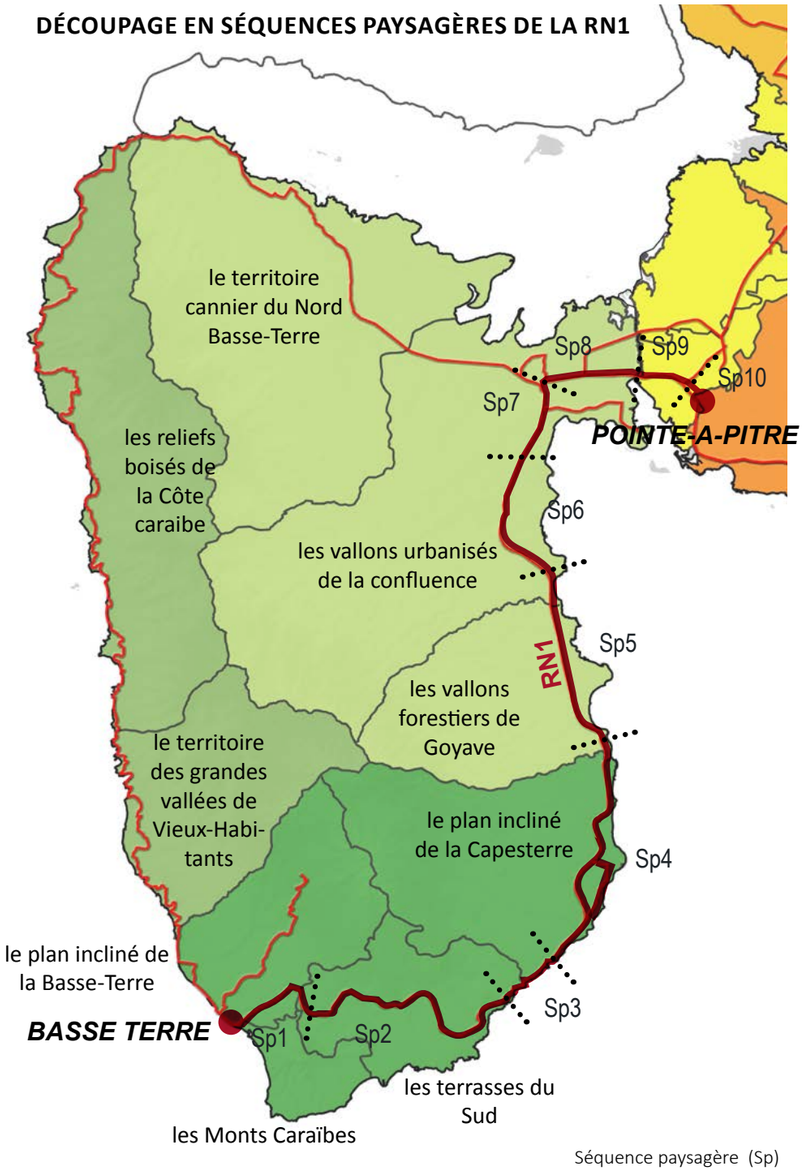
Trois routes nationales, malgré tout très différentes que ce soit au regard de leur infrastructure (profil, aménagement, ponts), des paysages qu'elles traversent et qu'elles offrent à voir aux usagers comme aux visiteurs.

RN1 - ROUTE DE BASSE-TERRE - PORTRAIT

RN1 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 1
- Dénomination possible : Route de Basse-Terre, Route de Pointe-à-Pitre à Basse-Terre, Route de la Côte au Vent
- Caractéristiques principales : Fil conducteur d'une très grande variété de paysages ; hétérogénéité de l'infrastructure ; Route de montagne entre Basse-Terre et Trois-Rivières ; Route littorale de Trois-Rivières à Pointe-à-Pitre
- Longueur : 80 km
- Point de départ : Front de mer de la ville de Basse-Terre, à la croisée des RN2 et RN3
- Point d'arrivée : Agglomération de Pointe-à-Pitre
- Communes traversées : Basse-Terre, Gourbeyre, Trois-Rivières, Capesterre-Belle-eau, Goyave, Petit-Bourg, Baie-Mahault, Les Abymes
- EPCI concernés : Cap Excellence, Nord Basse-Terre et Grand Sud Caraïbe
- Séquences paysagères identifiées dans le cadre du Plan Paysage : 10

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN1



Séquence paysagère (Sp)

LEGENDE

Route nationale / RN

Grands ensembles paysagers (GEP)

- GEP du Nord Basse-Terre/ Côte au vent
- GEP de la Côte Sous-le-vent
- GEP du Sud Basse-Terre

Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

La RN1 est à elle seule un condensé des paysages variés de la Basse-Terre., en offrant un aperçu de la diversité écologique, sociale et culturelle de la Guadeloupe. De la ville de Basse-Terre jusqu'à l'agglomération de Pointe-à-Pitre, la RN permet la découverte de paysages multiples, du plus urbain, lors de la traversée de Pointe-à-Pitre, au plus naturel, lorsque la route vient au contact de la forêt tropicale au col de l'Ermitage.

Démarrant de Basse-Terre, sur la Côte-sous-le-Vent, la route entre tout de suite dans les terres et prend de l'altitude, jusqu'à près de 450 m, entre Gourbeyre et Trois-Rivières. C'est le seul tronçon du réseau routier régional (hormis la « petite » RN3 à Saint-Claude) qui circule à ces altitudes et qui traverse la forêt sempervirente et côtoie la forêt ombrophile. Après Trois-Rivières, la route redescend dans les zones de cultures (banane/canne) proches de la mer. Sur cette séquence paysagère (plaine en bord de mer), les espaces naturels à enjeux sont les zones humides (les zones marécageuses et la mangrove qui bordent régulièrement la RN1), les cours d'eau, la mer omniprésente et sa frange côtière.

Les 10 Séquences Paysagères apportent des précisions sur les paysages en contact avec la RN1 (épaisseurs, ambiances, structures végétales, architecture, etc.) et sur les rapports entre l'infrastructure et ces paysages (2x2 voies, délaissés, etc.). Sur les 80 km, celles-ci alternent entre urbanité, agriculture, littoral, forêts et plaines. Parfois au sein d'une même séquence ces identités se combinent au travers des typologies et des ambiances qui les caractérisent (exemple SP5 agricole et forestière).

RN1 - ROUTE DE BASSE-TERRE - DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - LA MONTÉE DE GOURBEYRE
La route s'élève depuis la sortie Sud de Basse-Terre pour atteindre le plateau de la ravine Rouge à Gourbeyre.

SP2 - LA CORNICHE FORESTIÈRE
Accompagnée de son couvert tropical, la route franchit son point haut entre Grand Fond et la Regrettée (442 m d'altitude).

SP3 - DIALOGUE AVEC L'OCÉAN
La route vient approcher au plus près la côte océanique.

SP4 - LA PLAINE CULTIVÉE
Un paysage en deux plans : au premier plan celui de la culture intensive de la banane et en fond les reliefs de la Soufrière.

SP5 - LIGNE DROITE
Un tracé rectiligne qui s'affranchit des mornes et des milieux naturels pour aller au plus court et au plus vite.

SP6 - PRÉMICES A LA VILLE DENSE
La RN1 s'impose par son tracé et son emprise comme l'unique infrastructure routière desservant le secteur de la Confluence.

SP7 - RESPIRATIONS
Espaces agricoles, milieux naturels et cours d'eau sont autant d'espaces épargnés par l'urbanisation, tableaux du paysage de la RN.

SP8 - DE FAUSSES IDÉES
La RN1 devient l'axe routier urbain des zones d'activités et commerciales dont les façades masquent des paysages de nature.

SP9 - BOULEVARD URBAIN EN DEVENIR
Des conditions pour transformer la voie rapide de la RN1 en boulevard urbain apaisé et partagé.

SP10 - SORTIE EN BEAUTÉ
La RN1 finit en associant à son tracé les franges du paysage des Grands Fonds qu'elle sectionne et interrompt.


Sp1


Sp2


Sp3


Sp4


Sp5


Sp6


Sp7


Sp8


Sp9


Sp10

RN1 - ROUTE DE BASSE-TERRE - AMBIANCES PAYSAGÈRES



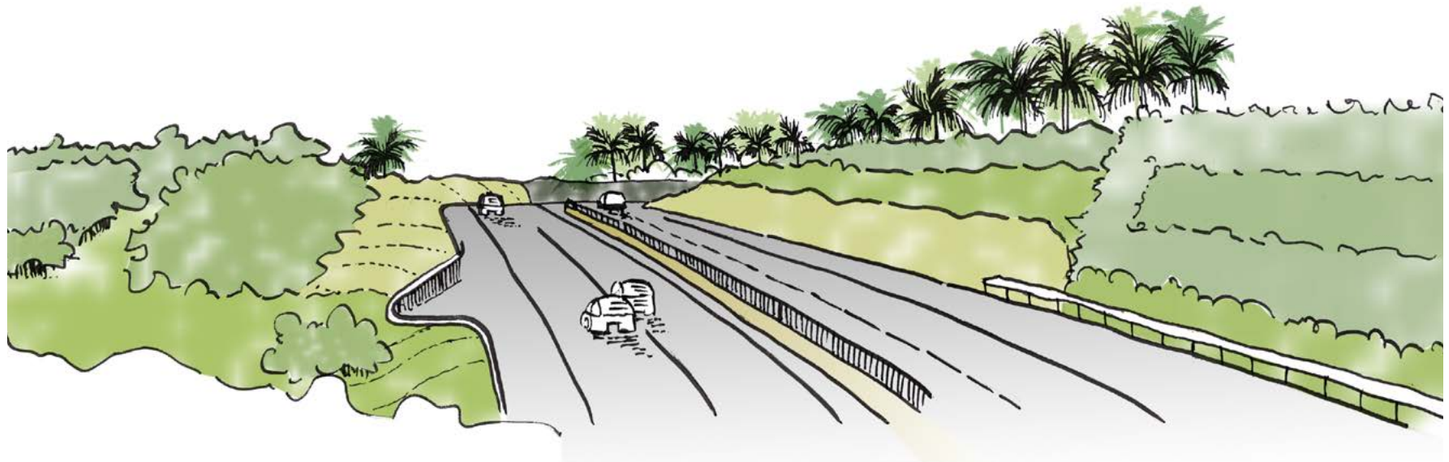
Séquence paysagère 2 - La route régionale s'installe dans une végétation luxuriante sur cette langue forestière qui descend du relief de la Madeleine.



Traversée de la forêt ombrophile entre le lieu dit l'Ermitage et la rivière du petit Carbet.



Séquence paysagère 6 - Au droit du lieu-dit Versailles, la route en 2x2 voies amorce la traversée d'une séquence agricole entrecoupée de nombreux vallons habités sur les hauteurs.

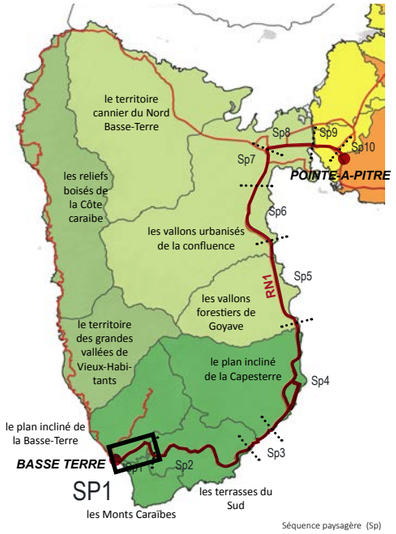


La RN1 dans sa configuration en 2x2 voies pour le contournement de la ville de Capesterre-Belle-Eau



A droite l'allée DUMANOIR et ses palmiers royaux où circulait l'ancienne RN1. En 2008 le nouveau tracé s'installe en parallèle de ce chemin, qui, dans les années 1754 conduisait au domaine de Philippe-Parfait Pinel Dumanoir.

RN1 - SP1 BASSE-TERRE > GOURBEYRE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



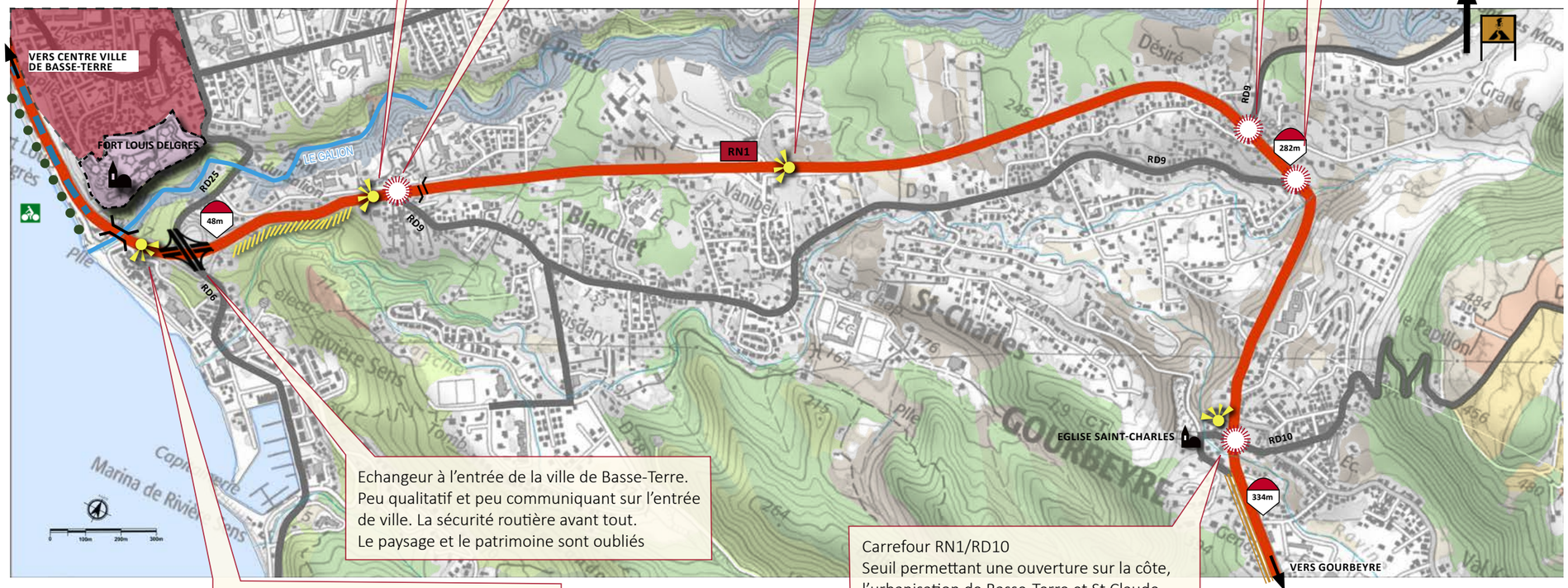
90 m de dénivelé entre ce point routier et le littoral (vue dominante), une frange boisée qui cadre la perspective d'ou l'intérêt de ce point de vue en arrivant sur Basse-Terre.

Carrefour « dangereux » entre la RD9 et la RN1, le tout complété d'une passerelle piétonne qui perturbe la perception vers la côte.

A partir du carrefour de Vanibel, le profil descendant de la route offre une vue continue sur la mer, parfois brouillée (passerelle, réseaux aériens).

Carrefour RN1/RD9
Accès à la Soufrière via St Claude et ensuite la RD11 pour rejoindre le parking des Bains jaunes (départ sentier). Itinéraire possible pour se rendre à la Soufrière, à identifier.

Les nombreux carrefours sur cette section de RN1 pourraient être requalifiés pour améliorer la sécurité, l'esthétique, leur fonctionnalité tout en restant dans les proportions actuelles.



Echangeur à l'entrée de la ville de Basse-Terre. Peu qualitatif et peu communiquant sur l'entrée de ville. La sécurité routière avant tout. Le paysage et le patrimoine sont oubliés

Carrefour RN1/RD10
Seuil permettant une ouverture sur la côte, l'urbanisation de Basse-Terre et St Claude. Départ et arrivée d'un embryon de liaison douce peu valorisé le long du Bd du Général De Gaulle (Gourbeyre).

VERS BASSE-TERRE

En sortie de Basse-Terre, la perception sur le massif forestier des Monts Caraïbes est très intéressante. Paysage identitaire et représentatif de la forêt tropicale en contact avec la mer

VERS POINT-A-PITRE

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN1 - SP1 BASSE-TERRE > GOURBEYRE - DESCRIPTION

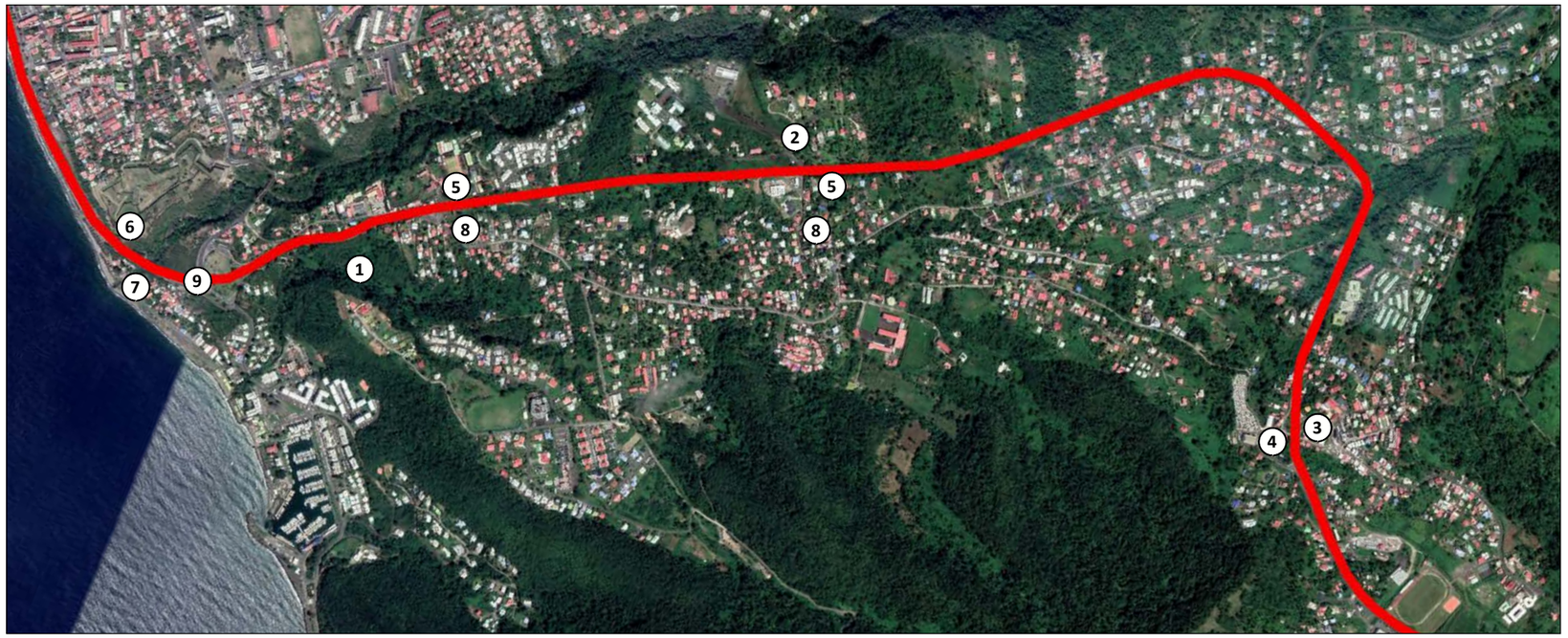
• LA MONTÉE DE GOURBEYRE
La route s'élève depuis la sortie Sud de Basse-Terre pour atteindre le plateau de la ravine Rouge à Gourbeyre.

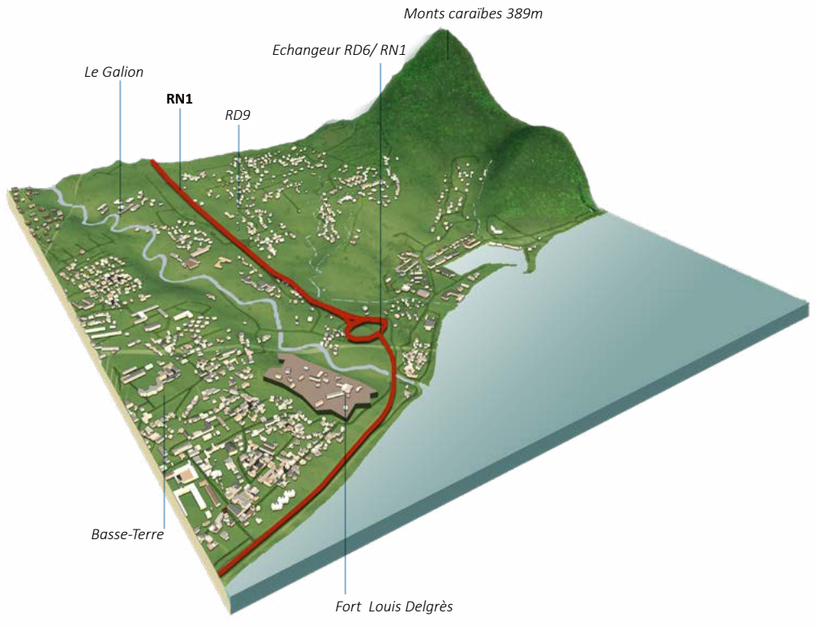
• Communes : Basse-Terre, Gourbeyre

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine dense

• Typologie d'infrastructure : 2 voies avec créneau de dépassement (12 m de large)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plan incliné de Basse-Terre





La RN1 s'est installée dans la logique des cours d'eau pour rejoindre la mer. Entre la rivière du Galion et la rivière Sens, le tracé de la route s'est positionné au plus juste en parallèle de la RD9.

L'axe routier suit d'abord le secteur à vocation urbaine du plan incliné de Saint-Charles. Cette portion d'itinéraire se caractérise par une urbanisation regroupée au sud de la route avec les quartiers Blanchet et Saint-Charles et plus lâche au nord de celle-ci (coteaux de Désiré). Cette dissemblance installée entre les croisements de la RD9 et l'entrée de ville de Basse-Terre permet au versant Sud de la ravine du Galion de garder une trame végétale intéressante entre espaces jardinés et végétation spontanée. (2) Le bourg de Gourbeyre et son urbanisation concentrée sont contournés par la RN.

Le paysage se caractérise par un relief régulier de plan incliné qui est dominé par des hauts sommets visibles depuis la RN1 dans les deux sens du trajet. Depuis la sortie de la ville de Basse-Terre jusqu'au carrefour avec la RD10, la route s'élève à une altitude de 325 m sur une distance de 4 km environ (8% de pente). Ce profil en long « pentu » donne matière à plusieurs points de vues d'intérêts qu'ils soient statiques (Carrefour RN1/RD10) ou en mouvements depuis la voirie dans les deux sens de circulation. (3)

Basse-Terre et St Claude se découvrent en premier lieu avec l'urbanisation en crête du quartier Morin (St Claude) lors du franchissement de la Ravine rouge en sortie Nord de Gourbeyre. En ce lieu, c'est aussi le paysage boisé du Morne Montval et Crête Ananas qui se dévoile en arrière plan. (4)

À partir du carrefour RN1/RD10, la route descend jusqu'à la ville de Basse-Terre sans savoir précisément le moment où l'on quitte la commune de Gourbeyre. Cette section de RN est intéressante dans les perceptions offertes sur la mer même si celles-ci sont, par moment, affectées par des réseaux aériens et des infrastructures piétonnes et routières (passerelle, pont). Le panorama maritime en direction de la Mer des Caraïbes s'ouvre au spectateur sur le secteur Blanchet en descendant vers la Basse-Terre pour en finir sur un trajet plat au pied du Fort Delgrès. Ici, la route devient linéaire et prend l'aspect d'un boulevard urbain. (5)

L'arrivée à Basse-Terre se comprend plus ou moins au droit du Fort Louis Delgrès (Monument Historique Classé) et à l'aplomb de la falaise qui domine la rivière du Galion, par ailleurs totalement invisible. Cette entrée de ville offre uniquement une réponse « sécuritaire » aux usagers de la voirie (glissière centrale en béton de grande hauteur). Les éléments paysagers et architecturaux majeurs que sont le bord de mer, la rivière et le fort sont très peu valorisés dans l'entrée sud de Basse-Terre. (6) En sens inverse, la sortie sud de Basse-Terre en repartant vers Gourbeyre installe rapidement le décor avec les Monts Caraïbes. Ces reliefs couverts d'une végétation dense, immaculés de vert viennent dialoguer avec la RD6 du bord de mer. (7)

RN1 - SP1 BASSE-TERRE > GOURBEYRE - DESCRIPTION

L'emprise de la RN1 dans cette séquence paysagère est raisonnable pour une deux voies avec un créneau de dépassement. Les 12,00 m de large de celle-ci se font discrets dans le paysage. Ces voies de 3,50 m environ la rendent confortable à circuler pour les véhicules. Pour autant, des aménagements plus qualitatifs et sécuritaires au niveau des carrefours (Quartier Vanibel Gourbeyre, D9 au droit du lycée Gourbeyre) seraient bienvenus avec pour objectif de faire ralentir les véhicules, d'amorcer l'arrivée sur la ville de Basse-Terre et d'affirmer les vues sur la mer. ⑧

Si l'arrivée sur Basse-Terre se caractérise par des éléments paysagers forts (rivière, mer, forêt sèche) et identitaires (fort Delgrès), l'entrée de la ville n'en reste pas moins peu lisible et mériterait une réflexion pour affirmer son statut de capitale administrative et de « ville d'art et d'histoire ». Un travail sur le positionnement du panneau d'entrée d'agglomération (pont sur la rivière du Galion), sur l'aménagements d'espaces publics le long du boulevard littoral (transition, continuité,..), sur la mise en avant des éléments paysagers (points d'appel, ...) devra être engagé. ⑨

CONSTATS BIODIVERSITÉ

Les enjeux écologiques sont réduits sur cette section, majoritairement urbanisée, ce qui n'empêche pas la route d'être en bordure de la forêt sèche de qualité de la ravine Blanche. ①



L'arrivée en descente sur Basse-Terre à la sortie de Gourbeyre - Fp SIGNES



Eglise St Charles Borromée- Gourbeyre
Fp Guadeloupe-tourisme.com.



Pont sur la rivière du Galion, RD6 - Fp Internet



La RN1 à l'entrée/sortie sud de la ville de Basse-Terre- Fp SIGNES



La RN1 devient le Boulevard Certy Archimède dans Basse-Terre en front de mer- Fp SIGNES

À RETENIR

Infrastructure
- Une route discrète.
- Des carrefours à repenser.

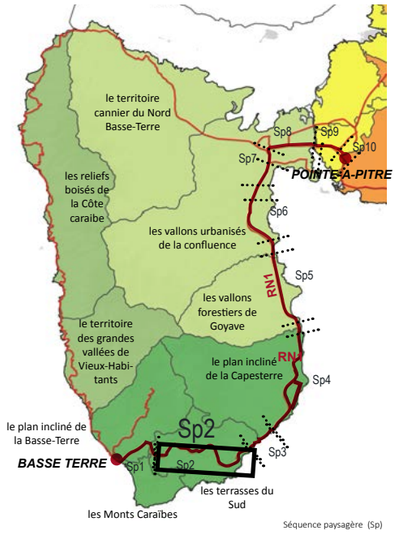
Paysages
- Végétation de la forêt sèche de la Ravine Blanche en bordure de RN.
- La rivière du Galion et sa ravine éponyme oubliée et non mise en valeur.
- Points de vue à valoriser (mer, fort Delgrès).
- Pollution visuelle (réseau aérien, ouvrages routier).
- Entrée sud Basse-Terre à aménager et qualifier.

Environnement
- Milieu forestier et habitat de la forêt sèche de la Ravine Blanche.
- La rivière du Galion.

Architecture
Eglise St Charles Borromée, point d'appel dans le paysage.

Patrimoine
- Fort Delgrès, élément historique et patrimonial à valoriser et mettre en avant depuis la RN

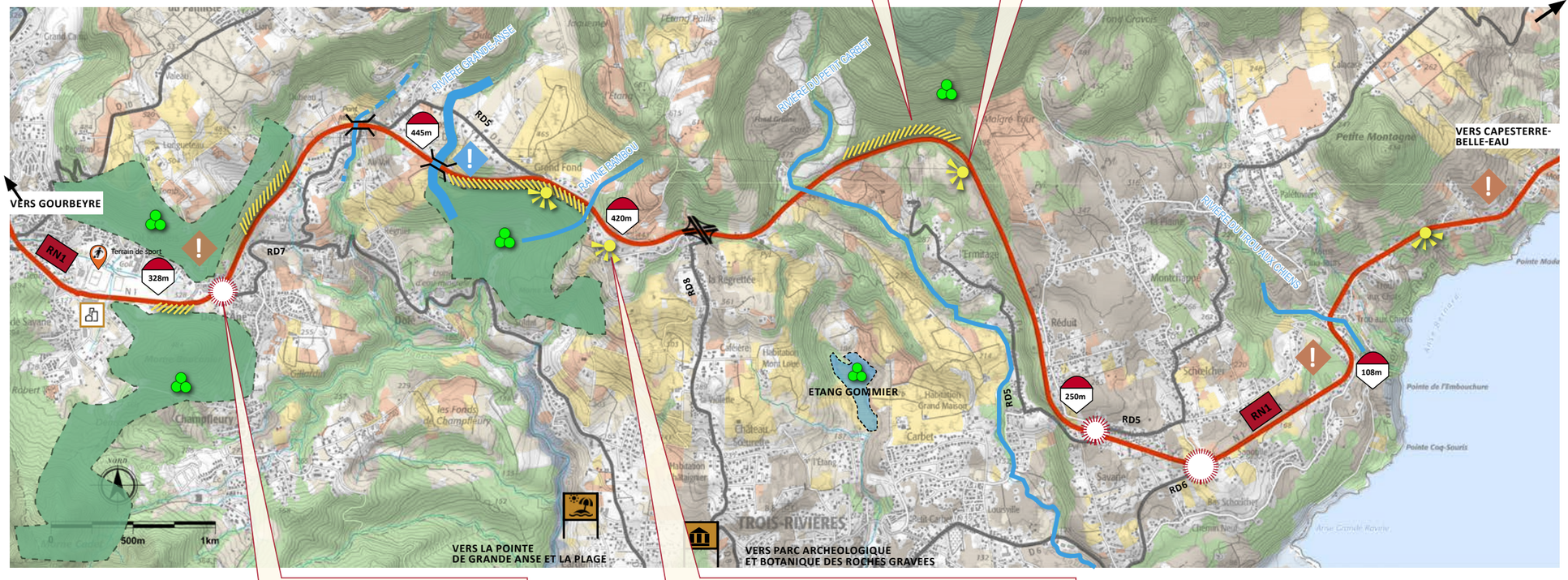
RN1 - SP2 GOURBEYRE > MORNE-SALÉ - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Séquence paysagère (Sp)

La forêt côtoie très souvent la RN et elle en est si proche qu'elle en dessine sa limite. Cette proximité entre milieu forestier et route à grande vitesse est malheureusement à l'origine de conflits avec les espèces animales et végétales.

Trois secteurs sur la RN1 installent de belles ouvertures sur les îles soeurs mais également sur les paysages en terrasses, en plateaux, en cuvettes et en piémonts décrits dans la carte des sous unités de l'Atlas des Paysages de l'archipel Guadeloupe pour l'Unité Paysagère des Terrasses du Sud. Grand Fond, l'Ermitage et Petite Montagne.



VERS BASSE-TERRE

VERS POINT-A-PITRE

Rond point installé dans un secteur fortement significatif sur cette séquence de la RN1. Stratégiquement bien placé c'est une porte d'entrée et de sortie à affirmer.

Il existe sur cette section de la RN1 plusieurs points de vue qui mériteraient des aménagements pour les valoriser. Un de ceux-ci a déjà fait l'objet d'une réalisation avec une plate forme bâtie (Belvédère de la Regrettée), mais son accès est assez contraint avec peu de places de stationnement.

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Aeroport
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Prison
- Centre commercial
- Hôtel de tourisme
- Etablissement administratif
- Port

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

RN1 - SP2 GOURBEYRE > MORNE-SALÉ - DESCRIPTION

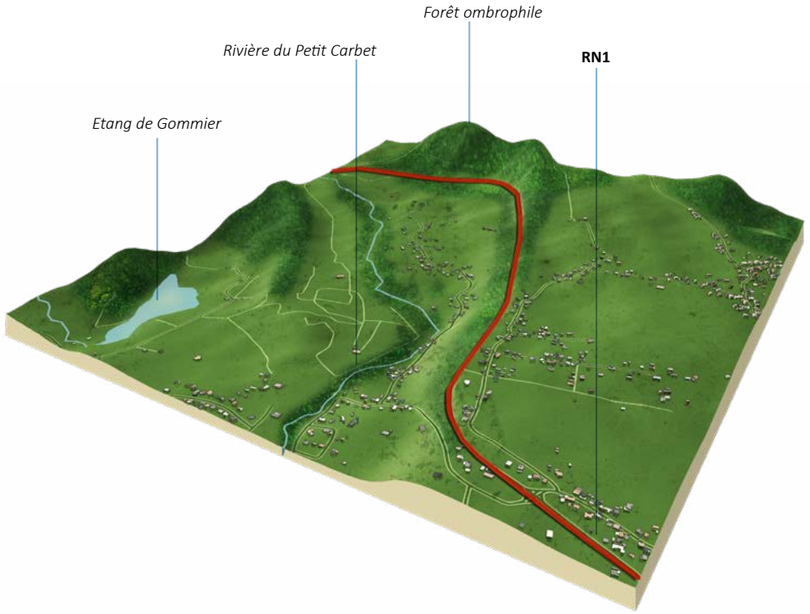
• LA CORNICHE FORESTIÈRE
Accompagnée de son couvert tropical, la route franchit son point haut entre Grand Fond et la Regrettée (442 m d'altitude)

• Communes : Gourbeyre, Trois-Rivières, Capesterre-Belle-Eau.

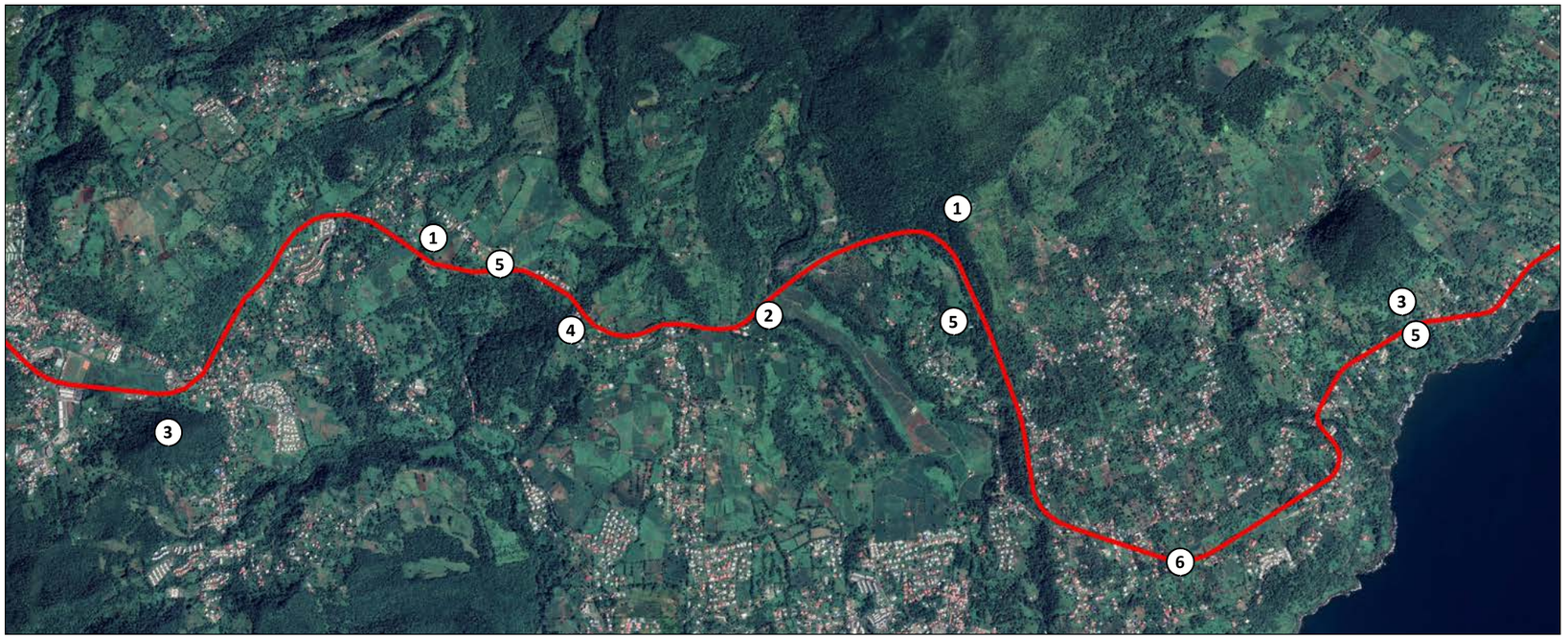
• Ambiance paysagère dominante : Forestière

• Typologie d'infrastructure : 2 voies avec bas-côtés stabilisés et refuge

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Les Terrasses du Sud



La RN 1 traverse ici sa partie la plus boisée. Ce parcours de quelques kilomètres plonge l'usager de la route dans des ambiances tropicales marquées par une végétation luxuriante de la forêt ombrophile. Cette traversée est unique.



L'axe routier de la RN1 s'inscrit dans un relief pentu, étagé en terrasses inclinées et bordé par la forêt dense humide. Des scénographies routières très contrastées sont présentes tout au long du trajet. Le tracé de la RN1 procure une perception visuelle intéressante des paysages de l'unité paysagère (aux niveaux de Réduit, en limite de la coulée volcanique de Schoelcher / Montchappé), tant par les panoramas offerts que par la diversité des milieux naturels traversés. Sur les hauteurs de l'Ermitage et de la Regrettée, la RN1 crée ainsi une fenêtre ouverte sur la forêt ombrophile des piémonts de la Madeleine, après avoir traversé la zone mésophile littorale. Ainsi, l'automobiliste peut avoir un contact direct avec la forêt ombrophile ce qui est très rare depuis le réseau routier régionale de l'archipel, surtout sur un axe majeur.

Cette séquence a un grand intérêt pédagogique, permettant à chacun de percevoir la richesse écologique et paysagère de ce milieu naturel (cortège floristique spécifique riche notamment en Fougères arborescentes, espèce emblématique de la forêt ombrophile).

Une ambiance fraîche et verdoyante est apportée par la présence répétée de petits ruisseaux voire de petites cascades (Rivières Grande Anse, ravine Bambou,..) et la forte couverture végétale qui accompagne le conducteur tout au long de cette séquence. Par endroit, cette ambiance est également complétée par des scènes agricoles avec les champs de bananiers présents sur les zones de plateaux et de replats. ①

La présence d'arbres isolés majestueux comme les Acajous pays, les Fromagers, les Immortelles et autres Figuiers maudits animent le paysage jusque sur les accotements de la RN1.

L'aménagement de la route, par déblaiement des mornes traversées, est un élément ponctuel de rupture paysagère. Les talus sont colonisés par une végétation qui trouve les conditions idéales (soleil , eau, sols fertiles) pour se développer dans une dynamique constante, et forment des murs verts encadrants la route. ② Cette dynamique végétale est contraignante dans la gestion et l'entretien de la voirie et surtout de ses bas-côtés.

La séquence paysagère se caractérise également par un aspect « pile & face ». Pile : le paysage est bouché du fait de la végétation dense de la forêt tropicale et des reliefs prononcés. Les mornes de Boucanier (Gourbeyre) et celui de Petite Montagne marquent les entrées et sorties de cette séquence qui s'adossent sur les contreforts du Plateau des Palmistes, des reliefs du plateau de l'Etang Paille et de la Madeleine et pour finir avec les reliefs adoucis de la Plaine, Montchappé, Schoelcher. ③

RN1 - SP2 GOURBEYRE > MORNE-SALÉ - DESCRIPTION

Face : à l'aval, la situation diffère même si le couvert végétal reste présent. Des perceptions s'ouvrent sur le grand paysage et notamment sur les îles soeurs (les Saintes et Marie-Galante). La RN1 est le seul axe majeur du réseau régional offrant des points de vue multiples sur les îles de l'archipel (y compris sur la Désirade, à l'est de Trois-Rivières) et sur la Dominique.

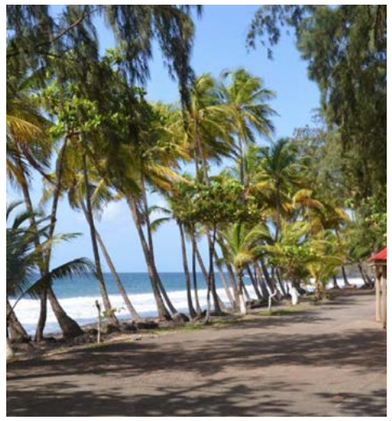
Aucune signalétique n'est présente sur l'itinéraire afin de mettre en avant ces points de vue remarquables. À noter la présence du belvédère aménagé au droit de Morne Soldat en rive gauche de la Ravine Bambou (dans le sens montant de la RN1 direction de Bananiers). Bien qu'ayant fait l'objet de récents travaux, ce belvédère mérite d'être repensé au regard de différents enjeux (sécurité, stationnement, signalétique, etc.). ④ À noter également d'autres ouvertures et fenêtres (aire d'arrêt de l'Ermitage, carrefour de Grand Fond...) qui pourraient être d'excellents lieux de lecture et de perception des paysages. ⑤

L'urbanisation pourtant présente se fait discrète dans la perception des paysages de la route. A son avantage, la RN1 s'est installée en contournant les bourgs et en parallèle du réseau routier existant, dont l'urbanisation linéaire était déjà conséquente. Le relief en terrasse, les ruptures de pentes et la densité végétale contribuent à la discrétion depuis la RN d'une urbanisation uniforme.⑥

Enfin, la RN1 se connecte avec les RD6 RD7 et RD8, conduisant à Trois-Rivières (« Terre amérindienne », haut lieu touristique, etc.), bourg qui dans les années 1950 était traversé par la RN1 et déjà irrigué par un maillage de voies secondaires (RD5, RD6, etc.).



Vue des Saintes depuis la RN1 après le carrefour de Grand Fond- Fp SIGNES



Plage de Grande Anse à Trois Rivières - Fp Guadeloupe-tourisme.com.



Rond point entrée Est de Gourbeyre au droit du morne Boucanier- Fp SIGNES



Carrefour RN1 et bourg de Grand Fond, des fenêtres sur le grand paysage sont à imaginer Fp SIGNES



Aire de stationnement sur la RN1 à l'aval du bourg de l'Ermitage - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Route forestière en corniche.
- En lien avec le réseau des départementales et l'ancienne RN1.

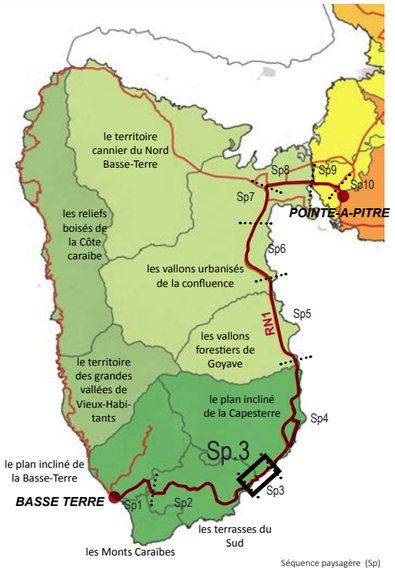
Paysages :
- Une séquence paysagère unique.
- Des paysages identitaires de la Guadeloupe, la forêt tropicale, les îles de l'archipel et des Antilles.
- L'urbanisation présente sur la séquence mais « effacée » par la végétation et les reliefs depuis la route.
- Des points de vues majeurs (en déplacement et statiques).
- Une immersion dans la forêt tropicale et des ouvertures vers la mer et les îles.
- Les ripisylves des rivières et ravines.

Environnement
- Un itinéraire en contact avec le milieu naturel forestier.
- Des conflits entre les milieux aquatiques et les ouvrages de franchissements (ponts, cadres, etc.).
- Des ruptures de continuités écologiques terrestre.

Architecture :
- Architecture religieuse Trois Rivières (Notre Dame de l'Assomption, ...).
- Architecture coloniale Trois Rivières, l'Ermitage (Maisons, villas, cases, ...).
- Architecture agro-industrielle, petit carbet, le Bourg.

Patrimoine
- Militaire à la Grande Pointe.
- Archéologique (parc des Roches Gravées).

RN1 - SP3 MORNE-SALÉ > ANSE DE SAINT-SAUVEUR - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

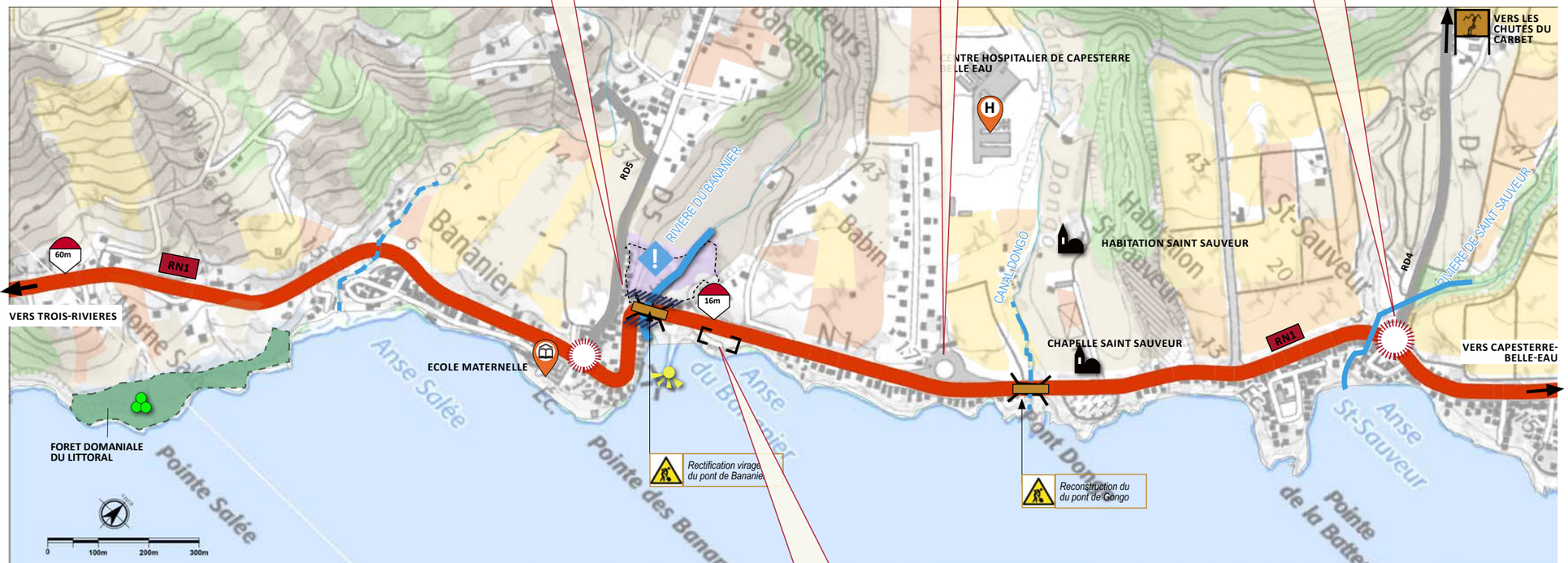


Séquence paysagère (Sp)

Il y a sur ce secteur du bourg de l'authenticité. La rivière du Bananier et son embouchure, le petit port, la halle des pêcheurs, une urbanisation accrochée à la RN avec un habitat traditionnel. Et si la RN est en conflit avec les milieux humides cela n'enlève rien au charme de ce lieu que l'on traverse au pas. Les sorties sur la RN sont assez délicates tout de même.

Un rond point surdimensionné.
Une voirie délaissée (ancienne RN) aujourd'hui contre allée pour maintenir la desserte des habitations. «Rue» qui mériterait une requalification en adéquation avec sa fonctionnalité actuelle de simple desserte.

Le carrefour avec la RD4 est un point de passage majeur et stratégique pour se rendre sur des secteurs fortement visités et identitaires de la Basse-Terre comme les chutes du Carbet mais aussi le Grand Etang (Parc National de Guadeloupe).



Délaissé sur l'ancien tracé de la RN1 au droit de l'anse Bananier.

VERS BASSE-TERRE

VERS POINT-A-PITRE

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Zone d'activité
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Centre commercial
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN1 - SP3 MORNE-SALÉ > ANSE DE SAINT-SAUVEUR - DESCRIPTION

• DIALOGUE AVEC L'OCÉAN
La RN vient approcher au plus près la côte océanique.

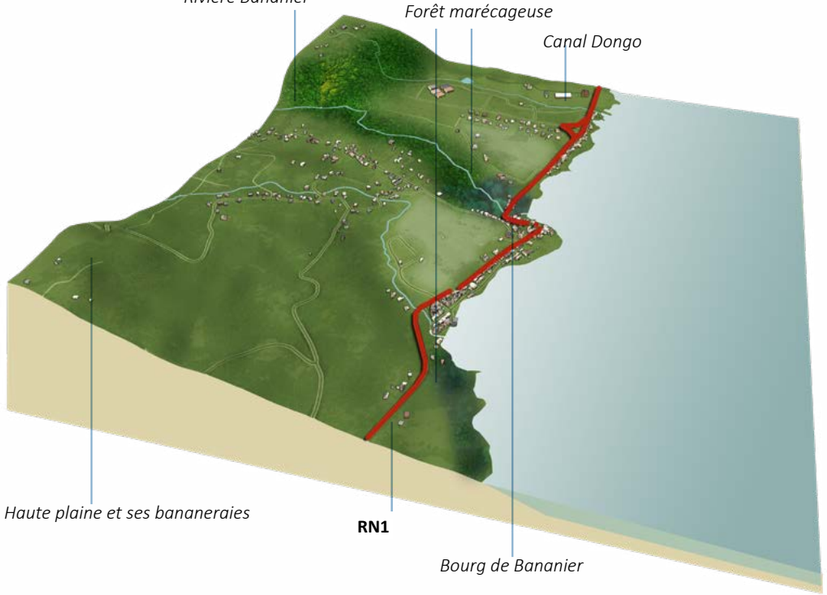
• Commune : Capesterre-Belle-Eau

• Ambiance paysagère dominante : Littorale

• Typologie d'infrastructure : 2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Les Terrasses du Sud- Plan incliné de Capesterre





La route nationale vient s'installer au plus prés du littoral . C'est au bourg de Bananier et particulièrement vers la pointe éponyme que la RN est en dialogue avec le paysage côtier et l'océan.

Le tracé de la RN1 quitte le relief pointu et la forêt humide pour descendre vers un relief doux, en pente régulière depuis le littoral jusqu'à la crête centrale de la Basse-Terre. Sur cette séquence de la RN longue de 3 km, très peu de perspectives visuelles s'offrent au conducteur : la traversée des bourgs Bananier, Saint-Sauveur ainsi que l'urbanisation diffuse dominent le trajet.

La route, dont le tracé est littoral, entretient un rapport de proximité avec l'océan Atlantique, notamment dans la traversée du bourg de Bananier et dans la courbe au droit de l'anse Saint-Sauveur. ① À partir de Morne Salé, la route plonge vers Bananier et son anse pittoresque. Jusqu'au bourg de Saint-Sauveur, la route est bordée du côté océan par une urbanisation diffuse, et côté arrière pays par un paysage de culture (plantations de bananiers).

Sur cette séquence, l'infrastructure routère ne paraît pas démésurée. Elle s'inscrit au plus juste dans l'espace traversé et formalise la limite d'urbanisation de la frange côtière.② Un seul élément routier vient perturber cette harmonie entre la route et ses paysages, il s'agit du rond point de l'allée Saint-Sauveur, desservant entre autre le Centre Hospitalier de Capesterre-Belle-Eau. Le giratoire et son îlot central d'environ 47 m de diamètre semblent disproportionnés par rapport à la RN1. Une telle réalisation interpelle et questionne (dimensions, projet paysager, projet urbain,..). Ce type d'aménagement aurait pu se réaliser pour des carrefours stratégiques et tout autant pratiqué comme ceux des routes départementales de Saint-Sauveur et de la RD4 dont l'accès conduit au Grand Etang et aux chutes du Carbet. ③

Sur cette section, la RN est restée fidèle au tracé de l'itinéraire des années 47 et 50 (à l'exception de l'anse Bananier où se trouve un délaissé routier). Cela permet de maintenir un lien de proximité avec l'habitat, confèrant à la route un caractère social et patrimonial à l'image d'une rue. A l'inverse, quand elle s'écarte de son itinéraire initial pour éviter les villes et les bourgs (comme elle le fait sur d'autres séquences), la RN prend une autre physionomie. Elle devient voie rapide, avale les kilomètres et ignore les paysages qu'elle traverse.④

Le paysage a évolué, notamment les structures linéaires végétales qui accompagnaient la route. En effet les alignements d'arbres entre Bananier et pont Dongo ont disparu (accidentogènes, problèmes phytosanitaire, cause cyclonique ?). ⑤

Cette séquence paysagère est traversée par la rivière de Saint-Sauveur (totalement invisible) et par la rivière du Bananier qui capte un peu plus l'attention (paysage, rupture de continuité écologique).

RN1 - SP3 MORNE-SALÉ > ANSE DE SAINT-SAUVEUR - DESCRIPTION

CONSTAT BIODIVERSITÉ

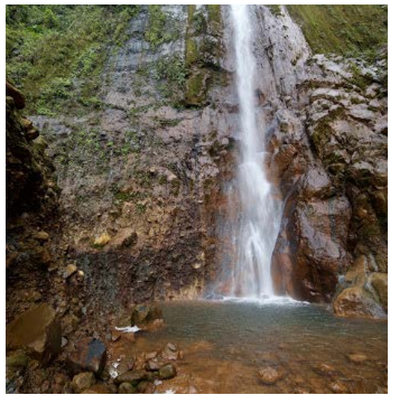
La traversée de la rivière du Bananier est identifiée comme un point de conflit avec les continuités écologiques présentées dans les cartes du Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité (SRPNB).⑥ En effet, l'embouchure de cette rivière à l'amont du pont de la RN est marquée par une mangrove qui côtoie la RN.



Urbanisation en bord de RN dans la traversée du bourg de Bananier
Fp SIGNES



La traversée du bourg de Bananier en direction de Capesterre Belle Eau
Fp SIGNES



Les chutes du Carbet accessible par la RD4 depuis la RN1 - Fp Parc National Guadeloupe



Rivière de Bananier - Fp SIGNES



Carte postale ancienne du Hameau et de la plage de Bananier - Fp Archives Départementales de la Guadeloupe

A RETENIR

Infrastructure :
- Route littorale sur son tracé des années 50.
- Un rond point surdimensionné à Saint-Sauveur
- Des carrefours stratégiques avec la RD4.
- Une route «rue» (traversée de Bananier).

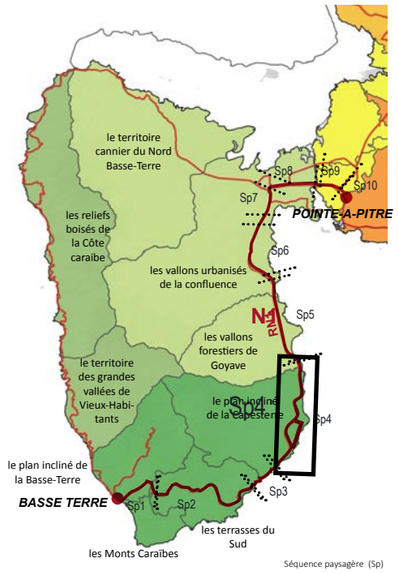
Paysages :
- Une séquence paysagère en contact avec l'océan.
- Des paysages côtiers associés à la forêt et aux grandes cultures.
- L'urbanisation linéaire (modèle en Guadeloupe).
- La présence de cours d'eau et de leurs paysages respectifs (mangrove, estuaire, végétation,...).

Environnement :
- Une route en conflit avec les cours d'eau (Rivière Bananier).
- La mangrove de la rivière Bananier, habitat majeur.

Architecture :
- Architecture vernaculaire et traditionnelle des bourgs traversés et longés (Bananier, Saint-Sauveur, pointe Batterie).
- Architecture agro-industrielle, habitation et sucrerie Saint-Sauveur.
-Architecture religieuse, chapelle Saint-Sauveur.

Patrimoine :
- Peintures murales, parking port de pêche de Bananier.

RN1 - SP4 ANSE DE SAINT-SAUVEUR > SAINTE-MARIE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Séquence paysagère (Sp)

ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

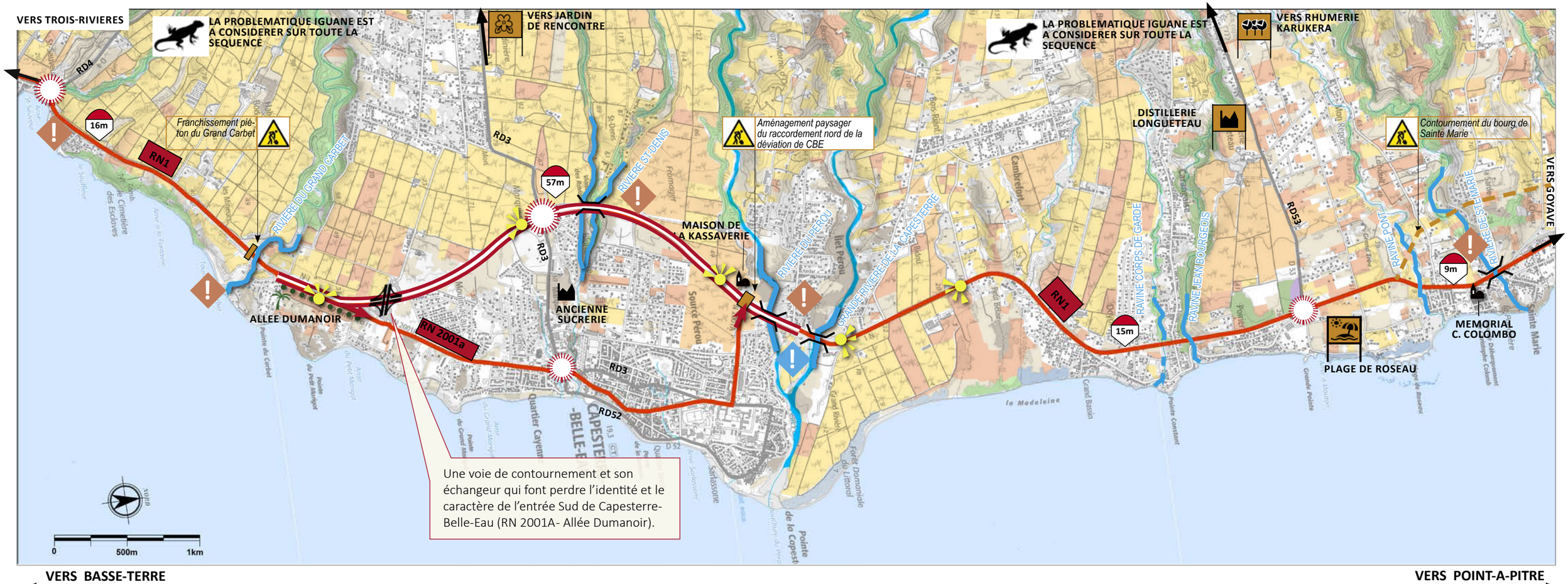
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN1 - SP4 ANSE DE SAINT-SAUVEUR > SAINTE-MARIE - DESCRIPTION

• LA PLAINE CULTIVÉE
Un paysage en deux plans : au premier plan celui de la culture intensive de la banane et en fond les reliefs de la Soufrière

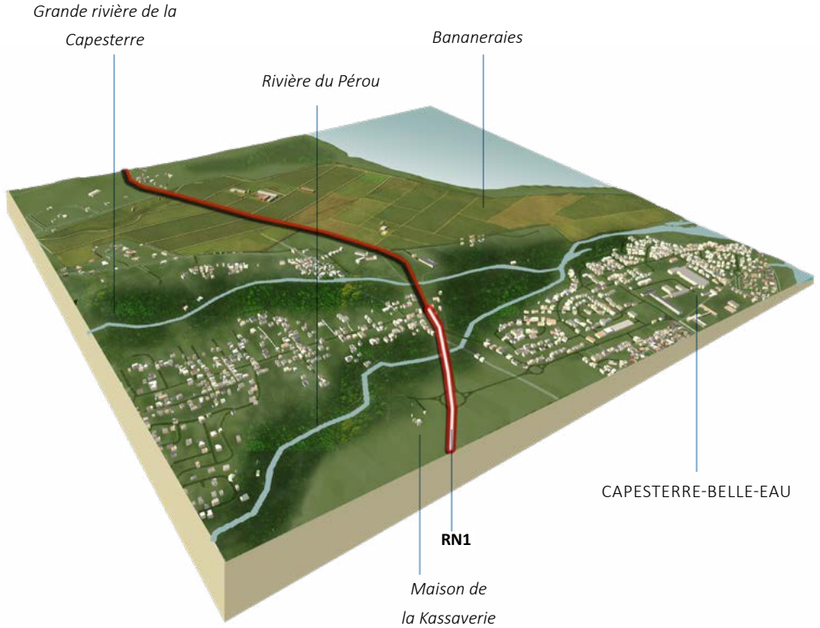
• Commune : Capesterre-Belle-Eau

• Ambiance paysagère dominante : Agricole

• Typologie d'infrastructure : 2 voies et 2x2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Les Terrasses du Sud- Plan incliné de Capesterre





Sur cette séquence le paysage et la RN changent. La RN1 passe d'une 2x1 voies à une 2x2 voies et le paysage affiche ses représentations agricoles, celles d'une monoculture.

Le tracé de la RN1 passe en pied du plan incliné, perpendiculairement à la pente, à proximité du littoral. La route est souvent bordée par le bâti, la végétation ou des talus routiers, limitant ainsi les vues latérales. Quelques échappées visuelles s'offrent ponctuellement en direction des reliefs boisés lointains ou sur la grande bananeraie de la Pointe de la Capesterre par exemple. Un paysage agricole de monoculture, principalement de banane, se dessine dans l'environnement proche de la RN et au-delà. Les étendues agricoles de la plaine ont pour avantage de mettre en valeur les arrières plans et offrent de belles perceptions depuis la route sur les reliefs de la Basse-Terre, que ce soit sur la Soufrière, l'Échelle et d'autres sommets. L'itinéraire qui traverse la commune de Capesterre-Belle-Eau, permet l'accès à de nombreux sites naturels et patrimoniaux, monuments historiques et culturels. (4)

La route traverse une plaine littorale organisée sur un glacis entrecoupé de vallées étroites irriguées par de nombreux cours d'eau. (1) Elle s'affranchit de l'hydrographie du territoire par des ouvrages de franchissement et par des profils en long et en plan continus, rendant imperceptibles à l'automobiliste la traversée des ravines et rivières. À noter également l'absence de signalétique informative ou touristique et l'absence d'aménagement pour accéder ou percevoir les cours d'eau. (2) Les ouvrages de franchissement apportent aujourd'hui des réponses techniques (charges des véhicules, aléas risques crues décennale et centennale et cyclonique) et ne participent pas à composer une scénographie paysagère le long de l'axe routier, comme ce fut le cas auparavant. En effet, les ponts métalliques au 19ème siècle, puis les ponts en béton au début du 20ème siècle, affichaient les prouesses des ingénieurs et créaient ainsi de véritables points de repère dans le paysage (anciens ponts sur la rivière Pérou, ponts Eiffel). Sur la totalité de son tracé, la RN1 traverse 18 cours d'eau et est jalonnée par 7 ponts, un viaduc sur les rivières des Pères et de Saint-Denis, et pour le reste par des cadres et buses. Les intersections entre le réseau routier et le réseau hydrographique sont donc nombreuses et méritent d'être étudiées au regard d'enjeux paysagers : Comment les ouvrages d'arts apportent-ils une « sensibilité paysagère » des cours d'eau à l'automobiliste ? Comment les ouvrages de franchissement participent-ils à révéler les ravines et les rivières, structures paysagères à forte valeur environnementale dans la plaine agricole ? (3)

Axe majeur de déplacement entre Pointe-à-Pitre et Basse-Terre, cette section a fait l'objet de nombreux aménagements pour améliorer la fluidité du trafic (voie rapide, section pendulaire, contournement de bourg). Des projets d'infrastructures sont encore à l'étude (contournement de Sainte Marie, mise à 2x2 voies). Ces améliorations fonctionnelles peuvent être à l'origine d'impacts notables sur la biodiversité et sur le paysage. Ces impacts sont pris en compte et traités dans le cadre des procédures réglementaires qui sont associées à de nouveaux projets routiers. La rocade de contournement de Capesterre-Belle-Eau ouvre des perceptions nouvelles sur les paysages de l'unité. Ces perceptions restent cependant très furtives et imprécises pour

RN1 - SP4 ANSE DE SAINT-SAUVEUR > SAINTE-MARIE - DESCRIPTION

l'automobiliste circulant à 110 km/h. Par ailleurs, la physionomie en 2x2 voies de la rocade compose un paysage de proximité fortement marqué par des éléments techniques : largeur de l'emprise routière avec voies latérales d'arrêt d'urgence, glissières métalliques, talus et murs antibruit... Le manque d'intégration paysagère de la rocade de Capesterre-Belle-Eau tend également à déqualifier les espaces remarquables qui bordent son tracé, comme par exemple l'allée Dumanoir. Autrefois, cette dernière participait à la mise en scène de l'entrée dans la ville, conduisant l'automobiliste dans la perspective de ses alignements de palmiers. Aujourd'hui, la rocade de contournement ne permet d'une part qu'une perception furtive de l'allée et gomme d'autre part la scénographie d'entrée de ville de Capesterre par l'aménagement à proximité d'un giratoire surdimensionné.⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence paysagère est également à enjeux pour la faune sauvage, en raison de la présence d'une population d'iguane des Petites Antilles, entre la Ravine du Grand Carbet, au sud, et le lieu-dit Four à Chaux, au nord. Notons que la population de cette Iguane est toutefois considérée comme perdue sur Basse-Terre (trop petite et trop fortement impactée par l'hybridation avec l'Iguane commun).



Iguane des Petites Antilles (Iguana delicatissima)- Fp BARDINAL



L'allée Dumanoir, direction nord 2019 - Fp SIGNE



Ancien pont sur la rivière du Pérou- Fp Archives Départementales de Guadeloupe



Les plantations de bananiers au nord de Capesterre Belle Eau RN1- Fp SIGNES



RN 1 depuis le pont routier de la RD3, direction Basse-Terre- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Une voie rapide qui ne permet que des perceptions furtives et manque d'intégration paysagère
- Surdimensionnement (rocade, giratoire)
- Rocade de contournement de Capesterre-Belle-Eau en 2x2 voies
- Contournement de Sainte-Marie en projet
- Banalisation architecturale des ouvrages de franchissement des cours d'eau
- Un tracé dans la plaine sans accroche au littoral

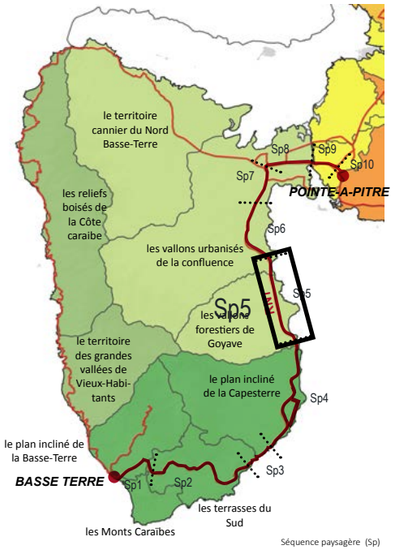
Paysages
- Ouverture sur les reliefs identitaires
- Allée Dumanoir qui a perdu en qualité de perception
- Villes et bourgs attractifs (tourismes, activités économiques, etc.).
- Paysage séquencé et rythmé entre ravines et espaces agricoles de la plaine.
- Des cours d'eau marqués et significatifs dans le paysage de l'itinéraire routier.

Environnement
- Nombreux cours d'eau d'importance.
- Population d'Iguanes des Petites Antilles.
- Nombreux points de conflits avec les continuités écologiques terrestres.

Architecture
- Architecture religieuse Capesterre-Belle-Eau (église et clocher Saint-Hyacinthe, ...).
- Architecture coloniale Capesterre-Belle-Eau (maisons, villas, cases, ...).
- Architecture agro-industrielle Sainte-Catherine (viaduc ferroviaire, ...).

Patrimoine
- Pont de la rivière Pérou.

RN1 - SP5 SAINTE-MARIE > PLAGE DE VIARD - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

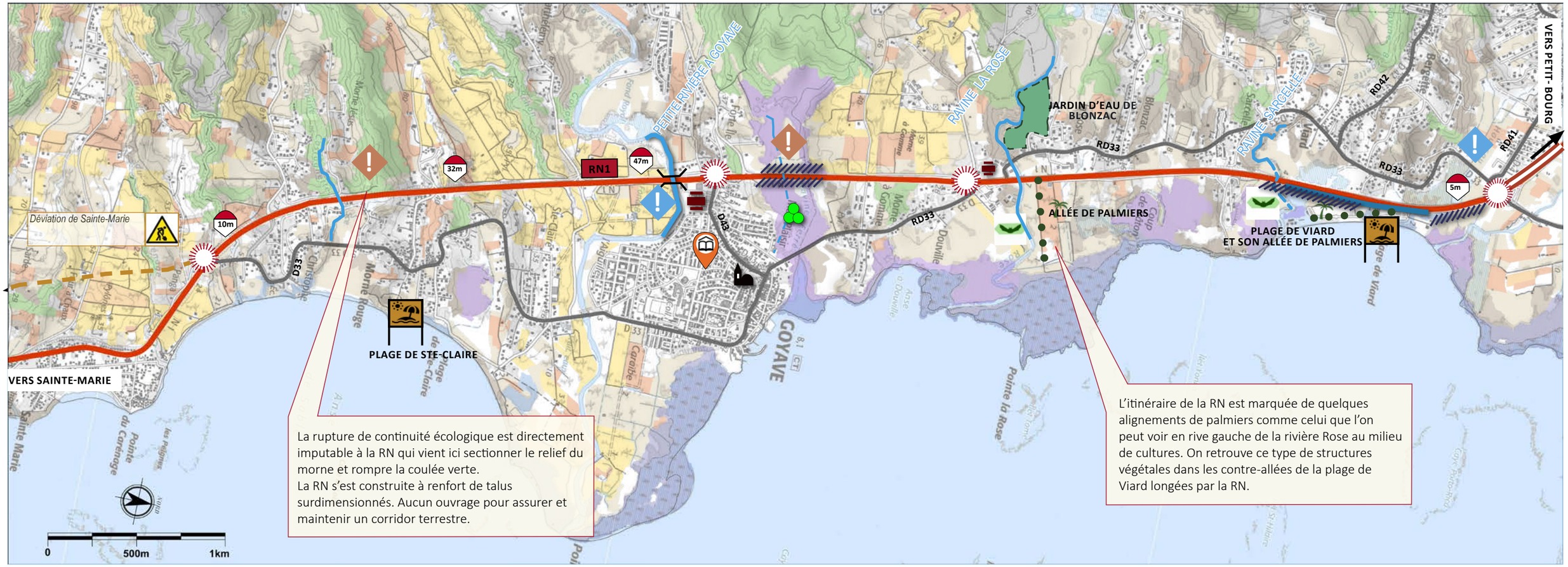
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



La rupture de continuité écologique est directement imputable à la RN qui vient ici sectionner le relief du morne et rompre la coulée verte.
La RN s'est construite à renfort de talus surdimensionnés. Aucun ouvrage pour assurer et maintenir un corridor terrestre.

L'itinéraire de la RN est marquée de quelques alignements de palmiers comme celui que l'on peut voir en rive gauche de la rivière Rose au milieu de cultures. On retrouve ce type de structures végétales dans les contre-allées de la plage de Viard longées par la RN.

RN1 - SP5 SAINTE-MARIE > PLAGE DE VIARD - DESCRIPTION

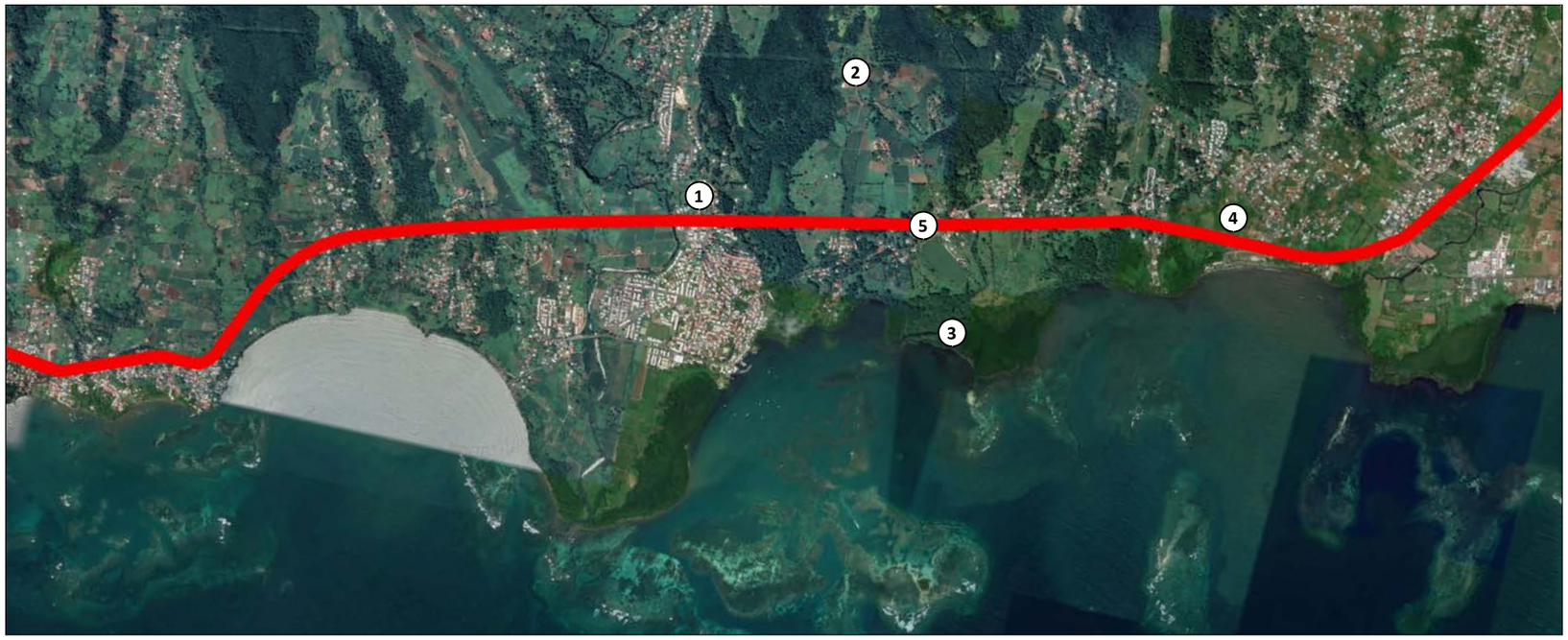
• LIGNE DROITE
Un tracé rectiligne qui s'affranchit des mornes et des milieux naturels pour aller au plus court et au plus vite.

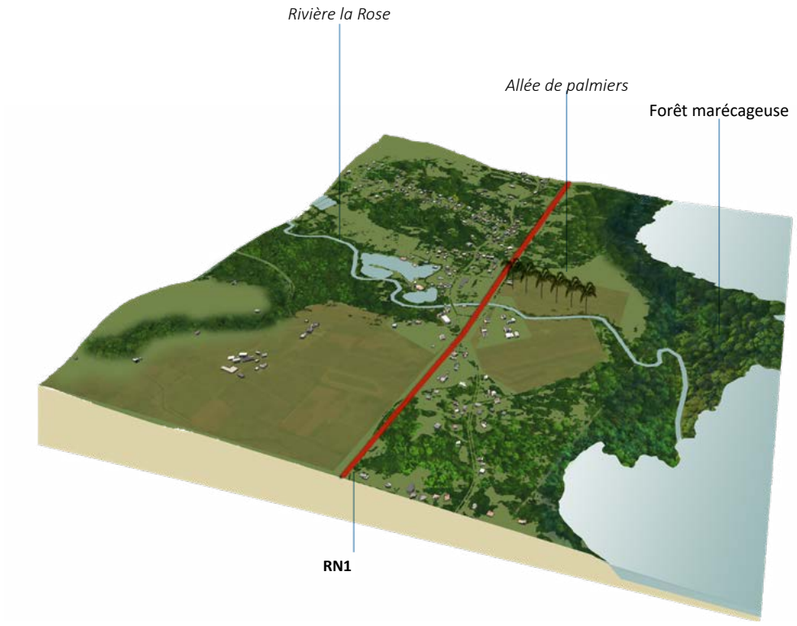
• Communes : Capesterre-Belle-Eau, Goyave, Petit-Bourg

• Ambiance paysagère dominante : Agricole et forestière

• Typologie d'infrastructure : 3 voies avec Bande d'Arrêt d'Urgence

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Vallons forestiers de Goyave





Le tracé rectiligne de la RN1 à trois voies invite davantage à avaler les kilomètres qu'a contempler le paysage. La RN1 sur cette séquence prend ses aises entre bande d'arrêt d'urgence (BAU), voies et ilôt central.

La RN1 traverse le relief vallonné de l'unité de Goyave, dominé par des vallons serrés et les larges crêtes des mornes visibles depuis la route (lorsqu'elle se trouve en haut du vallon). C'est dans l'alternance de ces petites collines boisées (reliques de la forêt sempervirente) et des vallées cultivées que l'itinéraire de la route s'installe.

En coupant les vallons, le tracé de cet axe présente de grandes côtes et descentes successives, qui contrastent avec la séquence de la vallée de la Rivière Moustique au Nord (Petit-Bourg) et avec les longues lignes droites planes au sud de Sainte-Marie (plan incliné de Capesterre). L'infrastructure est bordée de grands talus lors de la « coupure » des micro-reliefs, venant par endroit couper en deux des structures paysagères identitaires tels que les mornes. ② Par ailleurs, les talus générés par l'aménagement de la route posent des problèmes de gestion (glissement de terrain, ravinements, etc.) et d'impact visuel (couvertures en béton, enmaillotage, etc.).

À Goyave, tous les mornes ont à peu près la même altitude : les vues sont donc orientées et délimitées par ce vallonnement. Les points de vue à large panorama sont très rares sur ce tracé de la RN.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence côtoie de nombreuses zones humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravines), espaces de valeur écologique notable. Ces zones humides sont notamment des espaces utilisés par les chauves-souris. Plusieurs corridors de déplacements, entre massif montagneux et zones humides littorales, connus pour ces espèces, sont ici coupés par la RN (ravine la Rose, ravine Sarcelle).

Le Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité (SRPNB) identifie également deux autres points de conflit potentiel avec les continuités écologiques et deux obstacles à l'écoulement entraînant une rupture des continuités écologiques aquatiques, sur :
- ravine St-Nicolas (double busage sur grande longueur et seuil en béton) et la ravine Haussou,
- Petite Rivière à Goyave (1 seuil en amont, qui n'est pas directement lié à la RN ou peut-être existe-t-il un second petit seuil sous le pont) ③

Au niveau de la plage de Viard, la route vient littéralement couper les zones humides littorales alors que l'ancien tracé prenait soin de contourner celles-ci. La RN s'est installée dans les espaces agricoles et naturels pour éviter les bourgs qui se sont développés à partir de la RD33. ④ Ces coupures nécessitent une réflexion sur le maintien des transparences pour les corridors écologiques, notamment dans les zones humides. ⑤

RN1 - SP5 SAINTE-MARIE > PLAGE DE VIARD - DESCRIPTION



Pont Eiffel en parallèle de l'actuelle RD 33 au passage de la Petite Rivière à Goyave. Patrimoine routier en perte d'intérêt.- Fp Guadeloupe-tourisme



La ravine Haussou au passage de la contre allée entre la RN1 et la plage de Viard- Fp BARDINAL



La RN1 dans sa rectitude au droit de la plage de Viard- Fp SIGNES



Entrée nord de Sainte-Marie, traversée qui fait l'objet d'un projet de contournement par le Nord. Fp SIGNES



Coupure dans les microreliefs des mornes pour faire passer la route nationale (Lieu dit Mon Plaisir)- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Un itinéraire rectiligne.
- Largeur de voie conséquente permettant une traversée expresse des paysages
- Tranchées dans les reliefs vallonnées et coupure des mornes
- Talus et ouvrages de soutènement conséquents.

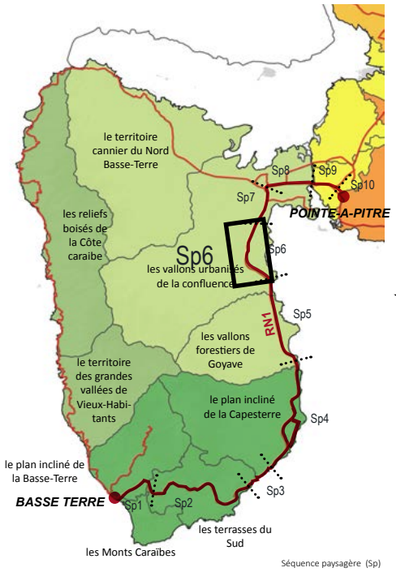
Paysages
- Collines boisées et vallées cultivées rythment la séquence.
- Deux cours d'eau majeurs traversés.
- Le paysage de la mangrove et de la forêt marécageuse se dévoile.

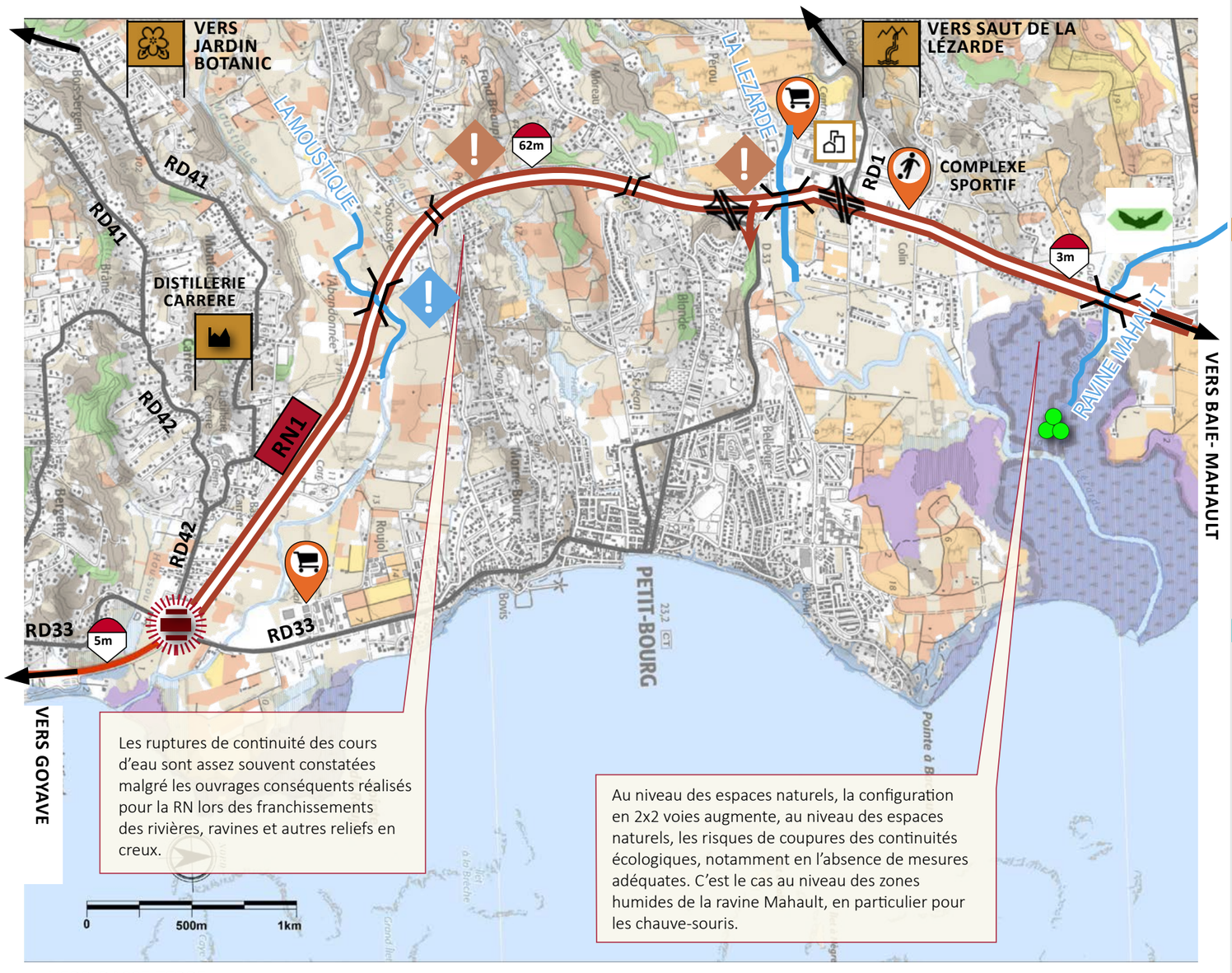
Environnement
- Cours d'eau importants.
- Habitat sensible de la forêt marécageuse traversée par la RN.
- Nombreux points de conflits avec les continuités écologiques aquatiques.
- Conflits avec les couloirs aériens des chauves-souris.

Architecture
- Architecture religieuse Goyave (église et clocher Sainte-Hyacinthe, ...).
- Architecture coloniale Goyave (Maisons, villas, cases, ...).

Patrimoine
- Ponts métalliques de la rivière la Rose et de la Petite Rivière à Goyave.

RN1 - SP6 CONTOURNEMENT DE PETIT-BOURG - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES





ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN1 - SP6 CONTOURNEMENT DE PETIT-BOURG - DESCRIPTION

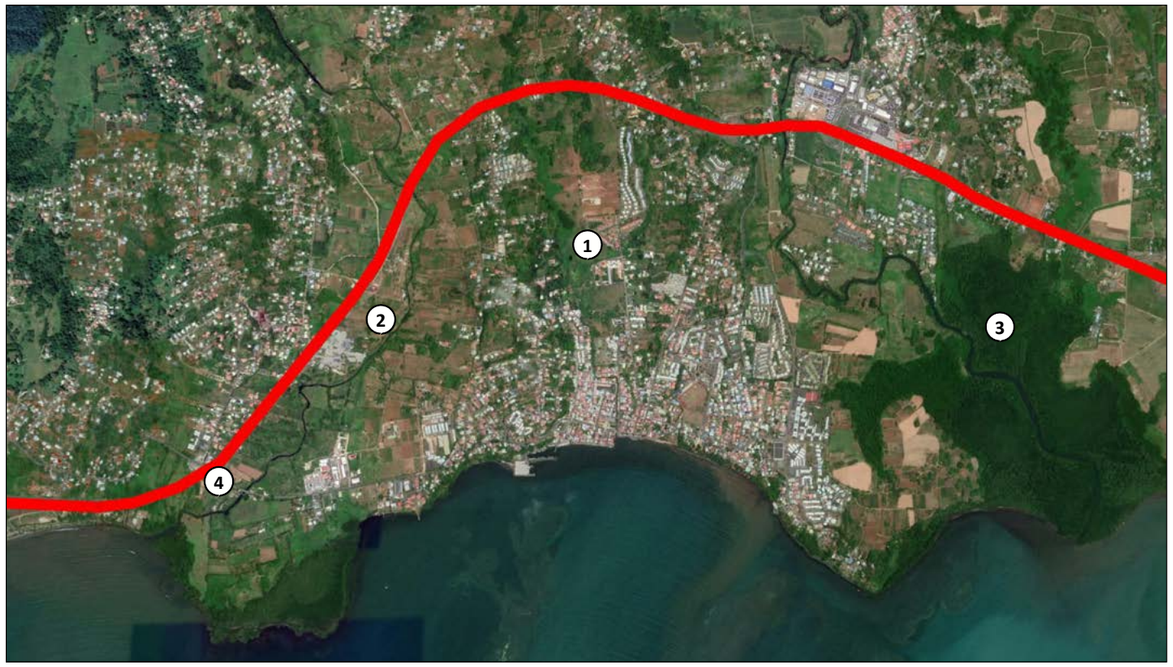
• PRÉMICES A LA VILLE DENSE
La RN1 s'impose par son tracé et son emprise comme l'unique infrastructure routière desservant le secteur de la Confluence

• Commune : Petit-Bourg

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : 2x2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Vallons urbanisés de la Confluence





Dans cette séquence, la RN1 en 2x2 voies impose son rythme et façonne son paysage de proximité.

La RN s'installe dans la « conurbation » de Pointe-à-Pitre et contourne la commune de Petit Bourg. (1) Jusqu'en 1967 (ouverture de la route de la Traversée), la traversée du bourg était rendue obligatoire pour se rendre de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre. Cette séquence traverse une zone à fort développement urbain au sein de structures paysagères de grand intérêt comme celle de la vallée de la rivière Moustique. (2)

La 2x2 voies qui débute à partir du rond point de la plage de Viard déroule son tracé de voie rapide au travers de paysages fortement urbanisés. (4)
Pour autant, cet itinéraire longe et traverse aussi des milieux naturels caractéristiques de l'archipel tels que les mangroves, les ravines et les vallées dont les paysages sont le reflet d'une île aux multiples visages.

Le relief de l'unité paysagère, situé à la confluence entre la Basse-Terre et la Grande-Terre, est largement vallonné, comme c'est le cas pour la majeure partie de la plaine du nord-est de la Basse-Terre. L'infrastructure routière ne s'y est pas installée au mieux dans le paysage y compris sur son socle support, en témoigne les coupures des mornes.

Le passage « en force » de la RN dans les reliefs est caractéristique de l'itinéraire de la RN1 sur la Côte-au-Vent, marqué par des traversées dans des « canyons artificiels ». La fonction attribué à la RN1 sur ce tronçon, nécessitant d'absorber un trafic élevé, a imposé cette configuration rectiligne, en remblai/déblai, perpendiculairement aux mornes (Morne-Bourg, Moreau, …)

Ces percées dans les mornes sont des saignées dans le paysage à l'origine de nombreuses problématiques (ravinements, coulée de boue, rupture de corridor écologique, etc.). Aux abords, on constate que les départementales, accueillant un trafic moindre, sont le plus souvent « calées » au relief, en fond de vallée ou sur les crêtes des reliefs.

CONSTAT BIODIVERSITÉ
La route nationale côtoie une vaste zone de mangrove, alimentée par la rivière la Lézarde et la ravine Mahault, dont la valeur écologique est notable. Ce secteur constitue un corridor de déplacements d'importance pour les chiroptères, entre massif montagneux et zones humides littorales. (3)

Par ailleurs, le SRPNB identifie deux autres points de conflit potentiel avec les continuités écologiques et un obstacle à l'écoulement entraînant une rupture des continuités écologiques aquatiques, sur la rivière la Moustique (3 seuils en aval, qui ne sont pas forcément liés à la RN).

RN1 - SP6 CONTOURNEMENT DE PETIT-BOURG - DESCRIPTION



RN1 depuis le pont de Petit Bourg (Chemin Rémy Roussas) vers Basse-Terre

Pont sur LA RN1 entre Duquerry et Morne-Bourg. Au droit du pont la RN1 franchit le canal de Roujol- Fp Atlas des Paysages de l'archipel Guadeloupe





Arrêt de bus sur la D1
Fp Internet



Effondrement d'un talus au droit de la RN1 (Morne-Bourg) - Fp Atlas des Paysages de l'archipel Guadeloupe



Echangeur de Petit-Bourg



RN1 en direction de Petit-Bourg, la route s'enfonce dans la vallée de la Lézarde tout en offrant de magnifiques panoramas
Fp SIGNES



La traversée de la RN1 - Fp Internet

A RETENIR

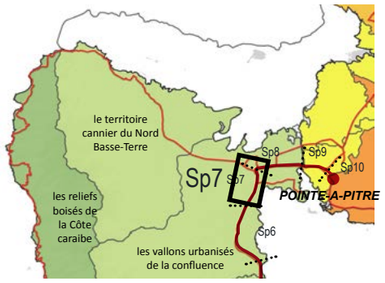
Infrastructure
- Une 2x2 voies sur toute la séquence.
- Une infrastructure qui s'est affranchie des micro-reliefs (mornes).
- Contournement du bourg de Petit-Bourg par la RN.

Paysages
- La route s'installe dans le péri-urbain.
- Trois cours d'eau sont traversés par la RN.
-Le paysage est une alternance entre espace de nature et milieu urbain.

Environnement
- Cours d'eau importants..
- Points de conflits avec les continuités écologiques aquatiques.
- Conflits avec les couloirs aériens des chauves-souris.

Architecture
- Architecture religieuse Petit-Bourg (Eglise Ste Thérèse de l'Enfant Jésus et son clocher en béton, ...).
- Architecture agro-industrielle Petit-Bourg (Distillerie Montebello, ...).

RN1 - SP7 VERSAILLES > ARNOUVILLE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Les échangeurs au-delà de leur fonction purement technique et plus particulièrement leurs espaces verts associés doivent se transformer pour apporter des réponses paysagères et environnementales qualitatives et innovantes. Possible amorce à la ville verte, nouveaux espaces publics en contact avec les quartiers, ...

VERS LAMENTIN

VERS PETIT- BOURG

VERS BAIE-MAHAULT

VERS BASSE-TERRE

VERS POINTE-A-PITRE

VERS POINT-A-PITRE

RD23

RD2

RN1

RN2

RN10

RN2002

4m

28m

Aménagement paysager parking vélodrome

Piétons Vince-Arnouville

Dénivellation Carrefour Jabrun

STADE VÉLODROME

PARC MUNICIPAL

CENTRE COMM DESTRELA

RIVIERE DU COIN

RIVIERE HOUAROMAND

Plaisance

Arnouville

Versailles

Cacao

0 500m 1km

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Zone d'activité
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Prison
- Aeroport
- Centre commercial
- Hôtel de tourisme
- Etablissement administratif
- Port

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

RN1 - SP7 DE VERSAILLES À ARNOUVILLE - DESCRIPTION

• RESPIRATIONS
Espaces agricoles, milieux naturels et cours d'eau, sont autant d'espaces épargnés par l'urbanisation, tableaux du paysage de la RN.

• Communes : Petit-Bourg, Baie-Mahault

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : 2 voies descendantes par 3 voies ascendantes

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Vallons urbanisés de la Confluence





Échangeur routier RN1 & RN2 au droit du centre commercial de Destrellan / Porte d'entrée et de sortie de l'agglomération pointoise - Fp SIGNES

Séquence de transition qui conduit vers l'urbanisation dense des vallons de la confluence, la RN pénètre ici dans l'agglomération de Pointe-à-Pitre, sans toutefois traverser les bourgs de l'unité ce qui n'a sans doute pas favorisé leur développement et participe à leur déficit de perception (Baie-Mahault, Petit-Bourg).

Les paysages traversés sont encore agricoles. ① Entre les lieux-dits Versailles et Arnouville ②, la route traverse une petite plaine agricole, reliquat d'espaces ouverts à l'entrée de la tentaculaire urbanisation de l'agglomération pointoise. La plaine agricole et ses cultures installent des limites marquées avec l'urbanisation. Ainsi l'arrivée sur la commune de Baie-Mahault se fait dans l'alternance de paysages agricole et bâti. De magnifiques points de vue viennent nuancer la fermeture visuelle globale sur l'unité. Ces panoramas sont rendus possibles par le relief qui offre ponctuellement de larges cônes visuels dégagés. Le plus remarquable se situe au niveau de l'échangeur de Versailles. L'infrastructure routière se compose ici de 2 voies descendantes et 3 voies ascendantes. Un projet de couloir réservé aux autobus est à l'étude du côté « 3 voies ».

L'antenne d'Arnouville (pylône TDF) est un relais de télécommunications majeur à l'échelle régionale (diffusion de la télévision hertzienne surtout). Son implantation en point haut et à proximité immédiate de la RN1 lui confère un fort impact visuel. Sa hauteur (52 m) la rend visible de loin, y compris depuis l'intérieur de l'unité, et plus encore la nuit quand elle est soulignée de points lumineux rouges (éclairage de sécurité dans le cône aérien de l'aéroport Pôle Caraïbes). C'est un point repère au sein de l'unité et sur le tracé de la RN1 annonçant l'entrée (ou la sortie) de la zone industrielle et commerciale de Jarry.

Cette séquence est jalonnée par trois sites stratégiques : l'échangeur de Versailles ⑤ et les échangeurs avec les RN10 (Jarry) et RN2 (Vélodrome), tout deux étroitement liés au fonctionnement de l'agglomération de Pointe-à-Pitre. ④ Ces sites sont stratégiques au regard de leur fonction majeure de desserte mais également au regard des usages spontanés qui y prennent place (rencontre, rendez-vous, pause déjeuner, commerce etc.). Cette appropriation « de l'échangeur » devrait inciter les aménageurs à porter un regard nouveau sur les liens entre ouvrages routiers et espaces publics de la ville habitée. Chaque nouveau projet d'infrastructure devrait permettre d'étendre les réflexions d'aménagement aux espaces urbains côtoyant la voie et ainsi d'aménager et d'adapter ces espaces à une mixité d'usages.
L'échangeur de Versailles, situé à la porte de Petit-Bourg, est aussi un belvédère sur le paysage de la chaîne de montagne en arrière-plan. Les espaces

RN1 - SP7 VERSAILLES > ARNOUVILLE - DESCRIPTION

disponibles sur ce secteur autorisent l'installation d'un point d'observation ou d'une aire de repos pour les voyageurs en direction de Basse-Terre ou du Parc National. Un projet de parking relais est d'ailleurs actuellement à l'étude. ⑤

CONSTAT BIODIVERSITÉ

Si cette séquence renferme peu d'enjeux écologiques, il ne faut cependant pas minimiser son intérêt d'interface entre paysage urbain et paysage agricole au travers des limites données par les milieux de nature et les milieux anthropisés. Il est important de considérer à sa juste valeur la qualité paysagère et l'attractivité de cette plaine agricole sillonnée par les méandres de la rivière du Coin, cours d'eau identifié au SRPNB comme étant un point de conflit potentiel avec les continuités écologiques et la trame bleue. ③ On remarque également la présence de Typha domingensis (Espèces Végétales Exotiques Envahissantes) présent au niveau de l'échangeur de Versailles. ⑤



l'antenne d'Arnouville - Fp SIGNES



Echangeur de la RN 1 & RN 10 Moudong - Fp SIGNES



Le paysage jardiné de l'échangeur routier des RN1 & RN2 au niveau du centre commercial de Destreland - Fp SIGNES



Perception de la RN1 au niveau de l'échangeur de Versailles en direction de Baie-Mahault - Fp SIGNES

A RETENIR

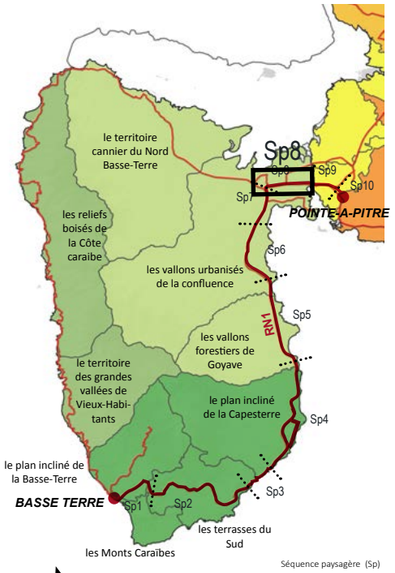
Infrastructure :
- Une « autoroute » urbaine.
- Des échangeurs stratégiques, vers la R23 (route de la Traversée), les RN2/RN2002 et la RN10 (Zone industrielle et commerciale de Jarry).
- Des projets d'aménagements en cours.

Paysages :
- La route entre dans le territoire de la confluence.
- Des espaces de nature bien présents.
- Des sites prioritaires pour valoriser l'itinéraire de la RN.
- Un espace agricole caractéristique.

Environnement :
- 1 cours d'eau
- 1 point de conflit avec les continuités écologiques terrestres
- Présence d'une Espèce Végétale Exotique Envahissante (Typha domingensis) dans le bassin de rétention des eaux de l'échangeur de Versailles.

Architecture :
- Architecture religieuse Baie-Mahault (église St Jean Baptiste Monument Historique et le cimetière, ...).

RN1 - SP8 ÉCHANGEUR DE BAIE-MAHAULT > PONT DE LA GABARRE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Séquence paysagère (Sp)

ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

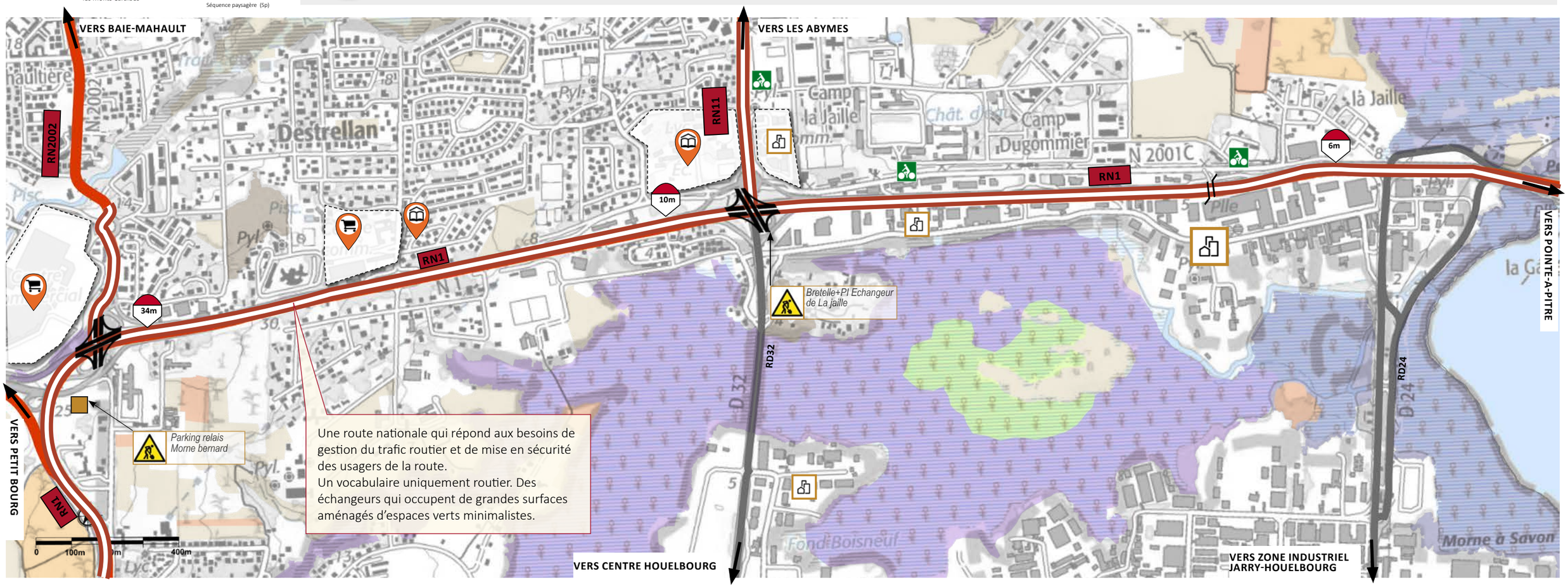
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN1 - SP8 ÉCHANGEUR DE BAIE-MAHAULT > PONT DE LA GABARRE - DESCRIPTION

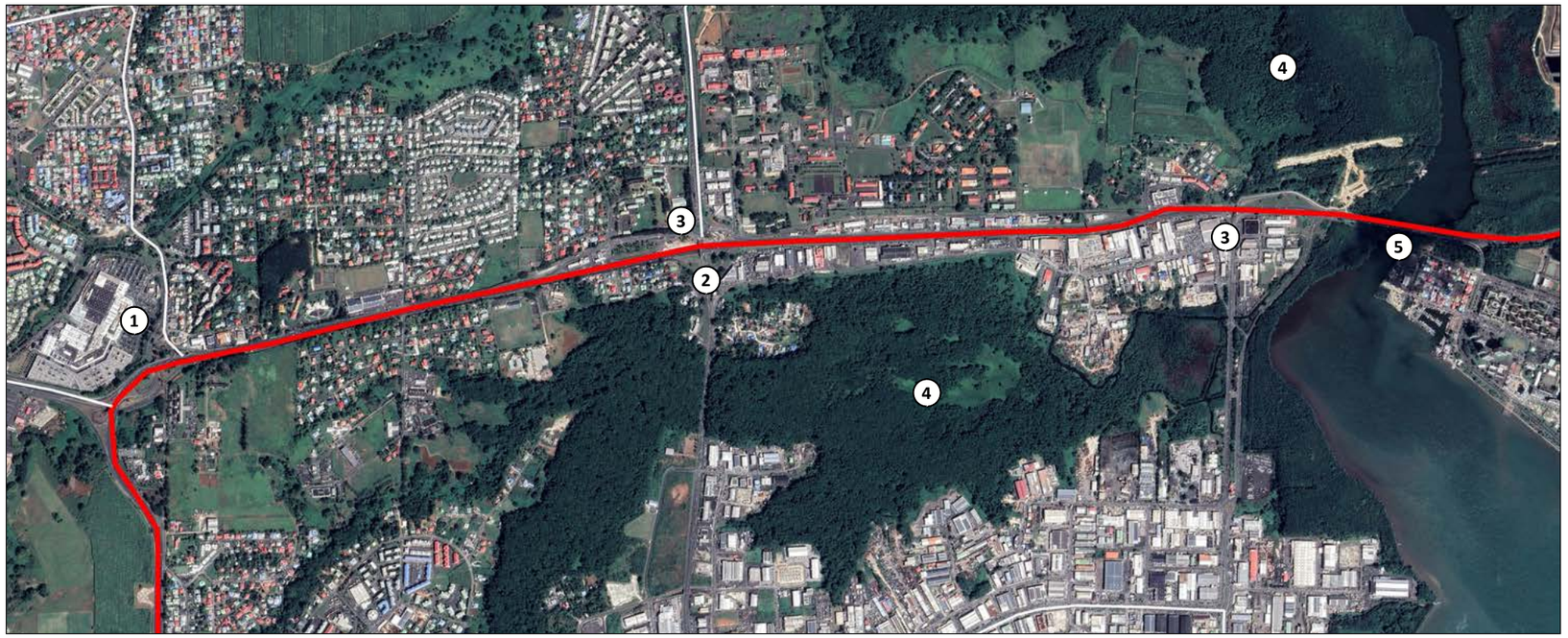
• DE FAUSSES IDÉES
C'est l'axe routier urbain des zones d'activités et commerciales dont les façades masquent des paysages de nature proche de la RN.

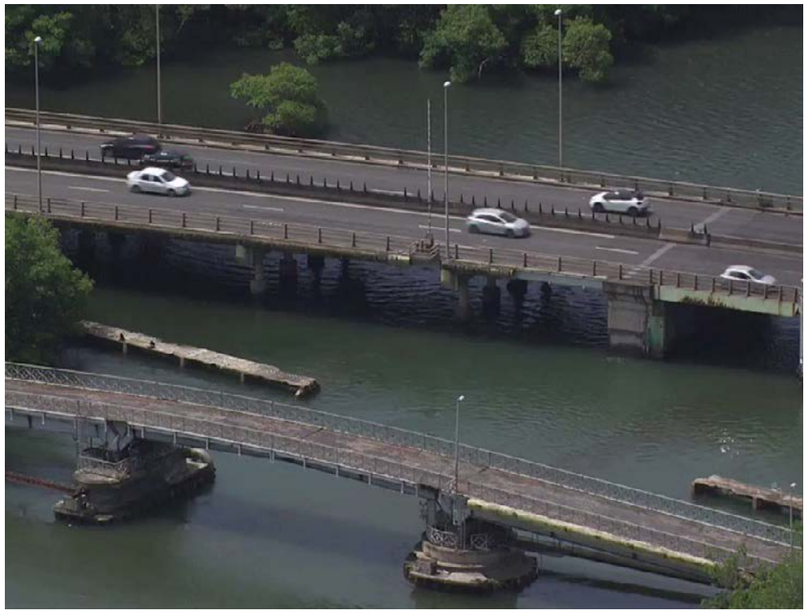
• Commune : Baie-Mahault

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine

• Typologie d'infrastructure : Voie rapide (2x3 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Vallons urbanisés de la Confluence





Les ponts de la Gabarde, au premier plan le pont de l'ingénieur L. DOULDAT - Fp La première

Cette séquence paysagère est au coeur de l'agglomération Pontoise. La RN1 traverse ici sur plus de 4 km les zones commerciales et d'activités de la commune de Baie-Mahault. ① La route est réduite à son statut d'infrastructure fonctionnelle. Elle est un axe routier de grand gabarit, desservant des secteurs économiques majeurs et des sites stratégiques de l'agglomération pointoise. La particularité de la RN1 sur la totalité de son itinéraire urbain est son faisceau de connexion très étoffé. Principale artère dans l'agglomération, la RN1 se connecte à la fois au réseau viaire secondaire (RN2001C, voies communales, etc.) et aux routes départementales de grand intérêt comme la RD24 (vers la zone de Jarry-Houelbourg) et la RD32 Voie Verte. ②

La RN1 interagit avec son environnement économique et résidentiel comme un véritable boulevard urbain, même si elle est loin d'en avoir la physionomie, et les qualités architecturales et paysagères. Cette voirie urbaine est directement connectée avec les quartiers et les activités économiques ou de services de ses franges. Véritable artère, elle irrigue de ses flux tous les espaces de l'agglomération pointoise. ③ Bien que l'ambiance paysagère dominante perçue depuis la route soit urbaine, la RN1 traverse néanmoins des espaces de nature. Ces poches vertes rappellent qu'il n'y a pas si longtemps (1950), cette langue de terre était déjà aménagée et cultivée par les hommes de manière à y vivre. Même si l'urbanisation s'est affranchit de certains milieux de grandes valeurs environnementales, celle-ci n'en reste pas moins une réalité physique qui s'impose à la ville actuelle et qui est à prendre en compte dans la ville verte de demain. ④

La zone industrielle et commerciale de Jarry est récente puisque les prémices de son développement ne remontent qu'à la fin des années 1970. Mais ce développement a été exponentiel, débordant sur la forêt marécageuse. Du côté de Jabrun, à l'ouest de la zone de Jarry, on assiste également au développement de la zone commerciale, de l'autre côté de la RN1, jusqu'à la ravine du Coin, grignotant petit à petit les espaces naturels et agricoles.
Pour la forêt humide et la mangrove de Jarry, on retiendra toutefois que le Conservatoire de Littoral a acquis la maîtrise foncière de ces espaces naturels de grande qualité et prévoit des aménagements de préservation et de découverte. Ces actions vont ainsi garantir la protection de ce qui n'a pas été détruit. La RN1 pourrait avoir un rôle de mise en valeur de ces actions par une signalétique adaptée.

Sur cet itinéraire, il ne faut pas oublier ce qui fait le lien entre les Îles de Basse-Terre et de Grande-Terre : le Pont de la Gabarre. Cet ouvrage routier moderne construit en 1950 remplace le pont construit en 1906 par les ateliers Eiffel,

RN1 - SP8 ÉCHANGEUR DE BAIE-MAHAULT > PONT DE LA GABARRE - DESCRIPTION

dessiné et imaginé par l'ingénieur guadeloupéen Louis DOULDAT à une seule voie. Aujourd'hui ce nouvel ouvrage permet le passage de 100 000 véhicules par jour. Le pont de Louis DOULDAT permet quant à lui aux piétons et aux cyclistes de traverser la Rivière Salée en évitant le flot journalier des véhicules entre Baie-Mahault et les Abymes. ⑤

Le Pont de la Gabarre offre une brève coupure d'urbanisation sur le tracé de la rocade de la RN1. Un court instant, le regard peut fuir vers un paysage lacustre où les palétuviers enfoncent leurs racines échasses le chenal.



RN1 (direction Pointe à Pitre) au droit de l'échangeur avec la RN11 (direction les Abymes).- Fp SIGNES



RN 1 au droit de l'échangeur avec la RN 11 et la RD 32 direction Baie-Mahault.- Fp SIGNES



La RN 1 depuis la station service au droit du Boulevard des Armées- Fp SIGNES



Les espaces verts des échangeurs, des jardins, des espaces de nature sauvage et des espaces publics en devenir- Fp SIGNES



L'omniprésence des enseignes publicitaires à La Jaille
Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route urbaine réduite à sa plus simple expression.
- Des échangeurs stratégiques en connexion avec RN et RD.
- Des échangeurs en contact direct avec l'urbanisation.
- Des ponts identitaires et vitaux.

Paysages :
- Traversée de zones d'activités et commerciales.
- Paysages d'enseignes et publicités.
- Les espaces verts à aménager au niveaux des échangeurs.
- Le paysage caractéristique de la mangrove non visible mais présent (vision furtive lors de la traversée de la rivière salée).
- La rivière Salée.

Environnement :
- Rivière salée, Mangrove de Jarry, Grand Cul-de-Sac Marin : autant de milieux humides protégés de grande qualité, à proximité immédiate de la route mais qui restent masqués.

Patrimoine :
- L'ancien pont de la Gabarre (Atelier Eiffel).

RN1 - SP9 PONT DE LA GABARRE > QUARTIER BOISSARD - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

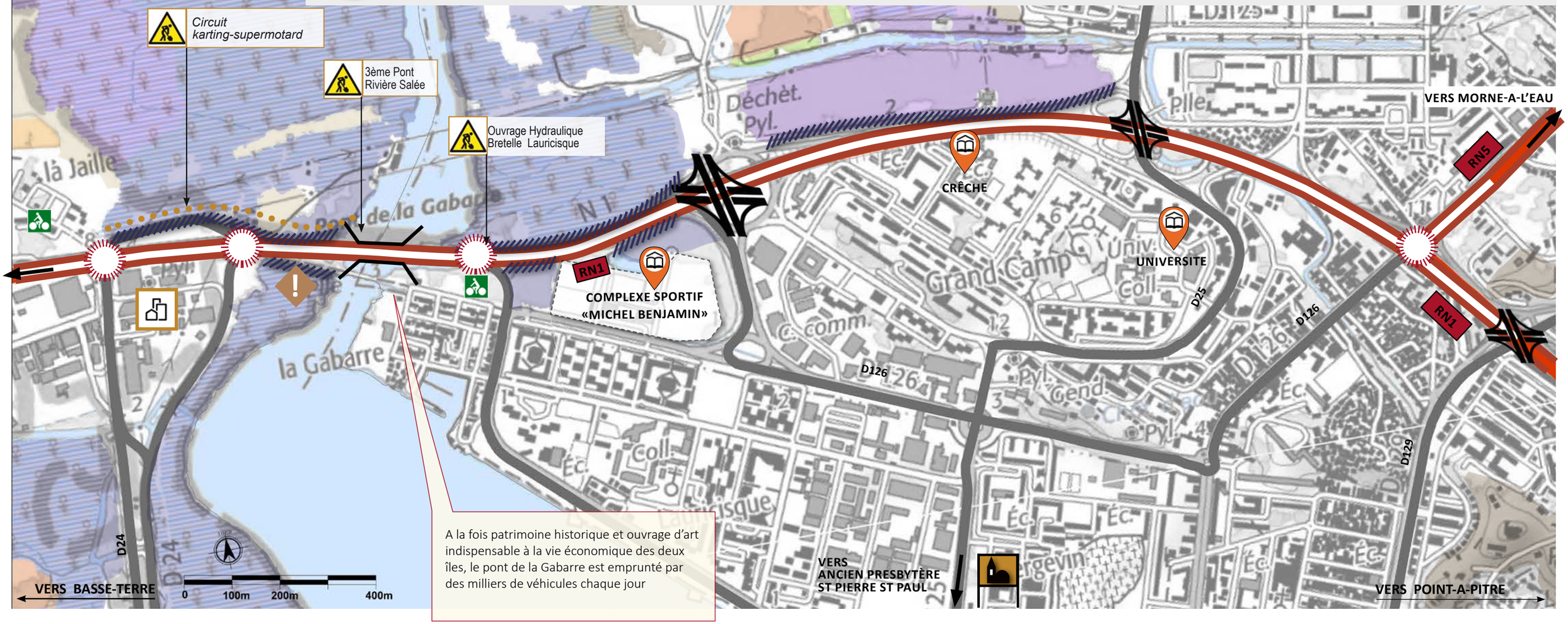
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



A la fois patrimoine historique et ouvrage d'art indispensable à la vie économique des deux îles, le pont de la Gabarre est emprunté par des milliers de véhicules chaque jour

RN1 - SP9 PONT DE LA GABARRE > QUARTIER BOISSARD - DESCRIPTION

• BOULEVARD URBAIN EN DEVENIR
Passage sur Grande-Terre

Des conditions pour transformer la voie rapide de la RN1 en boulevard urbain apaisé et partagé.

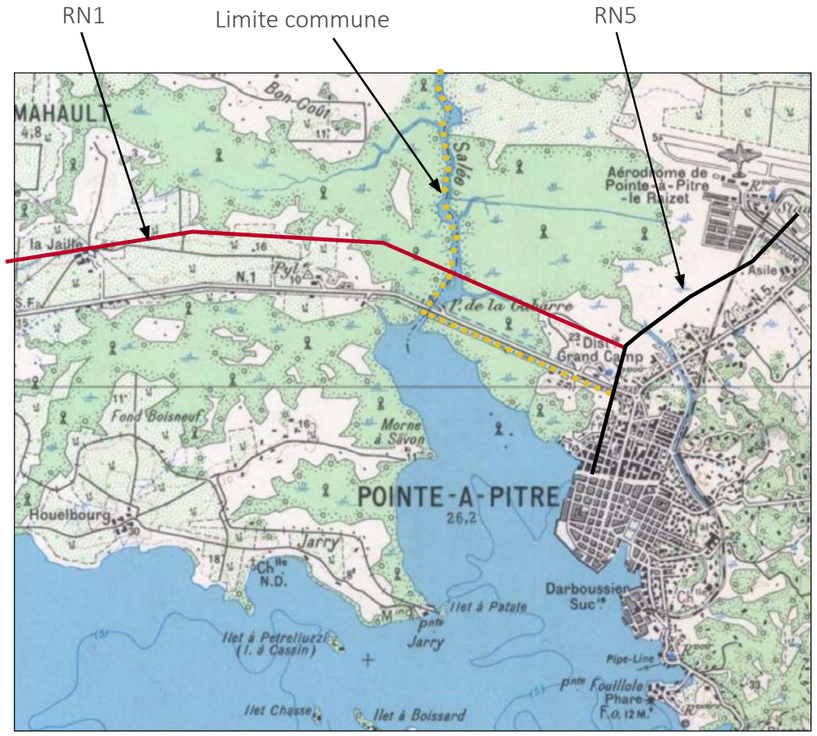
• Commune : Les Abymes (sur Grande-Terre)

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine

• Typologie d'infrastructure : Voie rapide

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : L'agglomération urbaine de Pointe-à-Pitre / Abymes-Grande-Terre





Extrait Carte IGN 1950

C'est sur cette séquence que la RN1 arrive au coeur de l'agglomération Pointoise. Toutefois, on remarquera qu'elle ne pénètre pas sur la commune même de Pointe-à-Pitre. De très petite taille, cette dernière est contournée au nord par la RN1, comme déjà en 1950 (voir carte IGN de l'époque) où la route et le pont de la Gabarre étaient en limite communale.① Sur Grande-Terre, la RN1 circule donc sur la commune des Abymes.

La RN1 actuelle, construite comme une voie rapide de contournement de l'agglomération pontoise se retrouve aujourd'hui au centre de cette agglomération, qui s'étend sans cesse. Elle donne ainsi l'impression d'être une coupure de la ville moderne et de venir « sectionner » le schéma de déplacement Nord-Sud des grands boulevards. ③

Au sein de l'agglomération pointoise, la RN1 doit-elle devenir un véritable boulevard urbain qui donne du sens à la ville en extension et crée du lien entre les quartiers ? Doit-elle maintenir ses caractéristiques ultra-fonctionnelles de voie rapide assurant le désengorgement du flux des véhicules ?
Rouler et/ou se déplacer sans encombrement avec la plus grande fluidité sur une route qui irrigue les quartiers et le centre-ville est un objectif qui ne sera pas forcément atteint par l'élargissement des chaussées mais plutôt dans la diversité des moyens de transports (transport en commun, mode doux ou actif, co-voiturage) et des cheminements dédiés.

Du fait de son itinéraire traçant dans un environnement habité de proximité, la route fait également face à des problématiques spécifiques :
- des habitats sont littéralement « collés » à la voie rapide, leurs accès donnant directement sur la RN1 soulevant des problèmes de sécurité.
- par ailleurs, les pratiques économiques informelles liées à une activité locale de vente des produits « péyi » ont lieu sur la voie rapide elle-même, au détriment, encore, de la sécurité des usagers de la route. Ces pratiques ne semblent pas compatibles avec la typologie d'infrastructure de voie rapide, particulièrement dans ce secteur au trafic très élevé. Une réflexion pourrait être engager pour arriver à maintenir cette activité dans de meilleure conditions de sécurité.

Enfin, bien que l'ambiance paysagère dominante perçue depuis la route soit urbaine, la RN traverse néanmoins des espaces de nature. La rivière Salée et sa mangrove dialoguent avec l'infrastructure routière. Les ravines et cours d'eau rejoignant la baie de Petit Cul-de-Sac Marin laissent entrevoir les espaces verts et bleus d'une nature en reconquête des délaissés routiers.④

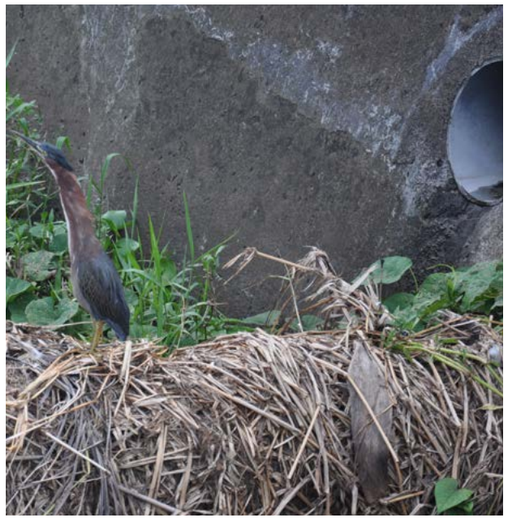
RN1 - SP9 PONT DE LA GABARRE > QUARTIER BOISSARD - DESCRIPTION



Direction Pont de la Gabarre, échangeur avec RN5 - Fp SIGNES



Stade Pierre Antonius



Héron vert (Butorides virescens) dans une ravine bétonnée, canalisée servant de déversoir aux eaux usées et de ruissellement. Agglomération pointoise- Fp SIGNES



Direction Le Gosier, échangeur avec RN5 - Fp SIGNES



Embouteillage dans l'agglomération pointoise - Fp Site internet Maisoncreole.net

A RETENIR

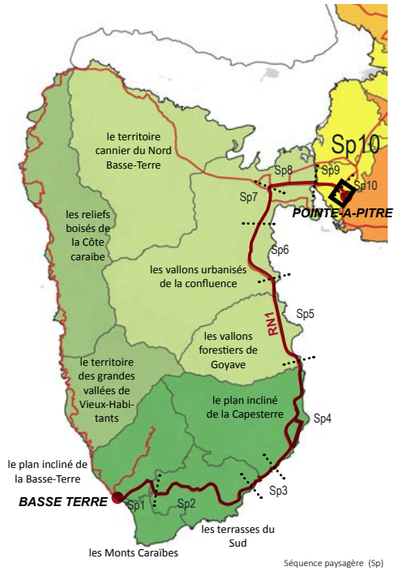
Infrastructure :
- Une route qui a transformé les grands boulevards urbains.
- Une route souvent embouteillée.

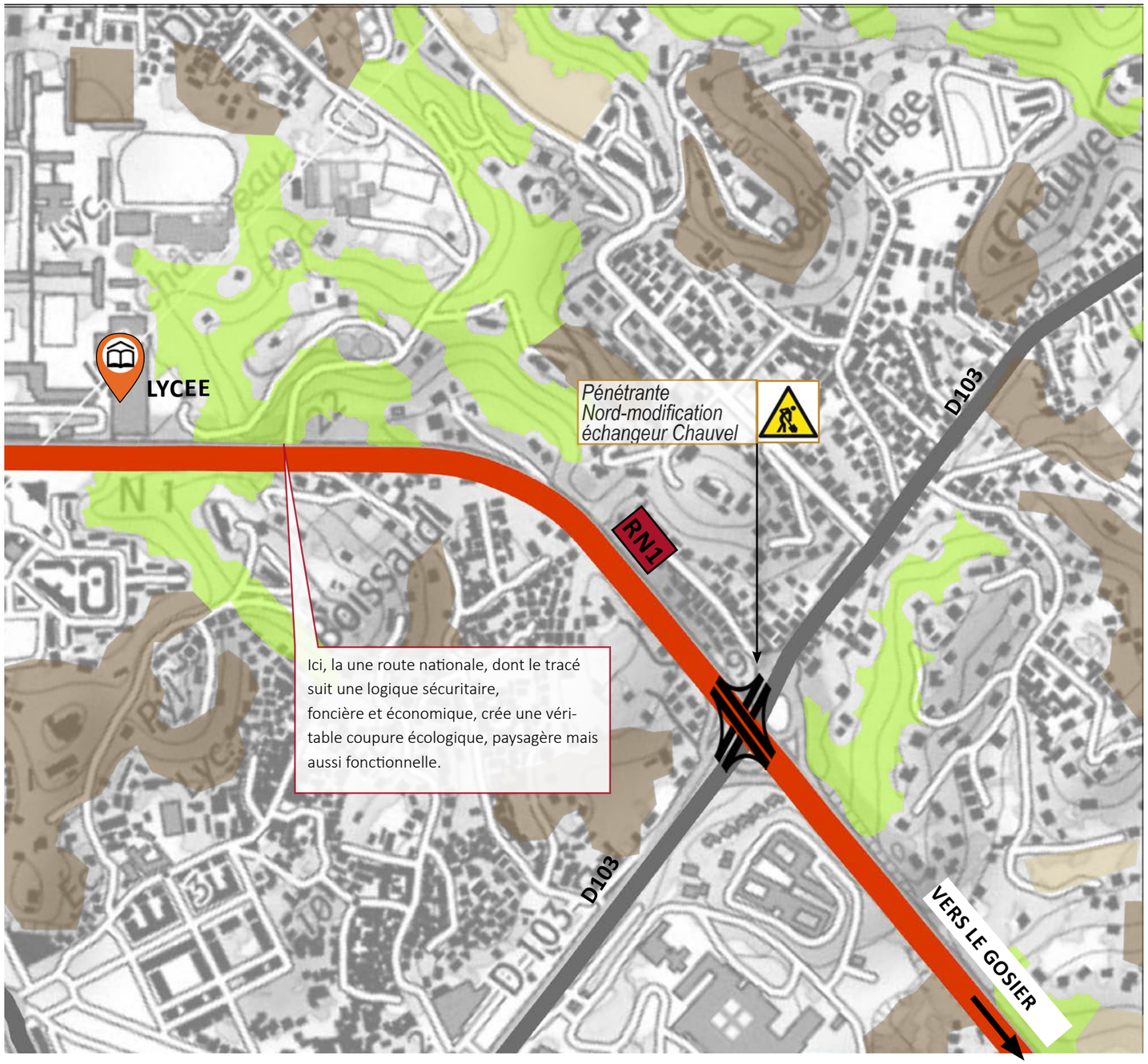
Paysages :
- Rivière Salée et ses mangroves.
- Paysages urbains résidentiels et de quartiers.
- Paysages pluriels de la vie économique d'une ville.

Environnement :
- Des habitats majeurs (mangroves, forêts humides).

Architecture :
- Architecture patrimoniale de Pointe-à-Pitre (église Saint Pierre et Saint Paul, Maison Pagès, marché central couvert, musée Schœlcher, sous-préfecture dans l'ancienne caserne d'infanterie, pavillon l'Herminier, Hôlet de Ville, Capitainerie sur la Darse, ...).

RN1 - SP10 ENTRÉE DANS LES GRANDS FONDS - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES





ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN1 - SP10 ENTRÉE DANS LES GRANDS FONDS- DESCRIPTION

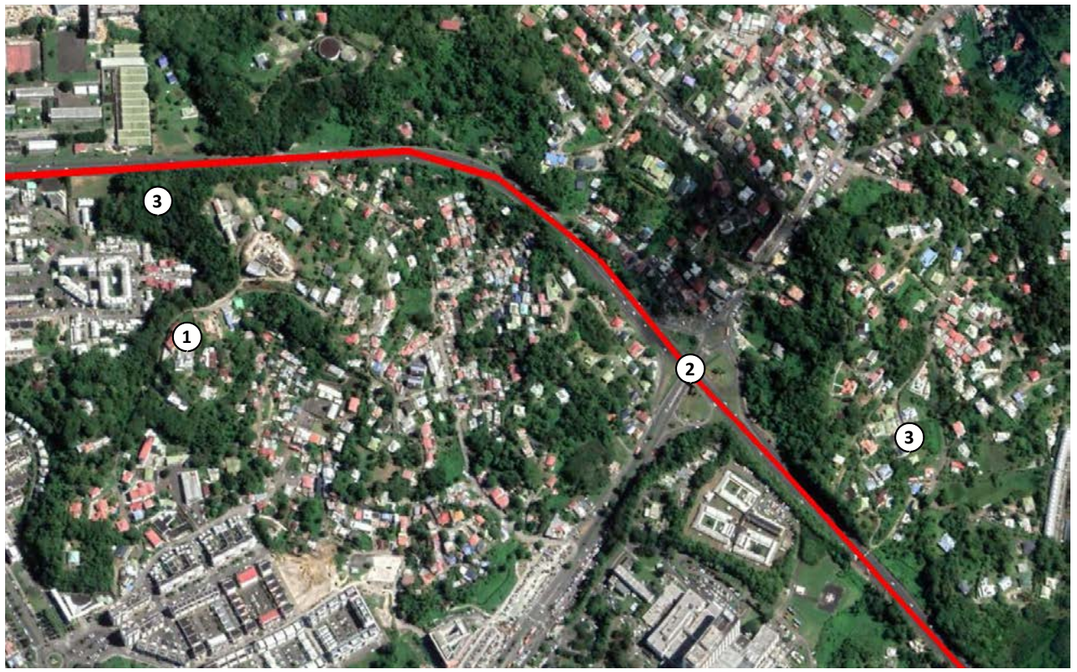
• SORTIE EN BEAUTÉ
La RN1 finit en associant à son tracé les franges du paysage des Grands Fonds qu'elle sectionne et interrompt.

• Commune : Les Abymes (sur Grande-Terre)

• Ambiance paysagère dominante n: Urbaine et forestière

• Typologie d'infrastructure : Voie rapide (2x2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : L'agglomération urbaine de Pointe-à-Pitre / Abymes-Grande-Terre





Extrait Photo Aérienne- Géoportail

Sur la dernière ligne droite pour rejoindre la RN4, le paysage autour de la RN1 s'ouvre et fait apparaître des « cours urbaines ». Assez vite, l'urbanisation linéaire devient moins dense et les résidences collectives disparaissent, alors que le relief se referme progressivement, faisant place à nouveau aux paysages verts en relief de la Guadeloupe. ①

La RN1 fonctionne avant tout comme une voie rapide urbaine. Les aménagements fonctionnels et structurels réalisés depuis plusieurs années ont conduits à en améliorer la sécurité et la fluidité du trafic toujours croissant. Le tracé de la voie, dessiné pour être le plus efficace, a fortement contraint les pratiques urbaines et sociales pré-existantes et a perturbé des milieux naturels. La route, qui précédemment « tranchait » d'ouest en est les axes principaux de déplacement nord-sud de l'agglomération, prend une nouvelle direction plein sud et coupe maintenant les artères est-ouest comme celle du boulevard Chauvel et de la route de Besson.

Les tableaux offerts à l'automobiliste sont riches et diverses : quartiers haut en couleur, diversité architecturale entre habitat vernaculaire, villas patrimoniales et constructions contemporaines. La voie rapide donne à voir l'urbanisation de l'agglomération pointoise et de la ville de Gosier. C'est sur cette séquence que la RN1 rentre dans le paysage caractéristique, authentique et exceptionnel des Grands Fonds. ③ La route permet la découverte de la juxtaposition des mornes et vallées qui composent l'identité des Grands Fonds bien qu'elle ait en même temps fragmenté les espaces naturels associés à ces paysages vallonnés, boisés sur les mornes et cultivés dans les fond de vallées.

Cette séquence est un cas pratique où se cristallisent des problématiques générales qui touchent l'ensemble du réseau routier régional : la publicité et les déchets.
La publicité vient polluer l'espace visuel et brouiller l'attention des usagers de la route. Cette pollution visuelle du paysage n'est pas uniquement associée aux zones commerciales, aux zones d'activités et à la traversée de l'agglomération pointoise par la RN1. L'affichage publicitaire aux bords des routes est courant et prend des formes diverses : panneaux de 4m x 3m, petits panneaux publicitaires s'enchaînent les uns derrière les autres. La publicité est une véritable nuisance imposée à la route, qui est le premier moyen de découverte des paysages donné aux habitants et aux touristes. Il conviendrait d'abord de faire respecter la réglementation de la publicité et d'échanger avec les annonceurs, les publicitaires et propriétaires privés qui accueillent ces affichages pour les sensibiliser à l'impact négatif de cette publicité omniprésente. Cette problématique, trouvera également des solutions au travers des EPCI et de la mise en oeuvre des plans locaux de publicité.

RN1 - SP10 ENTRÉE DANS LES GRANDS FONDS - DESCRIPTION



Enseignes publiitaires, rond-point de Poirier - Fp SIGNES



Carrefour entre le boulevard de Chauvel et la route de Besson (RD103) à la jonction de la RN1 et de la RN4 - Fp SIGNES



La RN4 et ses paysages particuliers des Grands Fonds- Fp SIGNES



La RN1 traversant les quartiers Boissard et Baimbridge- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Transition RN1 & RN4 au droit de l'échangeur de la route de Besson et du Bd de Chauvel.

Paysages :
- Frange Sud Ouest des paysages des Grands Fonds.
- Découverte du paysage caractéristique des Grands Fonds par le biais de la RN.
- Mixité des tableaux paysagers, mornes, vallons, forêts, habitats, ...
- Coulées vertes.

Environnement :
- Milieux caractéristiques des Grands Fonds.
- Rupture de continuité des coulées vertes.

Architecture :
- Architecture patrimoniale de Pointe-à-Pitre (église Saint Pierre et Saint Paul, Maison Pagès, marché central couvert, musée Schœlcher, sous-préfecture dans l'ancienne caserne d'infanterie, pavillon l'Herminier, Hôlet de Ville, Capitainerie sur la Darse, ...).

RN1 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGE & IDENTITÉ DU TERRITOIRE

• **Grande diversité des paysages parcourus** (forestier, agricole, cours d'eau, mangroves, littoral, urbain). Itinéraire long de 80 km.

• **Nombreuses fenêtres paysagères depuis la route** : points de vues sur les îles des Saintes et de Marie Galante, sur les reliefs montagneux de la Soufrière et des Monts Caraïbes. Absence de belvédère invitant à observer le paysage (exception faite du belvédère de la Regrettée)

• **Itinéraire de contournement des villes** qui s'installe dans des terres agricoles et des milieux naturels. Ouverture de nouveaux points de vue mais rupture des continuités éco-paysagères
> contournement de Capesterre Belle-Eau, déviation de Sainte-Marie actuellement à l'étude (juillet 2023 ; phase Avant-Projet)

• **Perte d'identité des paysages agricoles via une dynamique très forte de peri-urbanisation :** urbanisation diffuse, lâche et non contrôlée à proximité des villes dont elles deviennent les banlieues (constructions en bord de route, zone d'activité et commerciale, multiplication des dessertes, ...)

• **Pollution visuelle** : multiplication de l'affichage publicitaire, pollution physique de bord de route (épaves de voitures, décharges sauvages, déchets...)

• **Nombreux délaissés routiers** qui concourent à une image dépréciée du paysage de proximité de bord de route.
> à l'entrée de la ville Basse-Terre et à Bananier notamment

• **Absence significative d'arbre d'alignement ou de trame végétale structurante** le long de la route. Pas de plantations dans les nouveaux projets d'aménagements routiers. Fleurissement des giratoires et échangeurs (végétation ornementale et espaces enherbés fauchés)

• **Gabarits routiers et emprises des infrastructures routières qui paraissent surdimensionnées** sur certaines sections. Vocabulaire d'aménagement autoroutier (glissière métallique, terre plein central béton, talus bétonné, murs anti-bruit...) qui entraine une banalisation du paysage routier de proximité.
> rocade de contournement de Capesterre-Belle-Eau, giratoire de la Kassaverie, ...

MOBILITÉS ET USAGES

• **Itinéraire majeur pour relier la capitale administrative de Basse-Terre et la capitale économique de Pointe-à-Pitre.** Axe de déplacement pour la mobilité régionale, détourné des traversées des centre-bourgs, et donc majoritairement dissocié de la mobilité locale (nombreux trajets pendulaires imposés par le bassin d'emploi de CAPEX et transport de marchandises assuré uniquement par voie terrestre). Itinéraire qui a fait l'objet de nombreuses améliorations pour fluidifier le trafic automobile. Le réseau viaire départementale dessinent des voies parallèles, alternatives, qui permettent une desserte locale des espaces habités.

• **Conflits entre mobilité régionale et desserte locale** sur les sections encore calquées sur l'itinéraire historique traversant les centres-bourgs (Sainte-Marie, Saint-Sauveur, Bananier). Effet de congestion. Sections sur lesquelles la route est un élément central du cadre de vie.

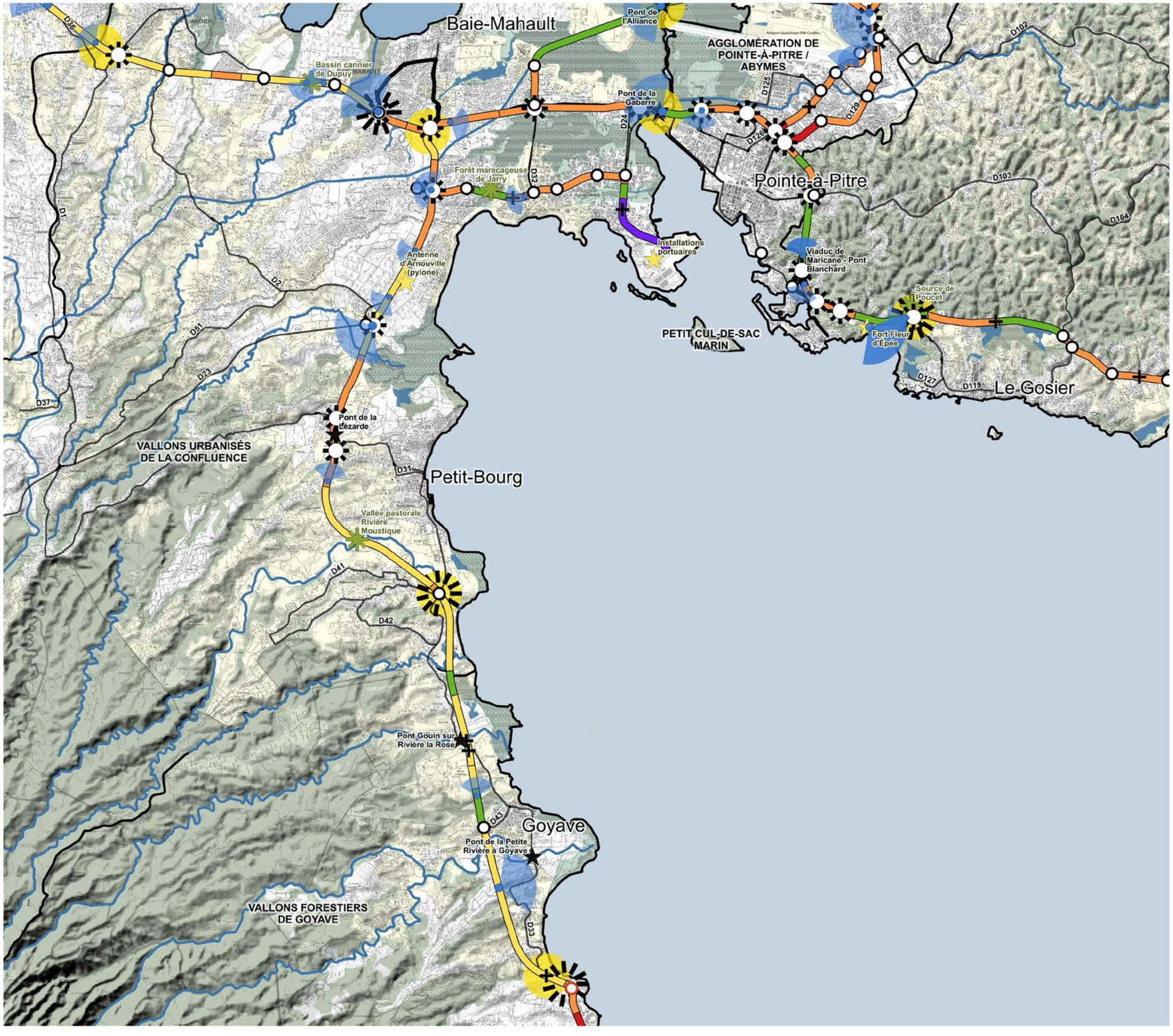
• **Vecteur de découverte**, axe principal pour rejoindre les sites touristiques de la Basse-Terre (Chutes du Carbet, Parc Archéologique des Roches Gravées, plage de l'Anse Salée à Bananier, etc.). Itinéraire identifié comme circuit touristique.

• **Absence/manque de lieux d'arrêts et de commodité pour l'automobiliste** (toilettes, stationnement, collecte des déchets, infos touristiques...)

• **Modèle routier qui privilégie la fonction d'absorption d'un trafic conséquent** : infrastructure majoritairement traitée comme voie rapide ou route expresse ; autoroute urbaine déconnectée de la trame urbaine qui privilégie la fluidité du trafic à travers l'agglomération pointoise. Les contraintes d'aménagement de tels gabarits routiers imposent des tracés rectilignes, une déclivité modérée et des courbes amples qui entraînent une abstraction plus grande du relief (arasement de morne, route en déblai/remblai, talus conséquent créant des ornières...). La route rentre moins en dialogue avec le socle support des paysages.
> Projet de mise à 2x2 voies section Pérou/Cambrefort en phase d'études préliminaires (juillet 2023)

• **Ponctuellement, voirie réservée exclusivement à la circulation automobile (statut de voie rapide)**
> Coutournement de Capesterre Belle-Eau
> Voie rapide urbaine à travers l'agglomération pointoise à partir du giratoire avec la D33 au sud de Petit-Bourg

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN1 CÔTE-AU-VENT



Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre statique

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

urbaine

péri-urbaine

rurale

forestière

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Ouvrages d'art

Espaces remarquables sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Rotule routière

Échangeur

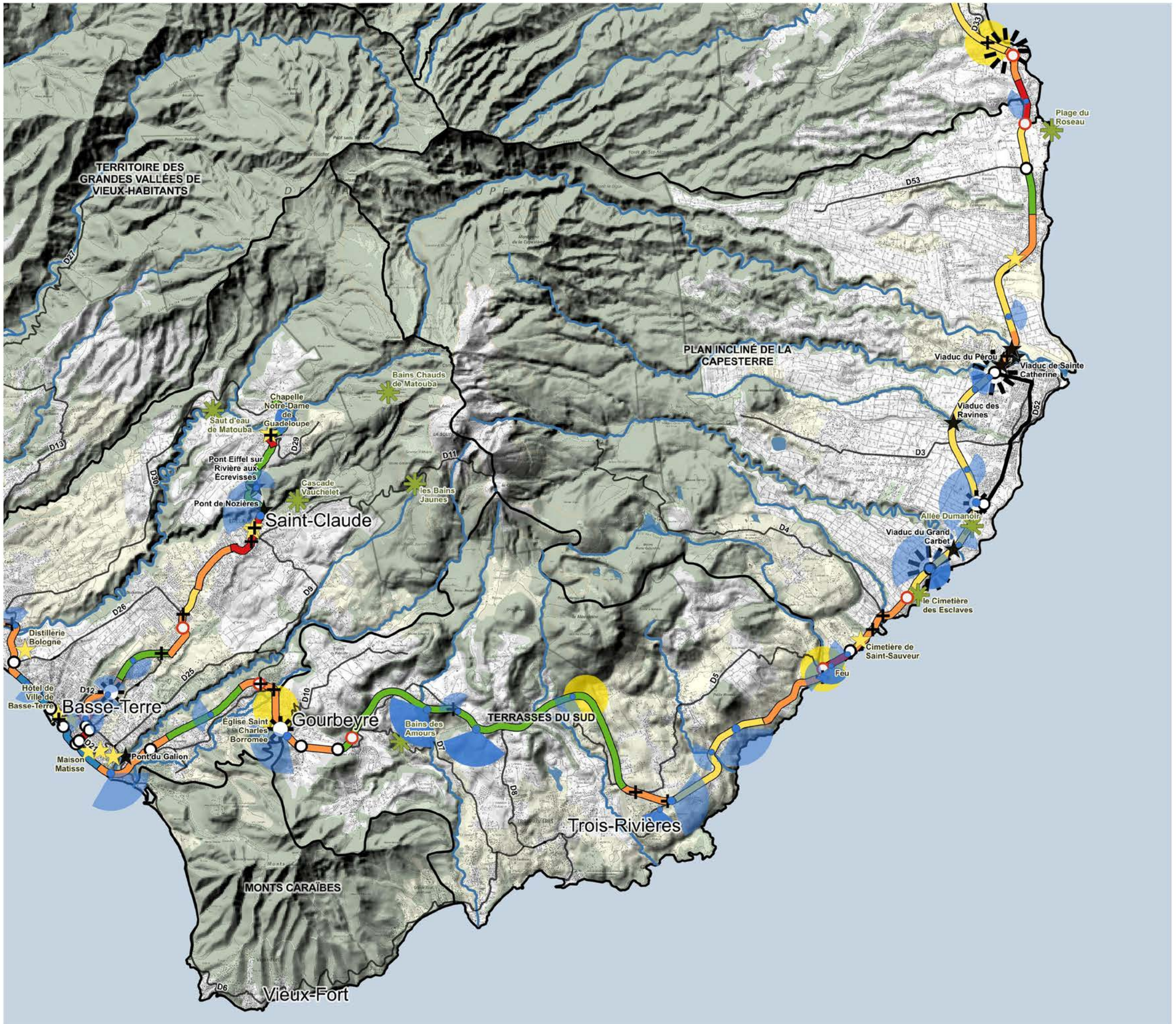
Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN1 SUD BASSE-TERRE



Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre statique

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

- urbaine
- péri-urbaine
- rurale
- forestière
- littorale

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

- Ouvrages d'art
- Espaces remarquables sur le plan paysager
- Patrimoine bâti

Aménagements routiers

- Rotule routière
- Échangeur
- Giratoire
- Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

RN1 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN1 offre d'importants contrastes dans sa relation avec les espaces naturels. Elle permet la découverte de secteurs très différents allant des espaces côtiers, avec mangrove et autres zones marécageuses, jusqu'à des milieux d'altitude (altitude modérée – 430 m) couverts de forêt ombrophile.

Ses incidences sur le milieu naturel sont également contrastées. Dans le sud, elle présente un profil en travers réduit, à 2 voies, qui s'insère bien dans le relief en limitant les terrassements. Par contre, dans le nord, sa configuration à 2 x 2 voies est beaucoup plus impactante. Elle coupe les reliefs de façon rectiligne (déblai dans les mornes), créant des effets d'emprises très larges. Les franchissements de la voie par la faune y sont quasiment impossibles, d'autant plus que les vitesses de circulation sont très élevées.

Les secteurs à enjeux, le long de la RN1, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Ces secteurs sont ;

> Milieux forestiers de qualité rencontrés aux abords de la route : c'est dans le sud, sur Gourbeyre et Trois-Rivières, que la RN1 côtoie ces milieux forestiers. En raison, de son tracé qui, du bord de mer, monte jusqu'à plus de 400 m d'altitude ici, différents étages de végétation forestières y sont visibles : forêt semi-décidue (xérophile), forêt sempervirente saisonnière (forêt mésophile), forêt ombrophile sub-montagnarde.

> Milieux humides : les milieux les plus remarquables vont être les vastes marais et mangroves d'arrière côte dans les secteurs de Petit-Bourg ou de Goyave mais quelques secteurs plus ponctuels, le long de cours d'eau, sont également de qualité, comme la petite mangrove, au niveau du franchissement de la rivière du Bananier (Capesterre-Belle-Eau).

• **Les ruptures de continuités terrestre ou aquatique** lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune : franchissement de cours d'eau avec des seuils créant une rupture de l'écoulement des eaux, franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. Ces secteurs à risques, potentiels ou avérés, sont identifiés au SRPNB :

> Pour les continuités terrestres : 17 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 80 km de la RN1. Ces points de conflits sont, grande partie, potentiels mais certains sont clairement identifiés, par exemple pour les populations d'Iguane des Petites Antilles ou pour les corridors de déplacement des chauves-souris (voir ci-après).

> Pour les continuités aquatiques : 5 ruptures des continuités aquatiques sont identifiées par la SRPNB sur la RN1, comme par exemple sur le ravin St-Nicolas (Petit-Bourg), avec un double busage sur grande longueur et un seuil en béton, ou sur la rivière Grande-Anse (entre Trois-Rivières et Gourbeyre) en raison d'un seuil béton.

• **Les points de conflits avérés avec les milieux naturels.** Il s'agit de secteurs où des menaces sur le milieu naturel, liées à la route, sont identifiées. Ces menaces sont essentiellement présentes dans les secteurs le plus sensibles comme les abords de cours d'eau, les abords du littoral et les abords des zones humides. Elles peuvent être liées à des ruptures de continuités écologiques (cf ci-dessus) ou à tout autre phénomène lié aux activités humaines induites par la route (dérangement, dégradation, collision,…).

> Risque de conflit avec une population résiduelle d'Iguane des Petites Antilles, sur Capestrerre-Belle-Eau, depuis le secteur de l'Allée Dumanoir jusqu'à Sainte-Marie.

> Risque de collision de chiroptères, en raison de la rupture de la continuité boisée au dessus de la route, dans les secteurs de forêts humides et de mangroves de Petit-Bourg et Goyave : ravine Mahaut, rivière la Sarcelle, rivière la Rose. Ces zones concernent notamment la Sérotine de Guadeloupe, espèce strictement endémique de Guadeloupe (et même de Basse Terre), classée « en danger » sur la liste rouge mondiale des espèces menacées.

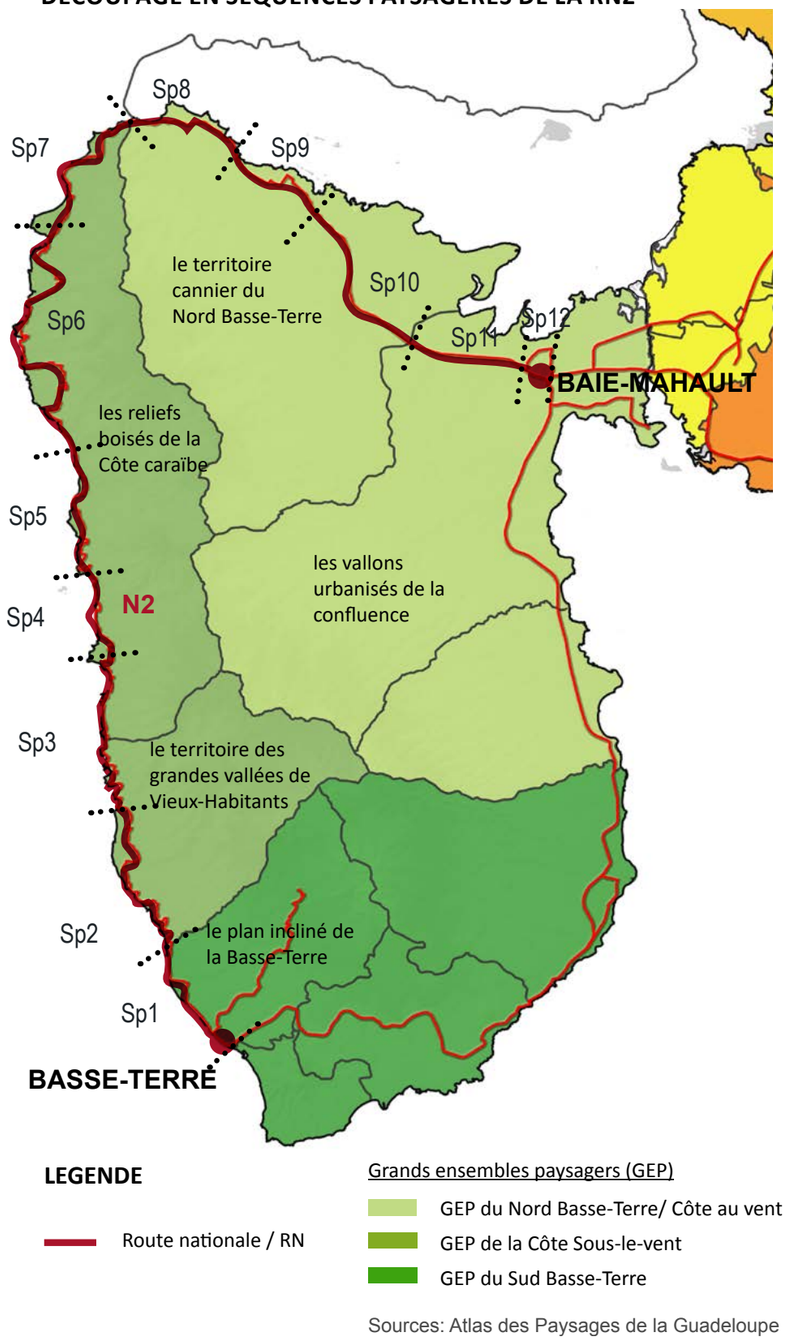
> Présence d'espèces végétales exotiques envahissantes, nécessitant une gestion spécifiques dans toutes les interventions de gestion pour éviter leur dissémination : par exemple Typha domingensis dans l'échangeur de Versailles, ou Tulipier du Gabon dans un délaissé à Trois-Rivières.

RN2 - ROUTE DE LA CÔTE-SOUS-LE-VENT - PORTRAIT

RN2 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 2
- Dénomination possible : Route de Basse-Terre à Baie-Mahault, Route de la Côte Caraïbe, Route de la Côte-Sous-le-Vent
- Caractéristiques principales : Route côtière fortement contrainte par les reliefs boisés et les grandes vallées, route la plus longue de l'archipel
- Longueur : 85 km
- Point de départ : Rond-point « des chevaux » à la croisée des RN1 et RN3, sur le front de mer de la ville de Basse-Terre
- Point d'arrivée : échangeur RN2/RN1 à Baie-Mahault
- Communes traversées : Basse-Terre, Baillif, Vieux-Habitants, Bouillante, Pointe-Noire, Deshaies, Sainte-Rose, Lamentin, Baie-Mahault
- EPCI concernés : Communautés d'agglomérations de Cap Excellence, Nord Basse-Terre et Grand Sud Caraïbe
- Séquences paysagères identifiées dans le cadre du Plan Paysage : 12

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN2



Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

La RN2 est certainement l'itinéraire qui est resté le plus fidèle à la représentation d'un itinéraire de desserte mais aussi d'une route «Paysage», même si celle-ci à l'approche de la conurbation pointoise fait l'objet de transformations et d'aménagements conséquents.
Sur les 85 km parcourus, c'est la route nationale qui peut se prévaloir de d'être le plus longtemps au contact du littoral, avec plus de 50 km de Basse-Terre jusqu'à Sainte Rose.

La RN2 dessert la Côte Sous-le-Vent pour remonter jusqu'au nord à Pointe Allégre, qu'elle franchit en s'écartant du littoral, avant de redescendre vers le sud pour rejoindre Sainte-Rose au droit du Grand Cul-de-Sac Marin. A partir de là, la RN2 prend ses distances avec la côte, en se tenant à l'intérieure des terres, pour rejoindre Baie-Mahault au milieu des champs de canne à sucre. Ce tracé identique à celui des années 1950 est dû à la nature de la côte marécageuse du Grand Cul-de-Sac Marin, plus délicate pour faire passer un réseau structurant.

Les paysages offrent deux univers côtiers très différents, caractérisés par la géologie et la géomorphologie de la côte Sous-le-Vent et de la côte du Grand Cul-de-Sac Marin.

S'agissant des enjeux de biodiversité, la RN2 côtoie de nombreux espaces naturels remarquables. Les incidences liées à l'utilisation de la route restent toutefois probablement modestes en raison d'une géométrie adaptée au contexte : chaussée à 2 voies, sinueuse, calée sur les courbes de niveau du relief, avec une vitesse de circulation modeste.

Le long de la Côte Sous-le-Vent, l'itinéraire de la RN2 alterne régulièrement entre la côte et les arrières plages, à une altitude proche de 0, et des incursions dans la forêt à des niveaux dépassant les 100 m d'altitude, sur Bouillante, Pointe-Noire et Deshaies, avec un point culminant à 260 m (col de Borromée). Sur tout ce secteur, la route traverse régulièrement les cours d'eau dévalant les reliefs des montagnes de Basse-Terre.

Dans sa partie nord, à partir de Sainte-Rose, elle pénètre dans les zones de cultures (essentiellement canne à sucre). Sur cette dernière partie, les espaces naturels à enjeux sont surtout liés aux zones humides : cours d'eau, zones marécageuses et mangrove, notamment sur Lamentin et Baie-Mahault.

RN2 - ROUTE DE LA CÔTE-SOUS-LE-VENT - DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - BASSE-TERRE > BAILLIF - FRONT DE MER URBAIN
Cette séquence plate et linéaire constitue une « pause » entre les fortes pentes de Trois-Rivières/Gourbeyre et la route sinueuse de la Côte sous-le-Vent.

SP2 - BAILLIF > PETITES SUCRERIES - SINUEUSE
Route au plus près de son relief et des divers paysages naturels, agricoles et habités

SP3 - MARIGOT > BOUILLANTE - LA ROUTE CÔTIÈRE
En fusion avec son socle support, la route présente ses plus belles anses

SP4 - MORNE-À-LÉZARD > PLAGE DE MALENDURE - LES FORETS DU BORD DE MER
La route dans sa diversité des paysages qu'elle côtoie vient ici dialoguer avec la forêt et lécher le littoral

SP5 - PLAGE DE MALENDURE > POINTE NOIRE - PAYSAGE INVISIBLE
Alors que la mer est présente sur toute la séquence, la route ne se retrouve jamais en contact avec celle-ci

SP6 - POINTE-NOIRE > DESHAIES - UNE COTE ACCIDENTÉE
La route est à l'image du relief prononcé qu'elle parcourt, vallées profondes, col... vigilance de tous les instants

SP7 - DESHAIES > PLAGE DE CLUGNY - TRANSITION PROGRESSIVE
La route amorce sa sortie vers la plaine agricole

SP8 - PLAGE DE CLUGNY > PLAGE DE LA RAMÉE - CHANGEMENT DE DÉCORS
Séquence à l'interface de paysages différents

SP9 - SAINTE-ROSE - TRAJECTOIRE URBAINE
Traversée de la ville de Sainte-Rose

SP10 - SAINTE-ROSE > LAMENTIN
Territoire qui conjugent passé et présent entre un paysage agricole historique et un paysage urbain contemporain

SP11 - LAMENTIN > BAIE-MAHAULT - ENTRE DEUX
Une route entre les vallons, terminaisons des reliefs de la chaîne montagneuse de l'île de Basse-Terre et la baie du Grand Cul de Sac Marin

SP12 - CROISEMENT RN1/RN2
Voie rapide pénétrant dans l'agglomération pointoise



Sp1 - Sortie du bourg de Baillif direction Vieux-Habitants



Sp2



Sp7



Sp12- Vue dégagée dans l'axe de la route sur le territoire cannier du Nord et les reliefs de Basse-Terre depuis l'échangeur RN2-RN2002- Fp MRuffin

RN2 - ROUTE DE LA CÔTE-SOUS-LE-VENT - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Sinuosité d’une route qui serpente au grè du vallonnement - Fp MRuffin

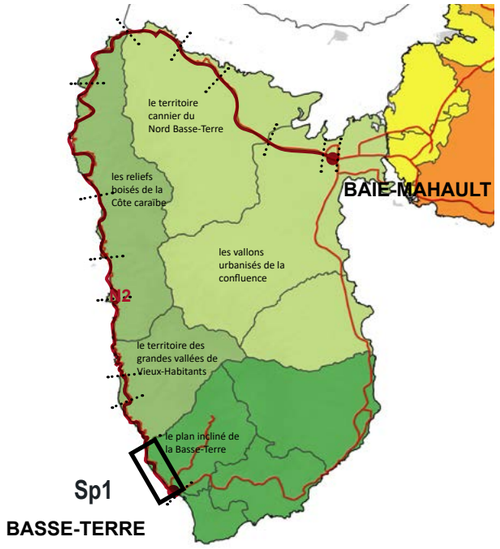


Ouverture visuelle maritime offerte depuis Morne Capado, vue sur la Pointe du Petit Bas-Vent à gauche et sur l’îlet à Kahouane à droite
Fp- MRuffin



Traversée de la Rivière de Beaugendre, Vieux-Habitants
Fp- MRuffin

RN2 - SP1 DE BASSE-TERRE À BAILLIF - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

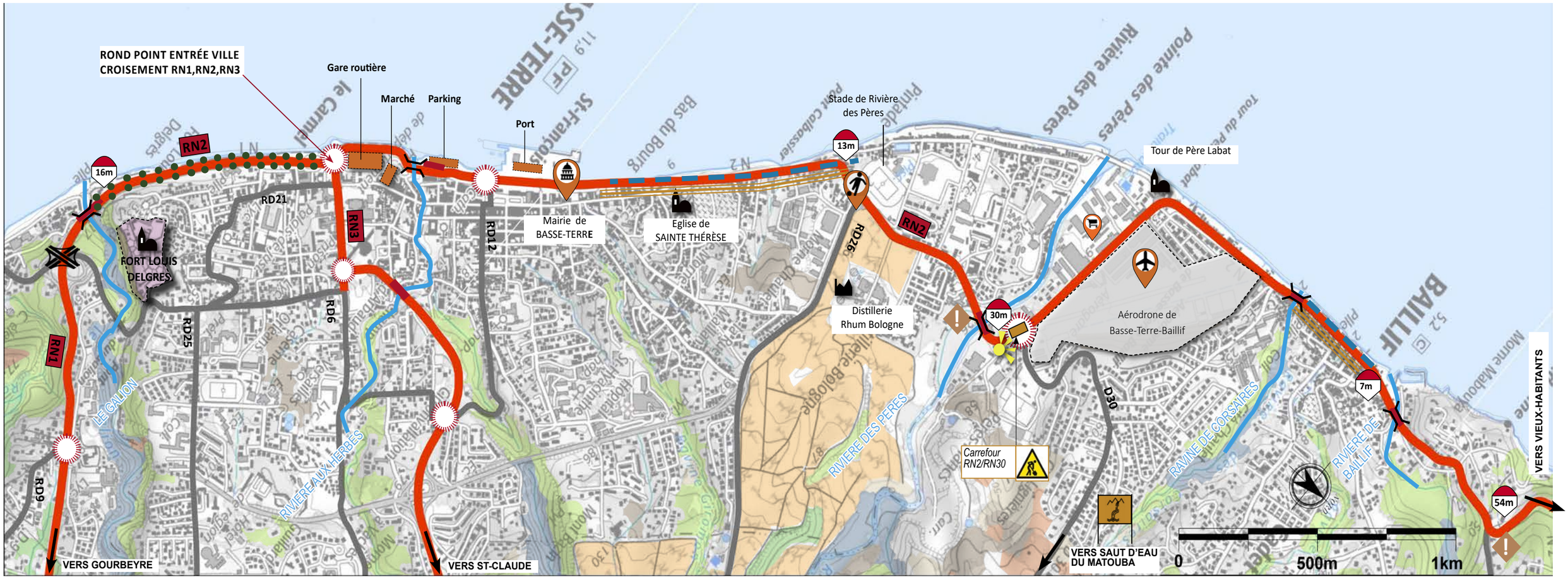
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN2 - SP1 DE BASSE-TERRE À BAILLIF - DESCRIPTION

• FRONT DE MER URBAIN
Cette séquence plate et linéaire constitue une « pause » entre les fortes pentes de Trois-Rivières/Gourbeyre et la route sinueuse de la Côte sous-le-Vent.

• Communes concernées : Basse-Terre, Baillif

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine (séquence la plus urbaine de la Côte Sous-le-Vent)

• Typologie d'infrastructure : Boulevard urbain

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plan incliné de Basse-Terre



La comparaison entre l'IGN de 2020 et la photo aérienne de 1950 montre comment la RN 2 est venue prendre un morceau de littoral pour s'implanter.



Au départ du « rond-point des chevaux », la RN2 longe le littoral de la ville de Basse-Terre. La route prend une trajectoire intérieure et franchit la rivière des Pères, limite naturelle et administrative, qui marque le paysage par sa ripisylve conséquente. ① L'automobiliste découvre la piste de l'aérodrome, vaste zone ouverte ouvrant une vue frontale avec la mer. Puis la route longe de nouveau le littoral de la ville de Baillif. ⑥

Cette séquence urbaine en front de mer est caractérisée par l'étendue bleue de la Mer des Caraïbes à l'ouest, le profil des Monts Caraïbes au sud et par l'urbanisation dense à l'est. Aucun élément à l'horizon sur la vaste étendue bleue uniforme ne permet de fixer le regard. La nature du littoral, essentiellement composé d'enrochement anthropique et de minces plages de galets grossiers, n'anime pas particulièrement le parcours de cette frange littorale. Au pied du plan incliné, cette séquence plate et linéaire constitue une « pause » pour la vigilance et la conduite de l'automobiliste sur le tracé général de l'axe routier, entre les fortes pentes de Trois-Rivières/Gourbeyre et la route sinueuse de la Côte sous-le-Vent.

La route adopte la physionomie d'un boulevard urbain. Sur 2 km, l'axe routier est doublé d'une promenade piétonne côté mer soulignant l'ouverture maritime. ④ Pour autant, cette séquence reste peu attractive : du stationnement côté mer comme écran visuel, l'absence de trame verte, la pollution par les déchets ou encore le manque d'aménagement déqualifient cette séquence et ne participent pas à véhiculer une image attractive de la capitale administrative. Un projet de requalification urbaine et paysagère de ce boulevard pourrait transformer cette séquence en véritable vitrine pour la ville de Basse-Terre (dépasser la simple fonction routière de la route, dessiner une promenade continue et longer des espaces publics en lien avec la mer).

L'observation de la carte IGN de 1950 permet de se rendre compte de l'espace gagné sur la mer. L'ancien phare du port, qui se trouvait au bord de l'eau, est aujourd'hui à 60 m du rivage. ②. D'autre part, les infrastructures de Basse-Terre étaient, dans les années 30, installées à l'intérieur de la ville, à distance de la Mer des Caraïbes et de ses caprices. Depuis, l''infrastructure routière s'est installée dans l'espace maritime et les milieux côtiers à grand renfort de remblais et d'enrochements. Cet aménagement impose aujourd'hui des contraintes considérables vis-à-vis de la mer et des aléas climatiques qui se font plus violents et plus réguliers. ③

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence, très urbaine, ne renferme pas d'enjeu écologique notable. Le SRPNB y identifie toutefois, quelques points de conflits potentiels pour la faune terrestre. Enfin, la rivière des Pères constitue un point remarquable de la séquence.

RN2 - SP1 DE BASSE-TERRE À BAILLIF - DESCRIPTION



Promenade du bord de mer à Basse-Terre- Fp Internet.



Ouragan Maria en Septembre 2017- Fp Internet



Rond Point « des chevaux » considéré comme l'entrée de ville Fp SIGNES

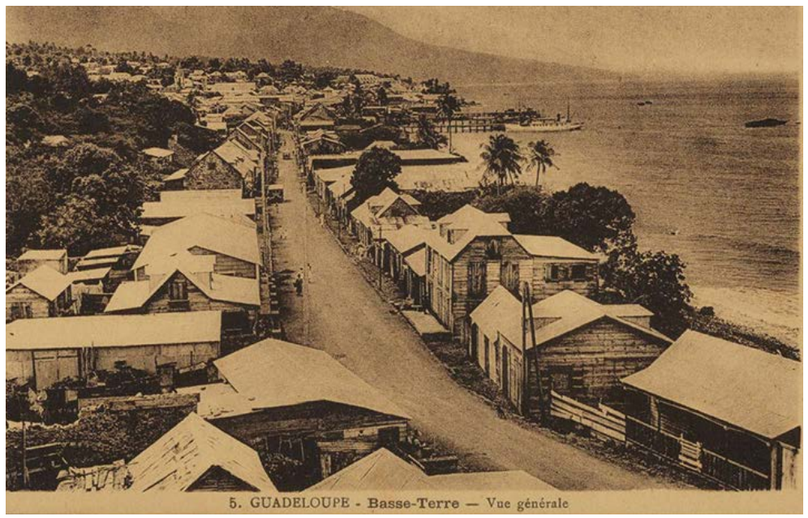


Photo ancienne de la route de Basse-Terre à l'intérieur de la ville Fp Internet



Restauration rapide sur un parking en bord de route à la sortie de Baillif- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Boulevard urbain
- Une frontière entre la ville et la mer

Paysages :
- Front de mer linéaire
- La rivière des Pères et sa ripisylve, structure paysagère significative.
- Boulevard urbain de Basse-Terre à réaménager et requalifier avec sa promenade.

Environnement :
- Bord de mer à réhabiliter
- La rivière des Pères, constituant un corridor boisé de qualité entre le littoral et le versant boisé (avec point de conflit potentiel au niveau de l'ouvrage de la RN94 – selon le SRPNB)

Architecture :
- Eglise Sainte Thérèse

Patrimoine :
- Jardin botanique
- Jardin de Beauvallon
- Distillerie Bologne

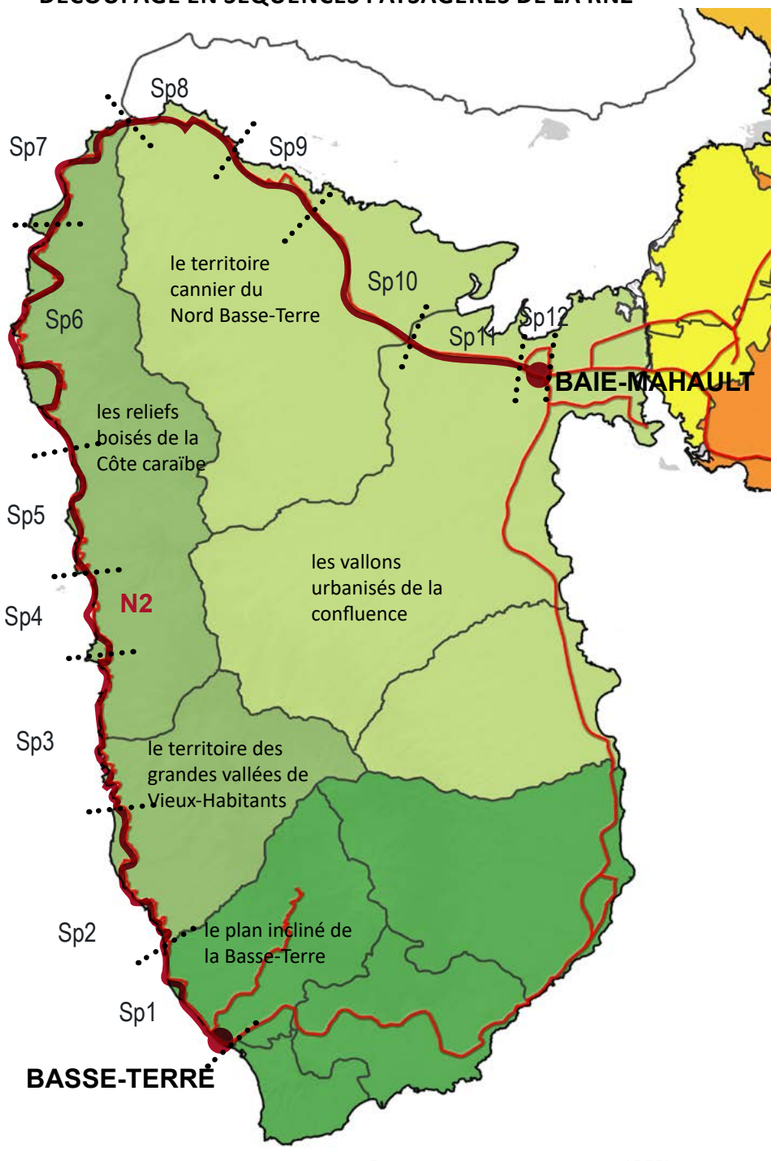
RN2 - TERRITOIRE DES GRANDES VALLÉES DE VIEUX HABITANTS - SP2>SP3

Cette unité regroupe trois séquences paysagères. Des routes secondaires y sont connectées, liées à une urbanisation plus en hauteur et à l'intérieur des terres.

La RN2 est souvent en retrait du littoral, en hauteur. L'ensemble de l'unité de Vieux-Habitants présente un étagement général avec une succession typique, composé depuis le littoral par : une bande d'espace naturel sur le littoral / un secteur urbanisé à l'écart de la RN2 / une coupure forestière (plus ou moins marquée) / des cultures / les reliefs boisés. Les versants abrupts et densément boisés des vallées de Vieux-Habitants cadrent fortement les vues longitudinales, en tout cas quand la profondeur de champ permet une vue à longue distance à la faveur d'un virage de la route et d'un premier plan dégagé.

Le regard ne peut fuir, butant sur un les escarpements boisés. La RN2 est souvent séparée de la côte par un écran de végétation ou du bâti, ne permettant pas de vues latérales vers la mer. Seules les vues depuis les hauteurs maintiennent le lien maritime, le plus souvent dans la perspective des voies très pentues.

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN2



Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

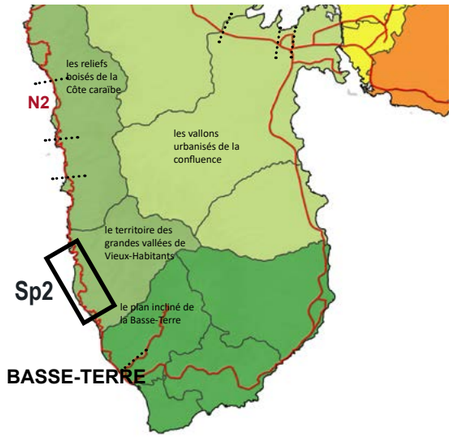


Traversée de la ravine Renoir, Anse à la Barque - Fp MRuffin



Belvédère Anse à la Barque, Pointe Batterie- Fp MRuffin

RN - SP2 DE BAILLIF À PETITES SUCRERIES - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

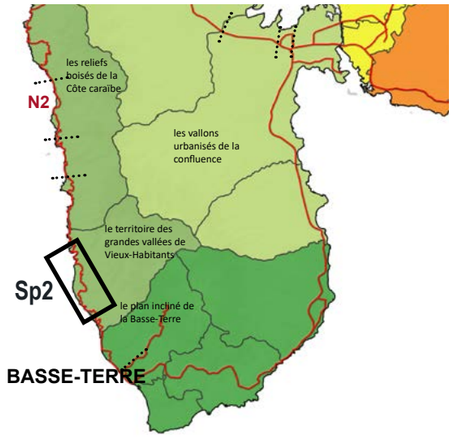
ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés

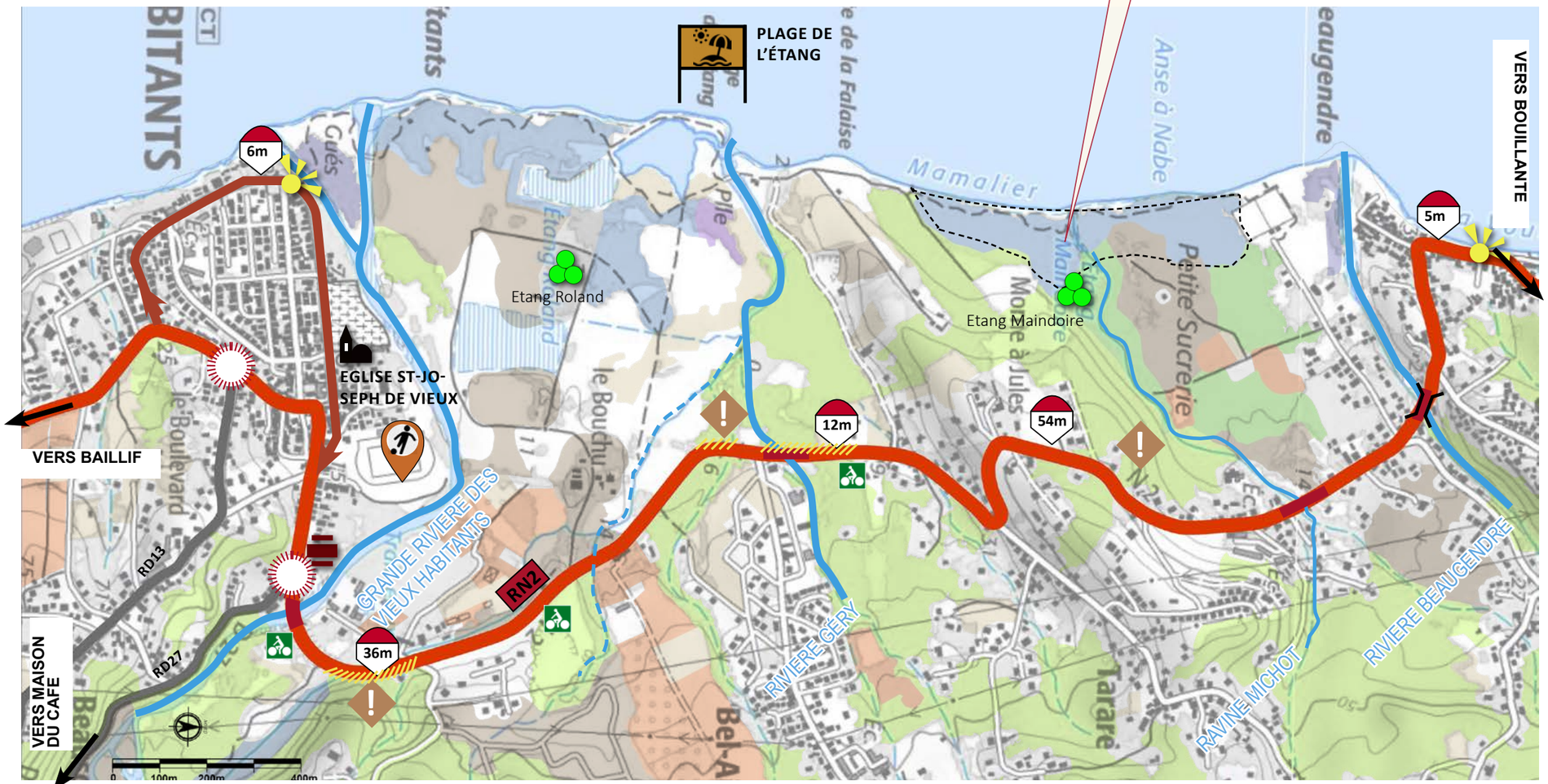
La pointe de l'Ermitage et la plage de Rocroy sont des sites attractifs et des lieux de vie du quotidien des habitants non mis en valeur. Rattaché à la RN par des voies secondaires mais à distance de celles-ci, voire à l'écart. Absence de toute signalétique ou information.



RN - SP2 DE BAILLIF À PETITES SUCRERIES - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Ce secteur de Mamalier est un site actuellement géré par le Conservatoire du Littoral. Son intérêt paysager et récréatif est apprécié des habitants.



ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN2 - SP2 DE BAILLIF À PETITES SUCRERIES - DESCRIPTION

• SINUEUSE
La route est au plus près du relief et des paysages naturels, agricoles et habités.

• Communes concernées : Baillif, Vieux-Habitants

• Ambiance paysagère dominante : Rurale et urbaine (articulation entre plusieurs types de paysages)

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Territoire des Grandes Vallées de Vieux-Habitants, secteur de Plessis / Saint-Robert ; Les terrasses du Sud- Bel-Air/ Géry/Tarare/Beaugendre





Extrait de la carte IGN du site Géoportail qui identifie cette séquence de la RN2 comme une route touristique d'intérêts paysagers et patrimoniaux (RN2 surligné en vert). Route pittoresque (Cf. Carte Michelin)

La RN2 entre dans l'unité du Territoire des Grandes Vallées de Vieux-Habitants. Elle va tour à tour s'éloigner et se rapprocher du littoral, dans un paysage d'anses profondes encaissées entre des pointes rocheuses. ① La route contourne ensuite la vaste plaine alluviale de la Grande Rivière des Vieux-Habitants ②. L'espace naturel littoral est globalement occupé par la forêt sèche sous forme de taillis. La route traverse successivement des séquences boisées (continuités du couvert végétal dense des reliefs avoisinants), des séquences agricoles organisées en petites parcelles éparses et des séquences urbaines.
Si les masques végétaux ou les écrans bâtis de l'urbanisation éparse sont souvent présents, la RN2 souligne le relief caractéristique des grandes vallées et installe des points de vue sur la mer. La route franchit également une multitude de ravines et rivières par des ponts aux architecture diverses et variées. Ces traversées se font dans des paysages verdoyants associés à des ambiances forestières et rivulaires.

Cette séquence est identifiée sur la carte IGN comme une route touristique de grand intérêt. Ce caractère paysager pittoresque s'explique en partie par l'inscription de la route sur le socle géomorphologique. En effet, la RN2 est ici calquée sur l'itinéraire historique de déplacement. Elle est une route sinueuse fortement contrainte par le relief, tracée avant l'avènement de l'automobile et sans mobiliser d'importants moyens suivant le système déblais-remblais ou le système de pont-tunnel. L'infrastructure est limitée à une largeur de quelques mètres et offre une grande sensiblité paysagère à l'automobiliste.

L'itinéraire sinueux de la voie oblige l'automobiliste à modérer sa vitesse et procure une perception cinétique des paysages : à chaque virage, l'automobiliste découvre une nouvelle scène. ③ Il profite de vues sur les vallées, comme celle de la Grande Rivière de Vieux-Habitants où le relief d'une forêt dense s'inscrit dans le relief enclavé de la rivière, tel un écrin de verdure, où peu de construction ponctue cet océan végétal. ④

En remontant vers Marigot, la route longe le secteur de l'Étang de Roland et sa savane, où l'on peut voir des Manguiers centenaires. ② Le paysage de l'ancien delta de la Grande Rivière fait face au bourg de Bel-Air, caractérisé par son urbanisation « collinaire ». En arrivant dans le bourg de Marigot, la RN2 se rapproche du bord de mer et de la plage de la Voute.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Au regard de la biodiversité, cette séquence se différencie de la précédente car, moins urbaine, la RN commence à côtoyer des milieux naturels. La route ici, prend de l'altitude et traverse des secteurs renfermant une forêt sèche (semi-décidue) de qualité. Dans ces secteurs, les risques de conflit au regard des continuités écologiques terrestres sont plus nombreux et d'ailleurs plusieurs zones de conflit potentiel sont identifiées au SRPNB.

Ces conflits sont notamment liés au franchissement de la RN par la faune sauvage, plutôt bien présente aux abords de la RN dans ces secteurs plus «sauvages».

RN2 - SP2 DE BAILLIF À PETITES SUCRERIES - DESCRIPTION



La RN2 au droit de la plage de Rocroy direction Baillif- Fp SIGNES



Manguier, arbre signal dans Vieux-Habitant- Fp SIGNES.



La grande Rivière de Vieux-Habitants- Fp Karukeravisit



La RN2 dans Vieux-Habitants à son intersection avec la RD13 - Fp SIGNES



RN2 dans Vieux-Habitants , boulevard des Habissois Souverains- Direction Baillif- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route étroite et sinueuse
- Une route rattachée à un fort réseau secondaire

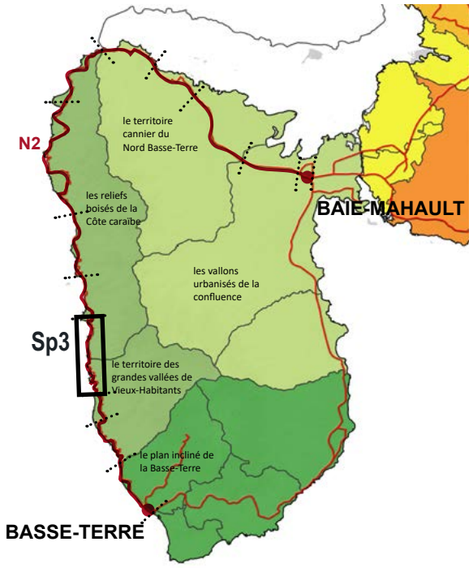
Paysages :
- Le littoral
- Un itinéraire identifié de grande valeur paysagère.
- Des paysages multiples, naturels, urbains et agricoles.
- Un paysage de vallées grandioses et caractéristique de la section routière.
- Un paysage rythmé par les vallées encaissées

Environnement :
- Bord de mer distant mais présent.
- Nombreuses rivières et ravines sans ruptures et entraves.

Architecture :
- Architecture traditionnelle de la ville de Vieux-Habitants

Patrimoine :
- Roches Caraïbe, gravures rupestres

RN2 - SP3 DE MARIGOT À BOUILLANTE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés

L'embouchure de la rivière Bouillante comme la plupart de ces milieux est coincée au milieu de l'habitat. L'espace n'est plus naturel mais totalement anthropisé.

RN2 - SP3 DE MARIGOT À BOUILLANTE - DESCRIPTION

• ROUTE CÔTIÈRE
En fusion totale avec son socle support, la RN2 présente les plus belles anses de la côte ouest.

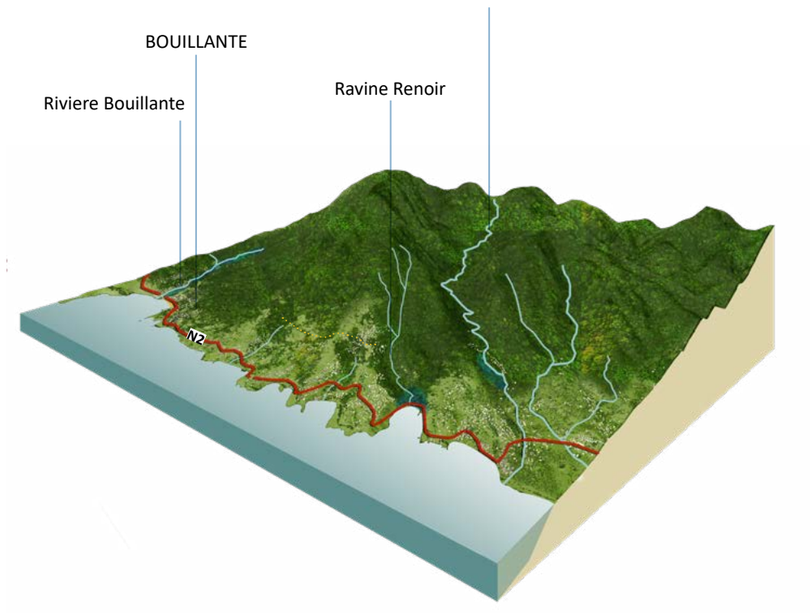
• Communes concernées : Vieux-Habitants, Bouillante

• Ambiance paysagère dominante : Littorale (séquence qui colle au plus près du trait de la côte Sous-le-Vent)

• Typologie d'infrastructure : 2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Les terrasses du Sud - Bouillante et les Reliefs boisés de la Côte Caraïbe - Bouillante





La RN2 suit au plus près la côte découpée pour venir dés que possible au contact de la mer dans de sublimes anses.

Sur cette séquence, la RN2 s'approche la ligne de côte, dans un paysage plus vallonné de petites falaises rocheuses et boisées, aux anses plus ou moins marquées. Les crêtes de ce relief sont systématiquement urbanisées ③ et des pointes rocheuses encadrent des anses plus profondes (anse à la Barque, Petite Anse, Anse Duché). La route suit les mouvements ondulatoires de la côte sans s'en écarter et l'alternance de bosses et de creux rythme l'itinéraire de la RN2 jusqu'à la ville de Bouillante.② La géomorphologie conditionne la typologie d'une infrastructure étroite à 2 voies. Tout au long de l'itinéraire, les perceptions offertes à l'automobiliste sont partagées entre d'un côté l'ouverture maritime et de l'autre une urbanisation séquentielle.

L'ouverture maritime de cette sous-unité est donc plus forte que sur le reste de l'unité de Vieux-Habitants, avec un attrait esthétique particulier au niveau de l'Anse à la Barque, lieu d'activités bal néaires. ① La forêt reste bien présente visuellement, avec par exemple une grande coupure forestière entre les sections urbaines de Monchy et Bas-Village. La route est séparée de la mer par un fin cordon de pierres et de galets. Les plages rencontrées sont constituées soit de galets soit de sable gris sombre.

La séquence paysagère se poursuit ensuite dans l'unité paysagère des reliefs boisés de la Côte Caraïbe, sur la section de Bouillante. L'arrivée sur le bourg se fait progressivement en longeant le quartier de Descoudes. En traversant ensuite le centre urbain, la RN2 prend des allures de « boulevard maritime », longeant l'anse de Bouillante, sa plage et son front de mer. Après avoir enjambé la rivière de Bouillante, la RN2 s'élève progressivement pour sillonner les belles forêts des Mornes Lézard et Machette.

Les sites de grande importance et d'intérêt majeur parcourus par la RN sur cette séquence sont :
- Anse à la Barque (Site classé)
- Petite anse, même si la RN est à distance de celle-ci
- Petite et grande anses Duché ④

Le long de cette côte découpée et formée de nombreuses anses et pointes, la pointe de l'Anse et la pointe de Marsolle sont des sites qui offrent des points de vues remarquables sur le littoral. ⑤ Ces avancées dans la mer Caraïbes permettent des perceptions de qualité sur les anses auxquelles elles sont étroitement liées. Ces deux pointes ont par ailleurs l'avantage d'être desservies par la RN2 et d'être identifiées comme points de vue sur les cartes routières. Cependant, des améliorations peuvent être apportées pour faire de ces pointes de véritables points de vue paysagers.

RN2 - SP3 DE MARIGOT À BOUILLANTE - DESCRIPTION

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Sur cet itinéraire, un des secteurs aux enjeux écologiques les plus notables est l'anse à la Barque, avec une forêt semi-décidue de qualité, qui longe la section de route contournant l'anse, et la présence d'un site de ponte de tortue marine susceptible d'être impacté par la route nationale (pollution lumineuse des phares de véhicules).
La route traverse également un secteur où peuvent être présentes des orchidées épiphytes patrimoniales qui peuvent avoir des incidences sur les modes de gestion des bords de route.
Plus au nord, au niveau de Morne Lézard, la RN2 côtoie également une forêt semi-décidue de qualité qui contribue pleinement au paysage diversifié de cette séquence.

Sur cette section, le SRPNB identifie un point de conflit potentiel avec les continuités écologiques.



Architecture créole dans la traversée de Bouillante Fp site Guadeloupe-karukeavisit.fr (GK)



Après ravine Descoudes, Anse à Cardonnet - Fp SIGNES



Arrivée sur le point de vue de l'Anse à la Barque - Fp SIGNES



Front de mer à Bouillante Fp site Guadeloupe-karukeavisit.fr (GK)

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route calquée sur le littoral

Paysages :
- Anses et pointes, paysages d'exceptions.
- Points de vue remarquables
- Traversée de belles forêts

Environnement :
- Bord de mer en contact.
- Nombreuses rivières et ravines traversées.
- Milieux forestiers

Architecture :
Architecture traditionnelle de Marigot et Bouillante

Patrimoine :
- Sources d'eau chaude
- Borne commémorative (Petite Anse RN2)

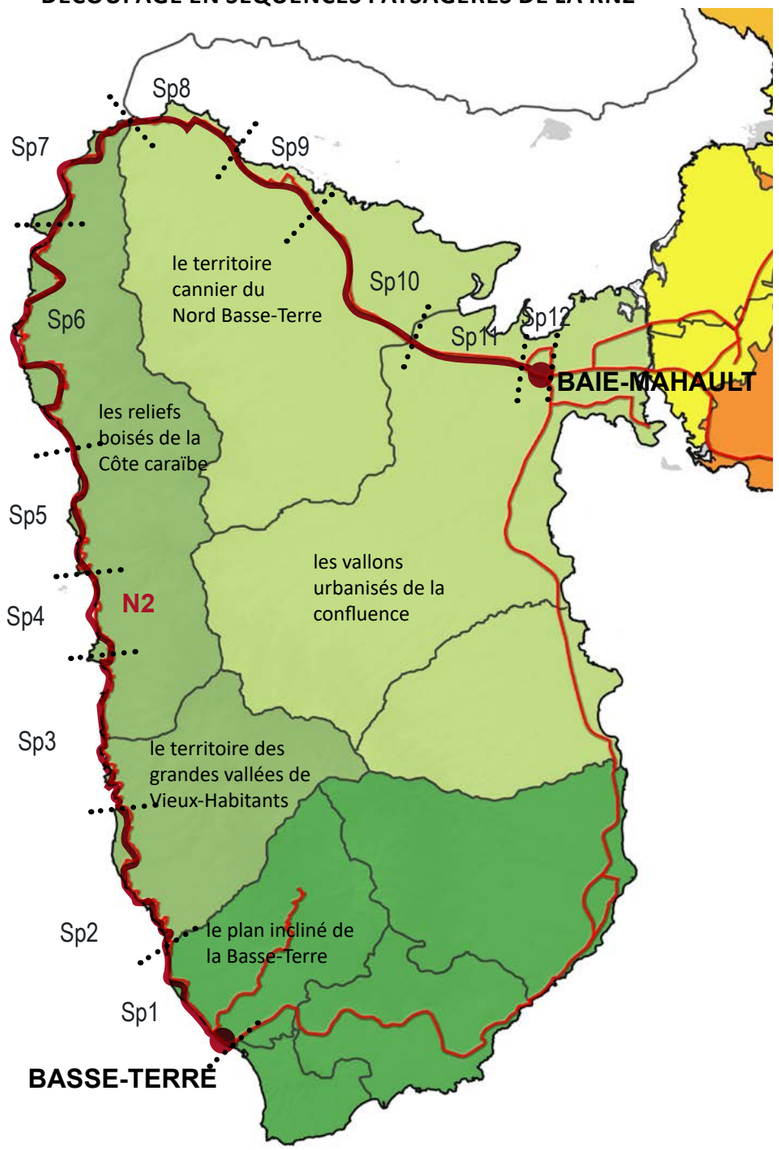
RN2 - LES RELIEFS BOISÉS DE LA CÔTE CARAÏBE - SP4>SP7

L'unité paysagère **Reliefs boisés de la Côte Caraïbe** regroupe **quatre séquences paysagères**. Elle se caractérise par un relief montagneux structuré en de nombreuses crêtes abruptes, délimitant une succession de bassins versants avec une forte dominante forestière où l'urbanisation et l'agriculture sont moindres. Le manque de réseau viaire fait de la RN2 le principal lien à travers l'unité, organisant le bâti de manière linéaire ou en petites polarités urbaines, mais presque toujours sur le tracé de la RN2.

La position de la RN2, plus ou moins près du littoral, conditionne fortement la composition et la perception des paysages. Ainsi la RN alterne entre le littoral et l'intérieur des terres, presque à chaque changement de bassin versant. **La perception visuelle de l'unité présente donc une rythmique très marquée**, typique de cette unité, alternant entre une large ouverture maritime (séquences littorales) et un contexte forestier plus frais et fermé (séquences boisées). De cette dualité mer/forêt s'est formé un paysage de falaises rocheuses et boisées, entourant de petites anses (sableuses au nord, de galets au sud), difficilement accessibles.

Ces séquences littorales abritent presque toutes de petites polarités urbaines implantées au plus près de la mer, au fond de petites anses plus ou moins marquées. Les rideaux bâtis sont parfois plus épais, comme à Pointe-Noire, mais la structure urbaine reste inchangée. Cette **structuration urbaine répétitive sur chaque séquence littorale accentue l'alternance rythmique de l'unité**. Cela génère une certaine perte de repère pour l'automobiliste qui parcourt l'ensemble de la RN2 et qui finit par ne plus trop savoir à quel niveau il se trouve, chaque séquence littorale paraissant semblable à la précédente.

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN2



Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

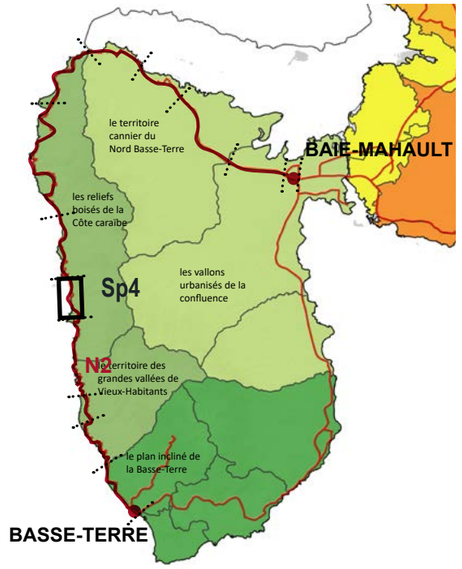


Ouverture maritime des séquences littorales : point de vue à Morne Capado Fp SIGNES.



Contexte forestier fermé des séquences boisées- FP H. BARDINAL

RN2 - SP4 DE MORNE-À-LÉZARD À LA PLAGE DE MALENDURE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

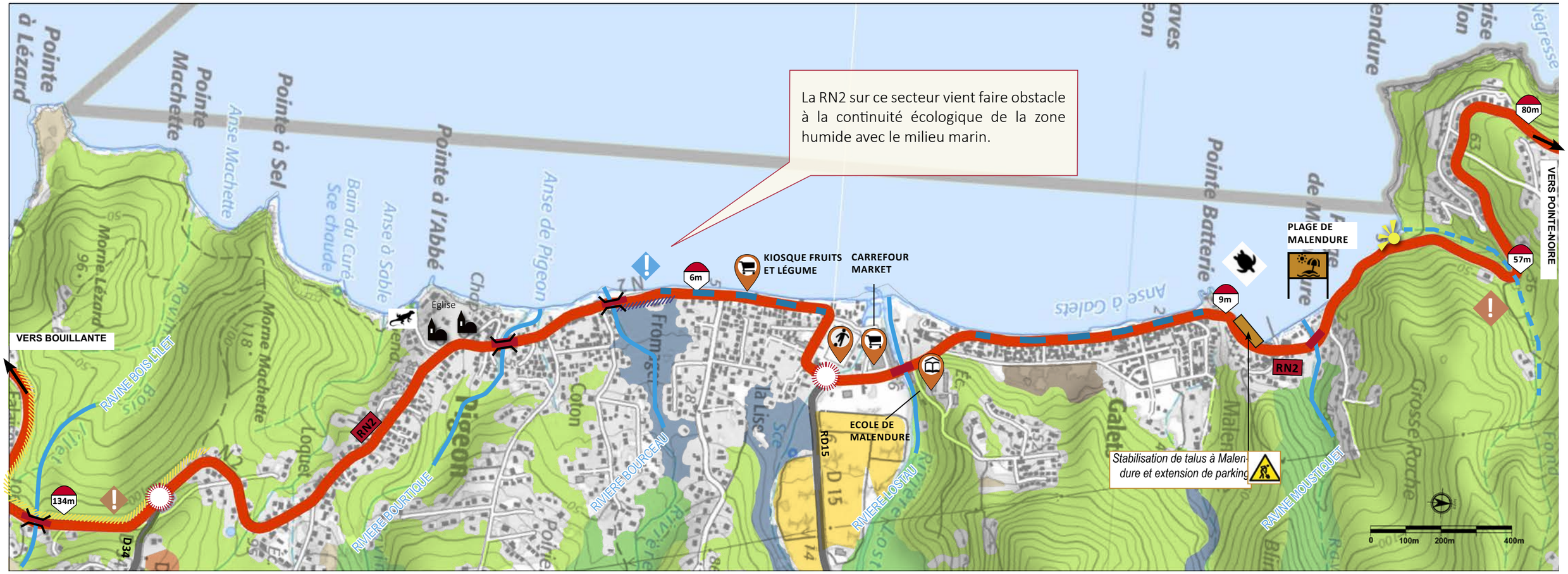
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN2 - SP4 DE MORNE-À-LÉZARD À LA PLACE DE MALENDURE - DESCRIPTION

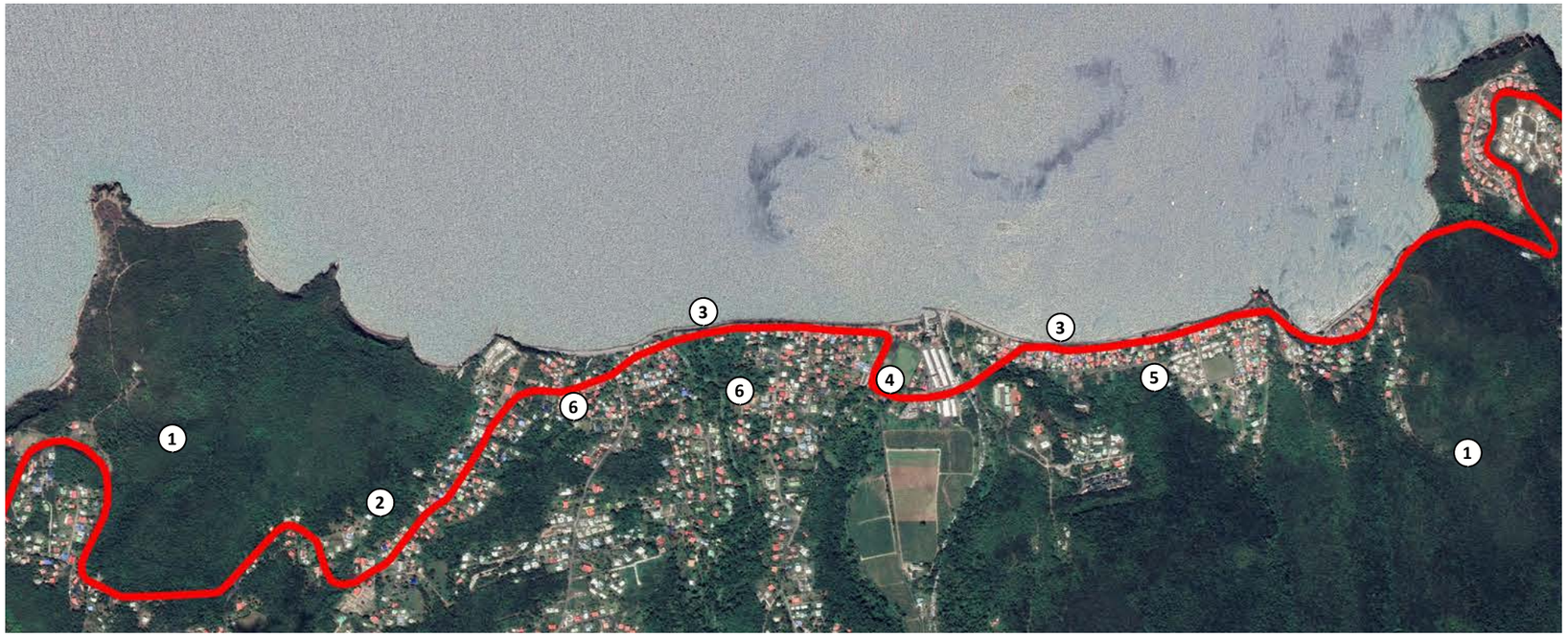
• LES FORETS DE BORD DE MER
La RN2 dans la diversité des paysages qu'elle côtoie vient ici dialoguer avec la forêt et lécher le littoral.

• Commune concernée : Bouillante

• Ambiance paysagère dominante : Littorale et forestière

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Reliefs boisés de la Côte Caraïbe





Traversée de Galet - Fp SIGNES

Cette séquence paysagère trouve ses repères entre Morne Machette et Grosse Roche ①. En sortant de Morne Machette, la route s'accompagne d'un chapelet d'habitations de part et d'autre de la voie, bouchant ainsi les potentielles percées visuelles vers le lointain. ② Le caractère paysager littoral se retrouve lorsque la route se positionne au bord de mer dans le prolongement d'un boulevard, ce qui est le cas pour les bourgs de Pigeon et de Galets où la route vient flirter avec le littoral. ③

Les paysages sont cependant affectés par des éléments altérant leurs qualités. On observe notamment cela lors du passage dans la zone artisanale de Losteau, aux perceptions dégradées par la publicité et l'absence de traitement de l'espace privé des commerces (stationnement, accès, etc.) Ces zones d'activités ou commerciales qui se retrouvent souvent à l'entrée des bourgs sont des « points noirs paysagers ». Un état des lieux à l'échelle communale ou intercommunale pourrait être réalisé de manière à engager une réflexion globale et trouver des solutions d'aménagement ou de requalification adaptées et contextualisées.④

En poursuivant l'itinéraire vers le nord, l'automobiliste s'enfonce de nouveau dans la forêt dense de Grosse Roche et de Morne Malendure, contrastant avec les ambiances balnéaires précédentes.

Sur cette séquence paysagère, on observe une urbanisation sans discontinuité (sauf une exception - Fromager) qui s'amorce du quartier Loquet (Morne Machette) jusqu'à la ravine Moustiquet (Grosse Roche).⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Sur cette séquence, la RN2 côtoie également de nouveau une forêt semi-décidue de qualité, au niveau de Morne Lézard. Plusieurs autres points sensibles, vis à vis de la biodiversité y sont également à noter :
- présence d'une petite population d'Iguane des Petites Antilles (Espèces en danger critique d'extinction) à proximité de cette section de la RN. Située au niveau de l'Anse à Sable, elle est toutefois peu exposée au risque lié à la RN. Notons que la population de cette Iguane est toutefois considérée comme perdue sur Basse-Terre (trop petite et trop fortement impactée par l'hybridation avec l'Iguane commun.
- site de ponte de tortue marine, proche de la route nationale, sur la plage de Malendure.

Enfin, le SRPNB identifie 2 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques sur cette séquence et un obstacle à l'écoulement entraînant une rupture des continuités écologiques aquatiques, sur la rivière Bourceau.

RN2 - SP4 DE MORNE-À-LÉZARD À LA PLAGE DE MALENDURE - DESCRIPTION



Traversée urbaine du bourg de Galets avec ouverture maritime et vue sur l'îlet Pigeon
Fp MRuffin



Traversée de la Rivière Losteau suivie de la zone commerciale installée sur les terrains plats de la plaine alluviale
Fp MRuffin





À gauche - Arrivée sur la plage de Malendure depuis Mahaut - Fp SIGNES
À droite - Faille géologique de Malendure
Fp- MRuffin

A RETENIR

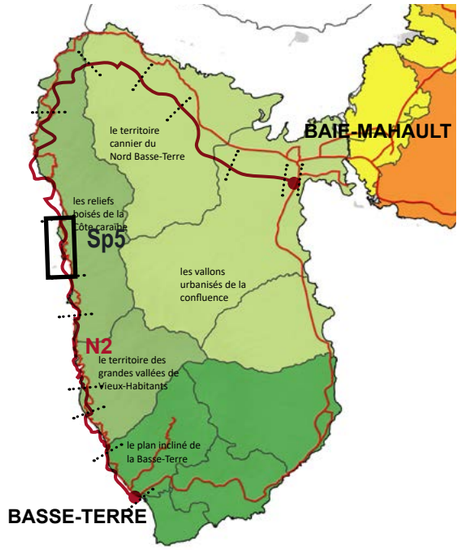
Infrastructure :
- Une route au bord de mer
- Une route submersible

Paysages :
- Plage
- Anses et pointes, paysages d'exceptions.
- Points de vue remarquables
- Traversée de belle forêts
- « Balnéaire » touristique

Environnement :
- Bord de mer en contact.
- Nombreuses rivières et ravines traversées.
- Milieux forestiers

Patrimoine :
- Ilets de Pigeon
- Réserve marine Cousteau

RN2 - SP5 DE LA PLAGE DE MALENDURE À POINTE NOIRE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

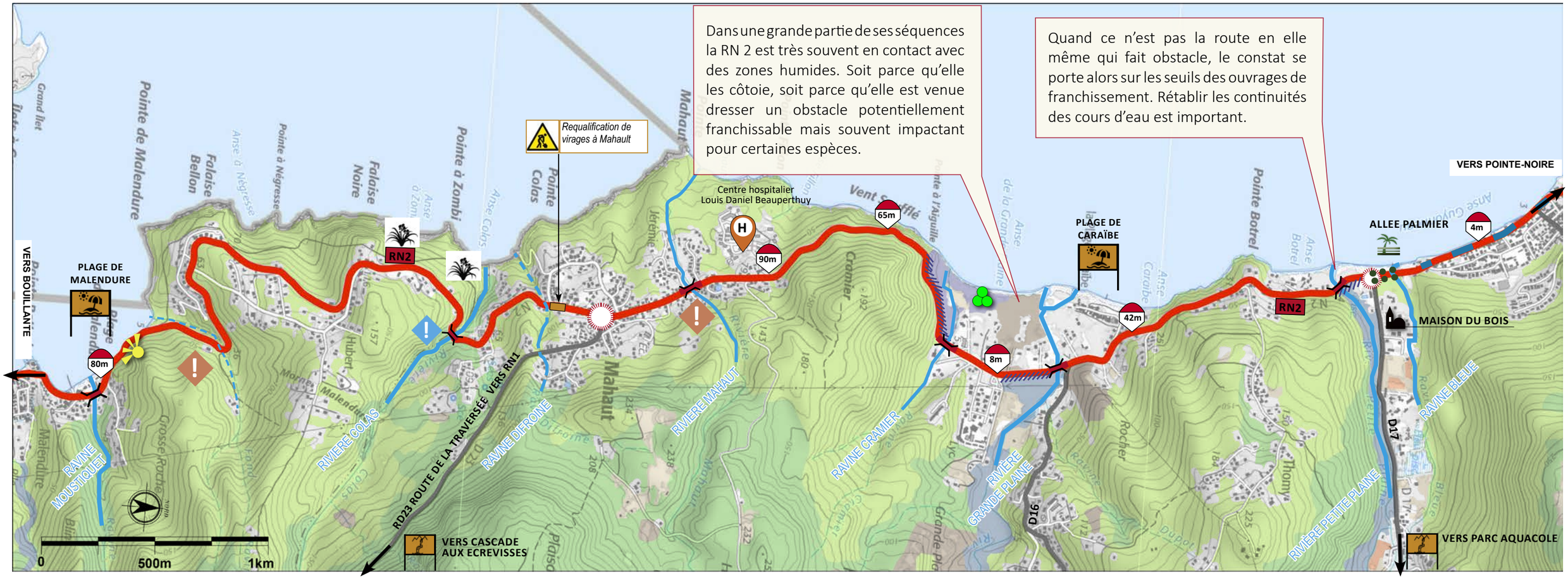
- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés

Dans une grande partie de ses séquences la RN 2 est très souvent en contact avec des zones humides. Soit parce qu'elle les côtoie, soit parce qu'elle est venue dresser un obstacle potentiellement franchissable mais souvent impactant pour certaines espèces.

Quand ce n'est pas la route en elle même qui fait obstacle, le constat se porte alors sur les seuils des ouvrages de franchissement. Rétablir les continuités des cours d'eau est important.



RN2 - SP5 DE LA PLAGE DE MALENDURE À POINTE NOIRE - DESCRIPTION

• PAYSAGE INVISIBLE
Alors que la mer est présente sur toute la séquence, la RN2 ne se retrouve jamais en contact avec celle-ci

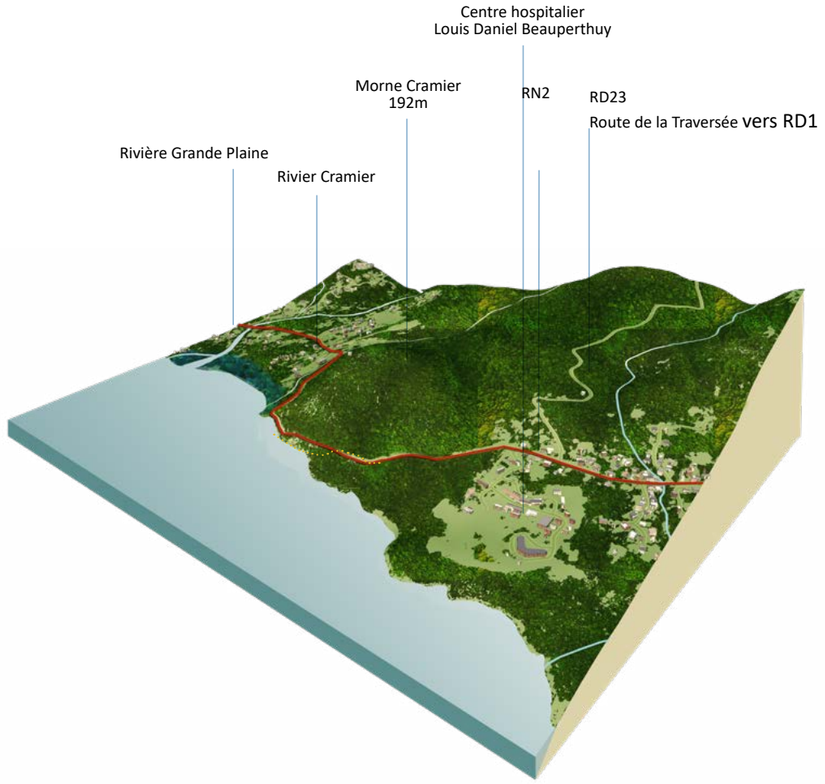
• Communes concernées : Bouillante, Pointe-Noire

• Ambiance paysagère dominante : Forestière

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Reliefs boisés de la Côte Caraïbe - Pointe-Noire





La RN 2 s'articule entre les reliefs et les plaines sans jamais venir au contact du littoral de la côte Caraïbe.

L'automobiliste s'enfonce dans une zone boisée, traversant les vallées d'Acomat et des Plaines. A la sortie de ces vallées, le conducteur retrouve le paysage littoral urbanisé au niveau de Pointe-Noire. ① Les plages aperçues alternent entre galets et sable.

Cette séquence littorale de la côte Caraïbe n'offre ensuite aucune perception sur la mer. Sur environ 8 km, les paysages sont caractérisés par la forêt, l'urbanisation des bourgs et par quelques plaines aux faciès très différents. La RN se positionne à l'intérieur des terres de la Grande Plaine et en bord de mer pour la Petite Plaine.②

Comme un grand nombre de séquences paysagères ou de sections de la route, le tronçon entre Mahault et rivière Petite Plaine est identifié par Géoportail comme une route pittoresque (sur le principe des cartes Michelin). ③

L'intersection RN2/RD23 est un jalon sur cette séquence, du fait de l'importance de la RD23 à l'échelle de l'archipel. ④ La route de la Traversée ou route des Mamelles, est en effet la seule route qui traverse l'île de la Basse-Terre d'ouest en est, reliant ainsi les deux routes nationales majeures de l'archipel que sont la RN1 et la RN2. Elle est pour les Guadeloupéens un « raccourci » pour se rendre sur la Côte Sous-le-Vent et pour les visiteurs l'itinéraire qui traverse le Parc National de la Guadeloupe avec ses paysages d'exceptions et ses sites incontournables. L'intersection RN2-RD23 est à peine visible sur l'itinéraire de la RN2. Elle peut être facilement dépassée sans être remarquée par l'automobiliste qui ne connaît pas le réseau routier.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Dans son étude sur la biodiversité, le SRPNB identifie 2 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques et un obstacle à l'écoulement entraînant une rupture des continuités écologiques aquatiques, sur la rivière Colas (seuil en béton lié à un ancien passage à gué).

La route traverse également un secteur où peuvent être présentes des orchidées épiphytes patrimoniales qui doivent être prises en compte dans les modes de gestion des bords de route (Anse Colas, Pointe à Zombi).⑤

Ce point concernant la gestion des bords des routes et des bas côtés est un élément important aussi bien du point de vue de l'environnement que du paysage. Fauches tardives, tailles propres des végétaux, gestions différenciées, etc. seront des conditions à mettre en application sur la globalité du réseau routier régional.

RN2 - SP5 DE LA PLAGE DE MALENDURE À POINTE NOIRE - DESCRIPTION



Entrée sud dans Pointe Noire matérialisée par la traversée de la Rivière Petite Plaine. Le Pont Eiffel visible à droite et la mer à gauche - Fp MRuffin



Abri bus au carrefour RN2/RD17 au bord de la mer, à l'entrée sud de Pointe Noire
Fp MRuffin



Embranchement vers la Plage Caraïbe - Fp Internet

A RETENIR

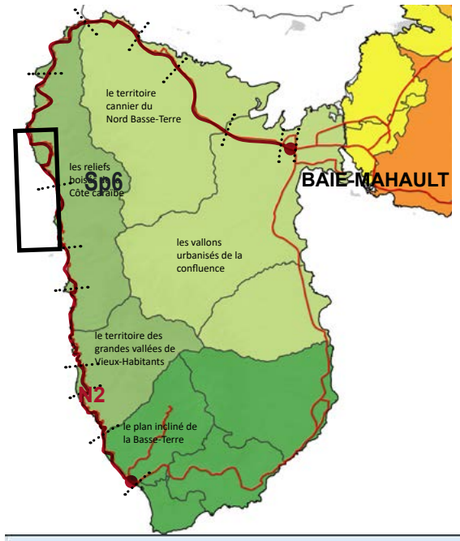
Infrastructure :
- Une route côtière rarement en position frontale avec la mer
- Gabarit modeste fortement contraint par le relief (largeur de 5 mètres en moyenne)

Paysages :
- Urbain et forestier
- Plaine alluviale de la Rivière Grande Plaine et de la ravine Cramier
- Quelques plages

Environnement :
- Bord de mer en contact
- Nombreuses rivières et ravines traversées.
- Milieux forestiers

Patrimoine :
- Ilet Pigeon
- Réserve marine Cousteau

RN2 - SP6 DE POINTE-NOIRE À DESHAIES - ÉLÉMENTS CARCATÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés

L'urbanisation de la ville de Pointe Noire coincée entre la côte rocheuse et la forêt vient interférer avec les continuités écologiques et les milieux naturels. La RN dans cette urbanisation participe malgré elle à ces conflits.

RN en contact direct avec les boisements de qualité offrant une ambiance forestière

L'urbanisation s'organise de manière linéaire en s'accrochant à la route, profitant de la desserte offerte par cette dernière dans un contexte fortement contraint par le relief

RN2 - SP6 DE POINTE-NOIRE À DESHAIES - DESCRIPTION

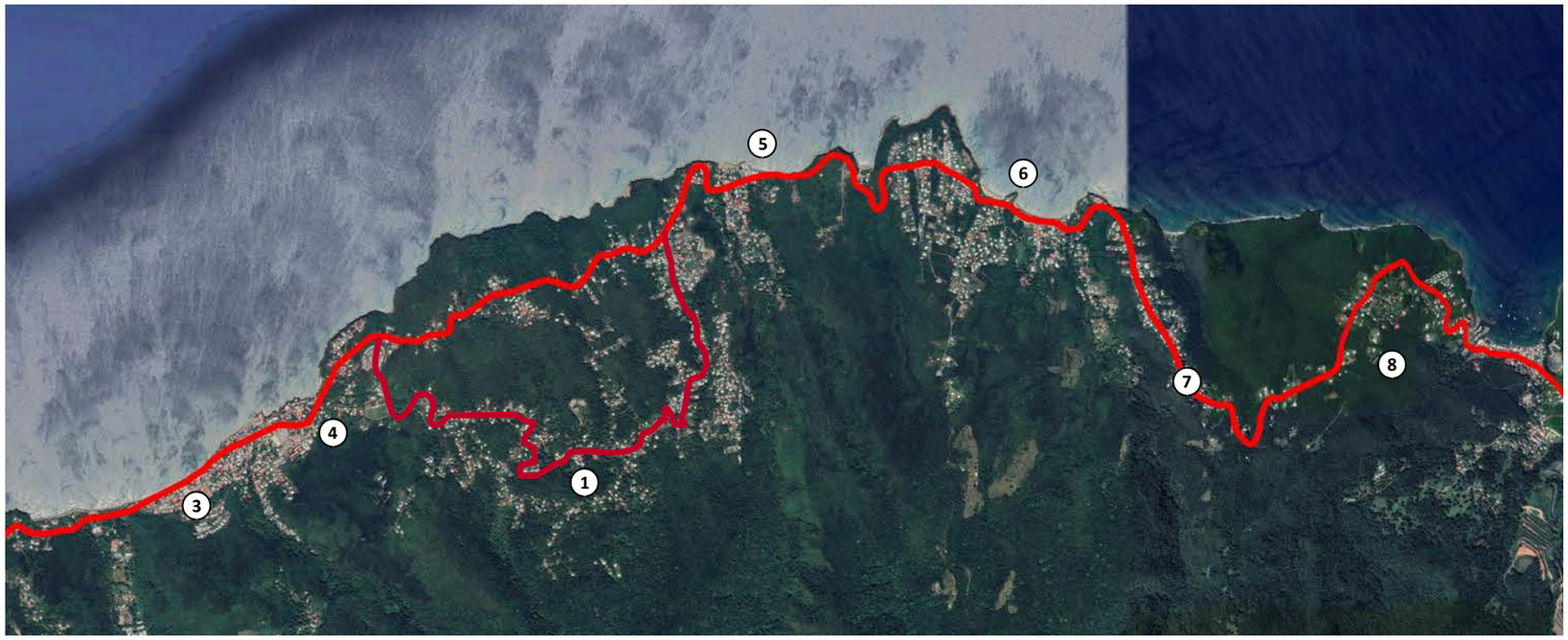
• UNE CÔTE ACCIDENTÉE
La route nationale est à l'image du relief prononcé qu'elle parcourt : vallées profondes, col.

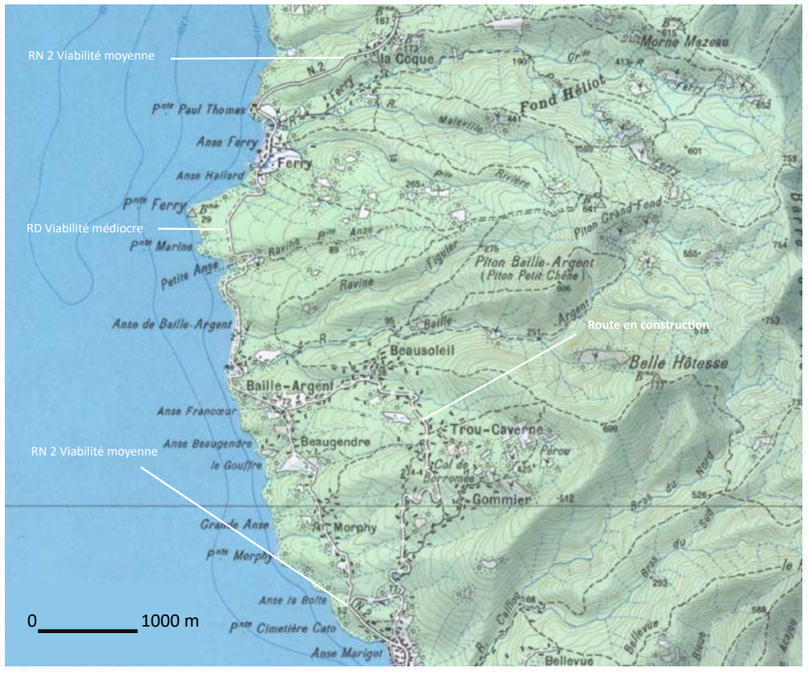
• Communes concernées : Pointe-Noire, Deshaies

• Ambiance paysagère dominante : Littorale et forestière

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Reliefs boisés de la Côte Caraïbe - Pointe-Noire Deshaies





Carte IGN 1950- L'itinéraire de la RN2 est considérée comme une route de viabilité moyenne et est interrompue entre le bourg de Ferry et Anse Marigot.

A nouveau, la zone devient plus boisée au niveau de Morphy/Baille-Argent, puis littorale vers Leroux et Ferry, puis à nouveau boisée à la Coque, pour finir sur la plage à Deshaies. Ce motif répétitif n'en finit pas et l'automobiliste perd ses repères. Les plages visibles ne sont plus constituées de galets mais de sable, de plus en plus clair.

Reliant Basse-Terre à Baie-Mahault par la côte sous-le-vent, l'itinéraire de la RN2 est basé sur les traces historiques, exception faite sur cette séquence. La RN2 pénètre ici dans les terres du vaste massif forestier de Pérou et atteint l'altitude de 274 m au col de Borromée. ① La RD22, tracé historique, trace quant le long du littoral.

La RN2 franchit la rivière Petite Plaine et l'intersection avec la route de Petite Plaine. Elle longe ensuite la petite plage de l'Anse Botrel, accompagnée de quelques beaux spécimens de palmiers royaux. La RN2 continue en bord de mer jusqu'à Pointe Noire, logée dans l'embouchure de la rivière Caillou et en appui des reliefs de Bellevue et Pérou.

À Baille-Argent, la RN2 retrouve le littoral (point de vue - embouchure ravine Cornot). Après avoir dépassé le petit port, elle longe le bord de mer accompagné d'espaces connexes sans qualité particulière, ce qui est dommage pour cette porte ouverte vers la mer des Caraïbes dans ce paysage dominé par le couvert forestier. ⑤ Cette remarque vaut pour Ferry également. Ces poches habités et ces ouvertures dans cette couverture verte, sont de belles opportunités sur le parcours de la RN2 et mériteraient une plus grande considération (espaces publics, éco-tourisme). ⑥

A la Pointe Paul Thomas, la route change littéralement de cap pour une nouvelle fois s'enfoncer dans les terres, accompagnée de son traditionnel cortège d'habitations. Durant son trajet en l'absence de cette urbanisation « agrafée» à la route, la forêt revient border la RN (Morne Duranton). ⑦

Ensuite, la RN2 amorce sa descente vers la rivière Deshaies. La traversée de la rivière marque physiquement l'entrée dans le coeur de ville de Deshaies. On remarque que ce « seuil d'entrée naturel » est peu pris en compte dans l'aménagement, il ne fait pas l'objet de traitements pour être mis en valeur. Par ailleurs, la rivière Deshaies, comme la rivière Ferry, sont aussi des spots de canyonning. En tant que lieux de tourisme vert et sportif, les traversées de rivière mériteraient d'être identifiées et valorisées. ⑧

RN2 - SP6 DE POINTE-NOIRE À DESHAIES - DESCRIPTION

CONSTATS BIODIVERSITÉ
La RN2 dans cette séquence côtoie des milieux forestiers de qualité, dans le secteur Morne Duranton et Morne aux Fous (forêt semi-décidue et forêt sempervirente saisonnière). Deux secteurs présentent des sites de ponte de tortue marine proches de la route nationale (Anse Guyonneau et plage Ferry).⑥

Enfin, le SRPNB identifie 3 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques sur cette séquence et un obstacle à l'écoulement entraînant une rupture des continuités écologiques aquatiques, sur la rivière Caillou (lit bétonné avec rupture de pente).



Entrée Nord dans le bourg de Deshaies annoncée par un trottoir borduré à droite et un revêtement de sol pavé à gauche - Fp SIGNES.



Image d'archive- Route sous le vent ; Deshaies à Pointe-Noire



Traversée de Deshaies - Fp SIGNES



Traversée de Deshaies en direction de Rifflet - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route qui épouse ses territoires
- Une route au gabarit contraint mais adapté

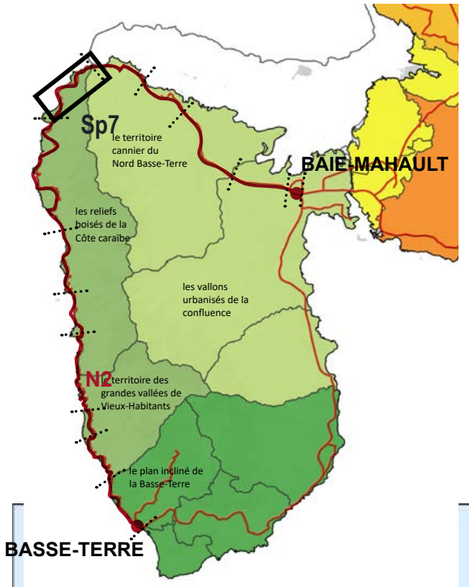
Paysages :
- Vallées et rivières
- Forêts
- Bord de mer
- Habité

Environnement :
- Bord de mer en contact.
- Nombreuses rivières et ravines traversées.
- Milieux forestiers
- Sites de ponte pour les tortues marines

Architecture :
- Eglise paroissiale Notre-Dame-De-L'Assomption
- Justice de Paux et prison, embouchure Rivière à Caillou
- Pont, Les Plaines
- Habitations, cases ...

Patrimoine :
- Oratoire Notre-dame-Des-Larmes
- Aqueduc de l'Habitation sucrerie, Petite-Plaine

RN2 - SP7 DE DESHAIES À GROS CAP - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- 287m — Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

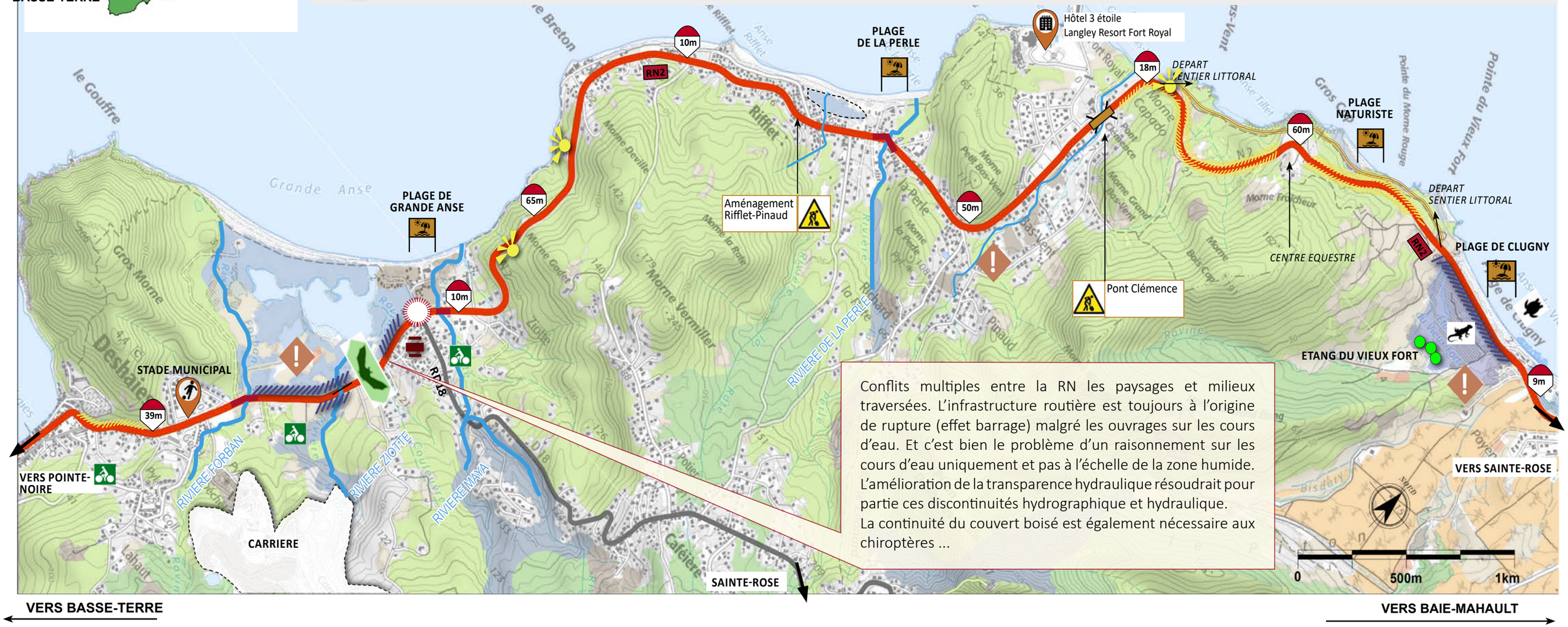
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- H — Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



Conflits multiples entre la RN les paysages et milieux traversées. L'infrastructure routière est toujours à l'origine de rupture (effet barrage) malgré les ouvrages sur les cours d'eau. Et c'est bien le problème d'un raisonnement sur les cours d'eau uniquement et pas à l'échelle de la zone humide. L'amélioration de la transparence hydraulique résoudrait pour partie ces discontinuités hydrographique et hydraulique.
La continuité du couvert boisé est également nécessaire aux chiroptères ...

RN2 - SP7 DE DESHAIES À GROS CAP - DESCRIPTION

• TRANSITION PROGRESSIVE
La RN amorce sa sortie vers la plaine agricole.

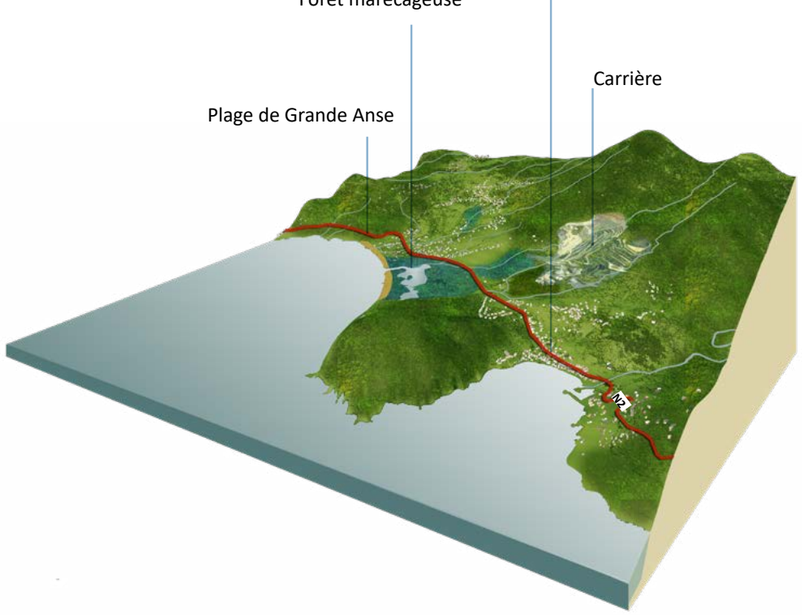
• Commune concernée : Deshaies

• Ambiance paysagère dominante : Littorale et forestière

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Reliefs boisés de la Côte Caraïbe - Anse de la Perle





Sur une distance très courte, la RN2 passe du bourg pittoresque et charmant de Deshaies à des espaces naturels majeurs comme la zone humide de la rivière Mitan et la plage de Grande Anse.

Dans le bourg de Deshaies, la RN2 se divise en deux voies, l'une montante vers le nord en direction de Sainte Rose et l'autre descendante vers le sud en direction de Pointe Noire. Longtemps restée enclavé, Deshaies fut relié au bourg de Pointe Noire par la RN2 en 1957.

À la sortie de Deshaies, la route traverse la zone humide de l'arrière plage de Grande Anse, secteur paysager caractéristique de grande valeur environnementale alimenté par deux rivières. Bien que le site soit classé, aucune information n'est donnée à l'automobiliste. ① Contrairement aux autres séquences littorales de l'unité, l'urbanisation ne s'échelonne pas le long de la route La route est bordée d'arbres majestueux formant le boisement d'arrière-plage et laisse ponctuellement l'automobiliste percevoir une ambiance pastorale.

La route prend ensuite de la hauteur et s'enfonce dans le couvert forestier au détour d'un virage. ② Avant la Pointe le Breton, une aire de repos offre un point de vue remarquable sur la longue plage de Grande Anse prolongée par un morne verdoyant suivant une courbe particulièrement harmonieuse lorsque l'on regarde cet ensemble en direction du sud. Le site est sommairement aménagé (un carbet et un belvédère) et la « fenêtre paysagère » est réduite par la végétation.

La route redescend vers l'Anse de la Perle, dont la plage est en retrait de la route. Après la séquence littorale de Rifflet, une dernière séquence boisée accueille le conducteur entre Bas-Vent et Tillet ④ avant d'entrer dans l'unité paysagère suivante. Les plages entre-aperçues sont couvertes de sable ocre, trait identitaire des paysages du nord de l'unité. Le caractère boisé du bassin versant de l'Anse Tillet (dernière structure paysagère de l'unité) marque la rupture avec les paysages beaucoup plus ouverts du Nord Basse-Terre (unité de Sainte-Rose) et souligne la limite septentrionale de la Côte Sous-le-Vent. ③

Au droit de Morne Capado, une aire de repos sommairement aménagée offre des vues sur les îlets de Kahouane et Tête à l'Anglais. C'est aussi le départ du sentier qui relie la plage de Petite Anse à la plage de Clugny. ⑤

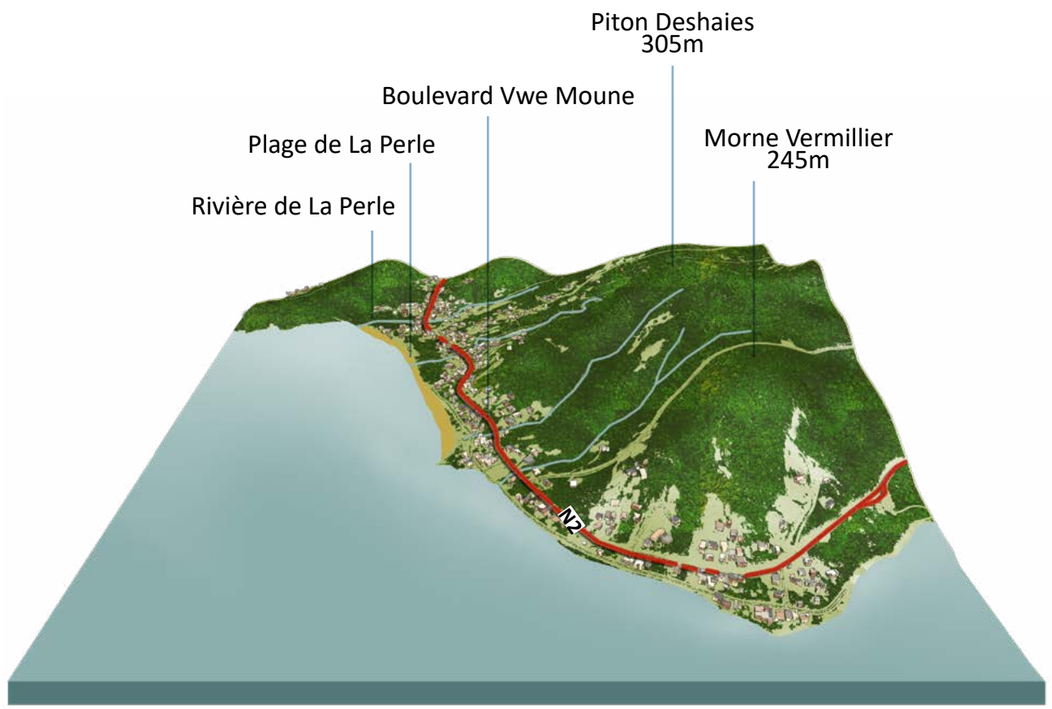
CONSTATS BIODIVERSITÉ
Sur cette séquence, la RN2 côtoie des milieux forestiers de qualité, dans le secteur Morne Fraîcheur (forêt semi-décidue) et une zone remarquable à caractères humides (forêt marécageuse), à Grande Anse. Au niveau de Grande Anse, on notera également que la RN2 engendre des ruptures des continuités écologiques pour les chiroptères.

Enfin, le SRPNB identifie 3 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques terrestres, sur cette séquence.

RN2 - SP7 DE DESHAIES À GROS CAP - DESCRIPTION



Arrivée sur Deshaies depuis Rifflet. Présence d'une vache au piquet - Fp SIGNES



La RN2 s'articule entre les reliefs et les plaines sans jamais venir au contact du littoral.



Sortie du bourg de Deshaies au niveau de la zone humide de Grande Anse - Fp SIGNES



Aire de repos et point de vue de Morne Deville - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route étroite (5 mètres de large)
- Une route contrainte par son socle support

Paysages :
- Zones humides
- Forêts
- Habité

Environnement :
- Milieux humides de grands intérêts
- Milieux forestiers et couverts végétaux
- Sites de ponte pour les tortues marines

Architecture :
- Habitation-sucrerie Guyonneau (Grande Anse)

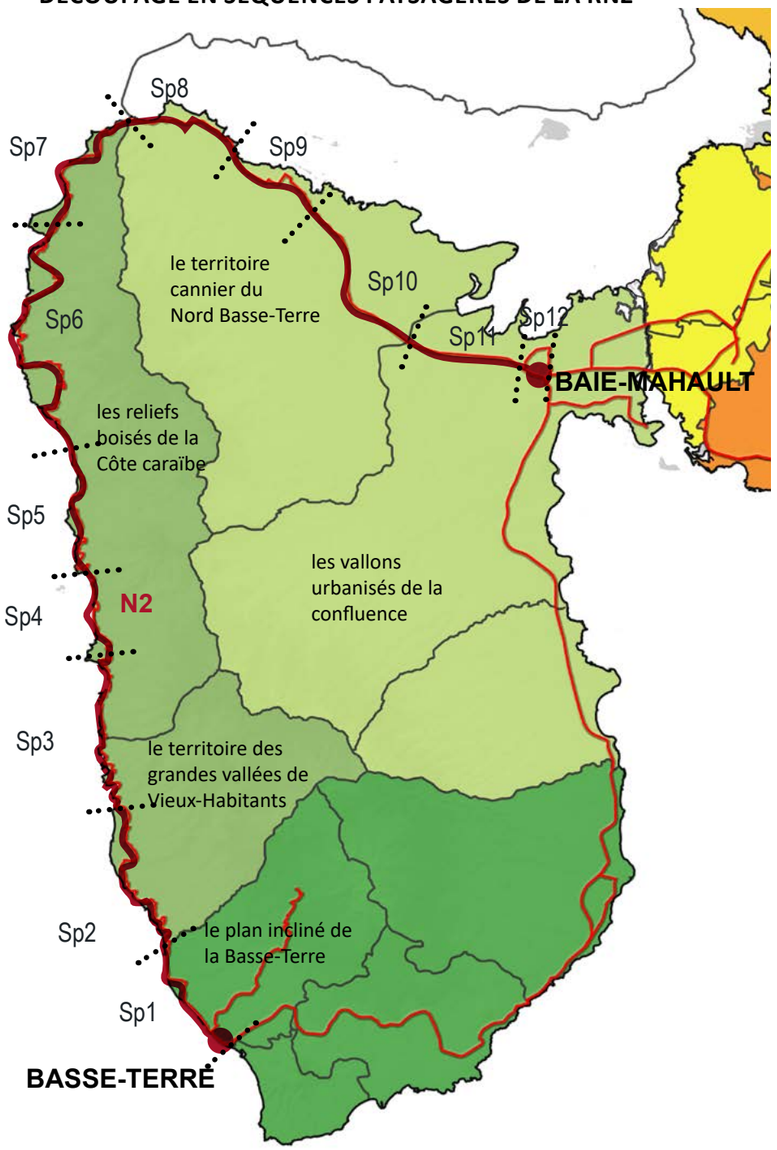
RN2 - TERRITOIRE CANNIER DE NORD BASSE-TERRE - SP8>SP10

L'unité paysagère **Territoire Cannier de Nord Grande-Terre** regroupe **trois séquences paysagères**, caractérisées par une vocation agricole principalement cannière. La topographie variable de l'unité, permet de distinguer plusieurs secteurs : « vallons canniers », les reliefs boisés, la plaine agricole et les plages de mangrove.

L'ouverture maritime existe sur le littoral des vallons, y compris depuis la RN2 dont le tracé est proche de la côte et des anses. C'est moins vrai à l'intérieur des terres. Les percées visuelles ponctuelles, souvent des perspectives serrées dans l'axe de la voie, animent les paysages canniers caractérisés par une fermeture récurrente. Selon le sens de déplacement sur ces routes étroites, le point focal est soit la mer, soit la montagne. La fermeture visuelle est plus forte encore dans la plaine agricole, où la topographie plus plane ne permet presque aucune échappée visuelle au-dessus de la canne à maturité. Cet effet de fermeture est renforcé par le cordon continu de mangrove sur le littoral.

Ce vallonnement est régulier et orienté sud-ouest / nord-est globalement. Les prairies sont davantage représentées dans les vallons canniers que sur le reste de l'unité, surtout sur certaines zones comme la Pointe Allègre ou l'Étang Vieux-Fort. L'urbanisation linéaire se trouve le long des axes principaux et notamment en bord de la RN2.

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN2





Traversée urbaine congestionnée de Sainte Rose - Fp site Guadeloupe-karukeavisit.fr (GK)

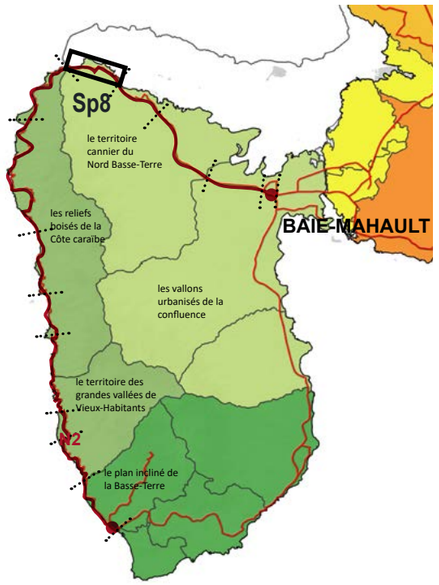


La grande ligne droite de la plage de Clugny, seuil paysager qui marque la limite entre la plaine agricole cannière et les reliefs boisés - Fp SIGNES



Entrée Est dans la Boucan après le pont de la Grande Rivière à Goyave Fp SIGNES

RN2 - SP8 DE LA PLAGE DE CLUGNY À LA PLAGE DE LA RAMÉE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés

La plage de Clugny est un « hot-spot » de biodiversité où la RN2 perturbe les continuités écologiques entre la mer et l'étang du vieux Fort. La proximité de la route avec la mer participe à l'attractivité touristique de la plage et donne du cachet au paysage du secteur.

Cette allée de palmiers n'est pas sans rappeler les alignements de l'allée Dumanoir. Ces structures végétales linéaires et élancées sont de véritables repères dans le paysage de l'archipel.

RN2 - SP8 DE LA PLAGE DE CLUGNY À LA PLAGE DE LA RAMÉE - DESCRIPTION

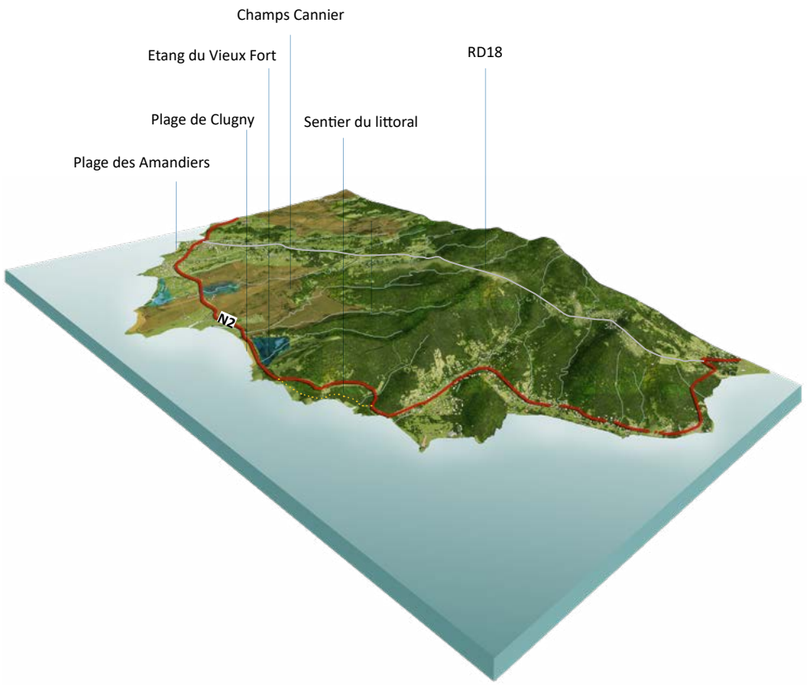
• CHANGEMENT DE DÉCORS
À l'articulation entre les paysages des vallées boisés et de la plaine agricole

• Commune concernée : Sainte-Rose

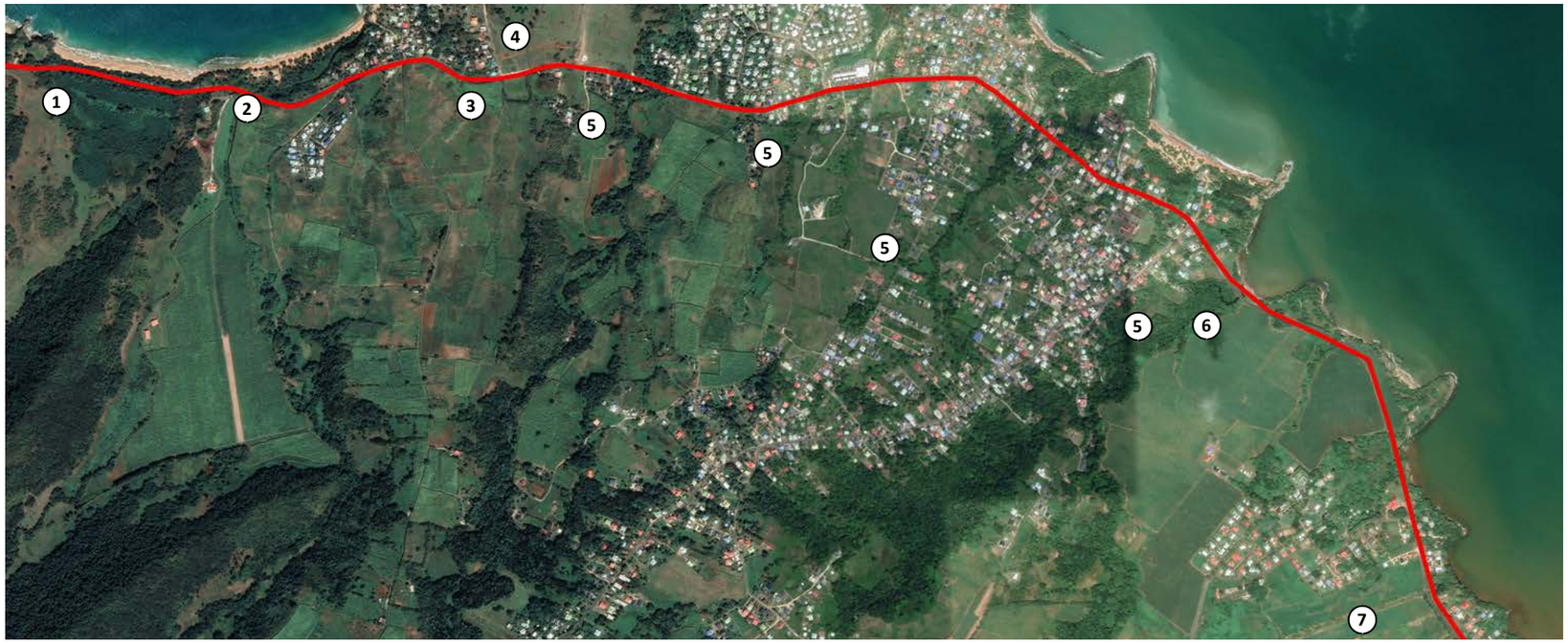
• Ambiance paysagère dominante : Agricole et urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Territoire cannier du Nord Basse-Terre- Pointe Allègre



On distingue aisément le relief boisé du massif de la Basse-Terre d'une côté et la plaine côtière de l'autre, séquencée par les différentes ravines et cours d'eau qui descendent des versants Est des reliefs. Le tracé de la RN s'éloigne parfois de la côte nord.



La RN2 s'installe dans la vaste plaine agricole de Sainte Rose. Les paysages changent radicalement et la traversée du « tunnel végétal » de Clugny en matérialise l'interface. En effet, les perceptions sont cadrées par les franges arborées de part et d'autre de la route. (1) L'automobiliste laisse derrière lui un paysage alternant entre couvert forestier et séquence littorale, et se trouve à présent plongé dans un paysage de plaine cultivée. Cette mise en scène et cet effet de découverte des paysages est active dans les deux sens de circulation. (2)

C'est dans ce secteur que l'ouverture maritime est présente, notamment sur le site de Clugny. Dernière plage du Nord Basse-Terre avant de franchir la Pointe du Vieux-Fort et de passer en Côte Sous-le-Vent, la plage de sable ocre de Clugny est longée par la route qui en donne une perception large et soutenue. A côté, les prairies attenantes à l'Étang du Vieux-Fort, logées au pied des derniers reliefs boisés de la crête centrale de la Basse-Terre, dégagent une ambiance qui participe à la diversité des paysages sur le site de Clugny.

La RN se fait moins sinueuse à travers la plaine agricole. (3) Elle borde au nord l'urbanisation de Clugny et déroule son itinéraire entre des plantations de bananier et l'habitat diffus des bourgs ou quartiers de Plessis-Nogent, Vinty et Madame. Entre Clugny bourg et la rivière Nogent, la route traverse sur environ 500 m le secteur de Morne Major et sa plaine qui s'ouvre vers l'Anse du Petit Fort entre les Pointes Allègre et du Petit Fort. Cette plaine pâturée s'étend vers le littoral de la pointe Allègre. (4) Sur ce parcours marqué par l'urbanisation, la RN2 franchit quatre cours d'eau (les rivières de Nogent, l'Hôpital, Macaque et Vinty). (5)

Entre les bourgs de Clugny et de Madame, la RN prend de la distance avec la côte, s'écartant de sites attractifs comme la plage des Amandiers et la pointe Madame. La route retrouve le bord de mer, après la traversée de la rivière Madame, en arrivant au droit de la petite baie de Dindé. L'automobiliste peut faire halte à la plage de Dindé ou à celle de Manbia en s'infiltrant dans une contre allée de la RN qu'il faut bien connaître (délaissé de l'ancien tracé routier). (6)

Avant de rejoindre Sainte Rose, la route traverse les terres du Comté de Lohéac, aujourd'hui identifiable par une allée de cocotiers conduisant à un hôtel et restaurant. Cette structure végétale, remarquée aujourd'hui, n'existait pas dans les années 1950 quand la plaine était alors dédiée à la culture de la canne à sucre (exploitation par la sucrerie du Comté entre 1925 et 1976). (7)

RN2 - SP8 DE LA PLAGE DE CLUGNY À LA PLAGE DE LA RAMÉE - DESCRIPTION

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Sur cette séquence, un secteur est particulièrement sensible vis-à-vis de la biodiversité : la plage de Clugny et ses environs. Dans ce secteur, la RN2 côtoie des milieux forestiers de qualité (forêt semi-décidue) et une zone remarquable à caractère humide (forêt marécageuse). Ce secteur renferme une population d'Iguane des Petites Antilles et la plage constitue un site de ponte des tortues marines.

Enfin, sur cette séquence, le SRPNB identifie 2 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques terrestres. Un obstacle à l'écoulement entraînant une rupture des continuités écologiques aquatiques existerait également sur la rivière de Nogent mais n'a pas été mis en évidence.



Allée de palmier Comté de Lohéac - Fp H. BARDINAL



Sortie de la plage de Clugny. On quitte la plaine, direction Deshaies- Fp SIGNES



Traitement qualitatif de la glissière en bois-métal compris arrêt bus. Morne Major- Fp SIGNES.



Site de Morne Major Pointe Allègre vue depuis la RN2- Fp SIGNES



Délaissé de la plage de Dindé au bord de la nationale- Fp SIGNES

A RETENIR

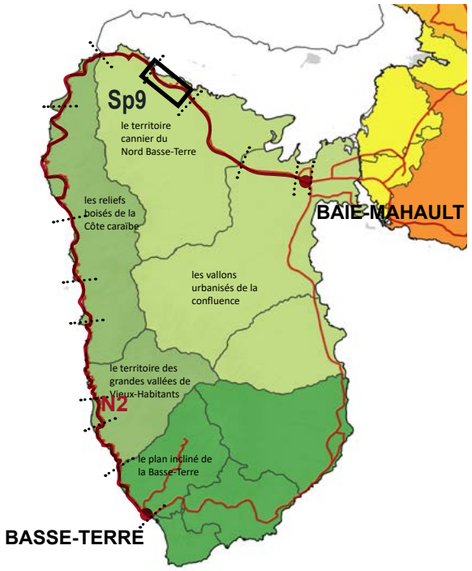
Infrastructure :
- Route libérée des contraintes topographiques, présentant des accotements stabilisés plus larges
- Route au gabarit modeste (chaussée de 5 mètres de large)

Paysages :
- Zones humides
- Rivières
- Forêts
- Habité
- Agricole
- Rupture et transition entre les paysages agricoles et les versants forestiers;
- Site de Clugny, interface entre le massif forestier côtier et la plaine agricole littorale
- Allée de palmiers du Comté de Lohéac

Environnement :
- Milieux humides de grands intérêts.
- Milieux forestiers
- Sites de ponte pour les tortues marines
- Population d'Iguanes des Petites Antilles
- Ravines et rivières

Patrimoine :
- Pointe Allègre

RN2 - SP9 SAINTE ROSE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

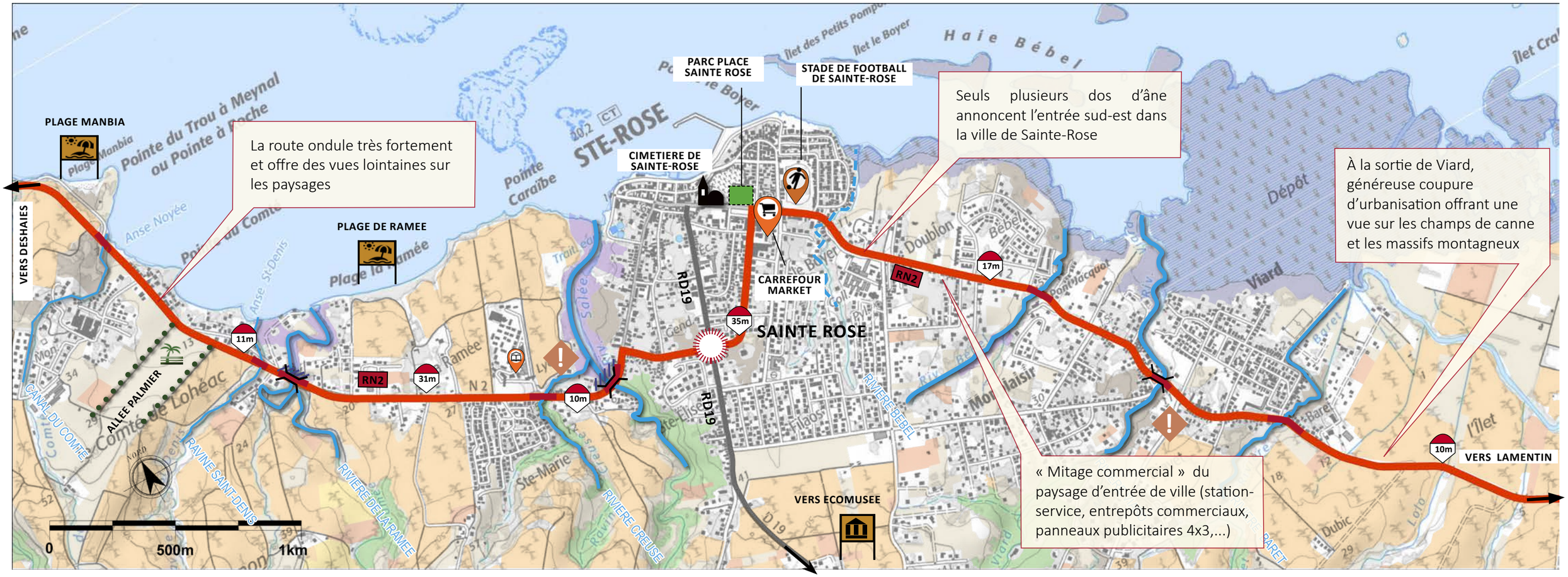
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



VERS BASSE-TERRE

VERS BAIE-MAHAULT

RN2 - SP9 SAINTE ROSE - DESCRIPTION

• TRAJECTOIRE URBAINE
La route traverse la ville de Sainte Rose

• Commune concernée : Sainte-Rose

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Territoire cannier du Nord Basse-Terre - Sainte-Rose

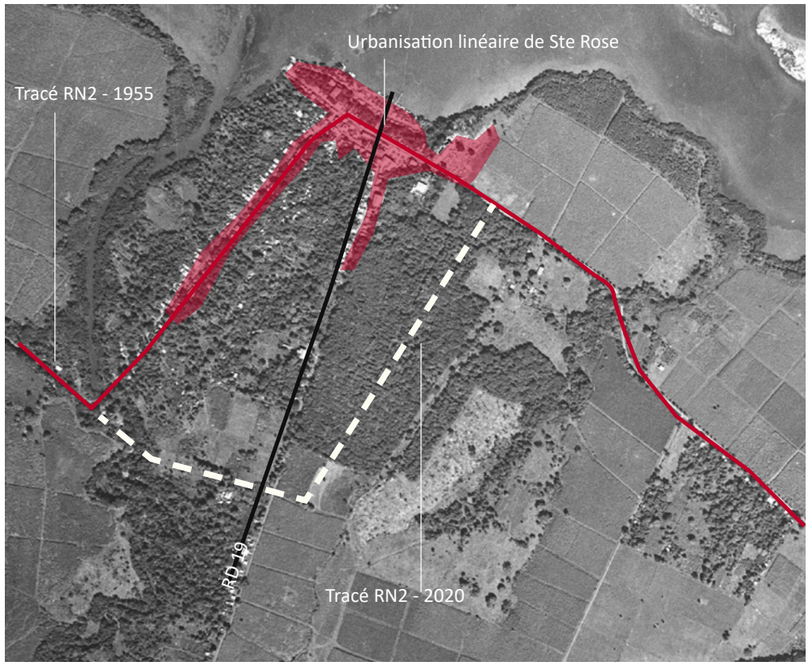


Photo aérienne de 1955 : le tracé en rouge la RN2 ; en rouge clair l'urbanisation linéaire raccrochée à la route ; en pointillé blanc le tracé actuel de la RN2.



La RN2 déroule son linéaire à travers le paysage urbain du bourg de Sainte-Rose et traverse également par séquence des paysages naturels. Entre la pointe du Comté de Lohéac et la plaine agricole de l'Ilet, la route traverse six cours d'eau baignés dans des paysages rivulaires contrastant nettement avec les séquences urbaines (rivière de la Ramée, de la rivière Salée et de la rivière de Viard). ⑤ Entre la plaine de la Ramée et celle de l'îlet, les traversées de rivière rythment ainsi l'itinéraire de la route, dans un paysage essentiellement urbain et agricole.

Dans les années 1950, le bourg de Sainte-Rose était structurée de manière linéaire le long de la route. À partir des années 1970, l'urbanisation extensive a métamorphosé le paysage de la plaine agricole, des quartiers résidentiels se construisant de part et d'autre de la route. ① Aujourd'hui un maillage de rues et de boulevards s'accrochent à l'axe routier principal. Le tracé de la RN2, initialement au sein de l'urbanisation du bourg, est dévié en 1955 par la route des Nations Unies, telle une rocade imaginée pour contourner la ville. ② Aujourd'hui, cette « rocade » est devenue un axe intérieur à la ville et se retrouve fortement congestionné. À la fois axe de transit majeur et desserte locale à l'échelle de la ville, la RN2 pourrait être requalifiée en boulevard urbain dont les caractéristiques architecturales, urbaines et paysagères participeraient à pacifier la traversée urbaine à véhiculer une image attractive de la ville.

Cette séquence paysagère joue un rôle important dans la lecture du paysage de par sa configuration, sa situation et son orientation. Les tracés ouest/est de la RN2 permettent en effet à l'automobiliste de percevoir le paysage côtier dans un sens et celui des reliefs centraux de l'île dans l'autre. ③ A l'inverse sur 600 mètres de RN intra-muros orienté nord/sud, les perceptions du paysage sont opposées et surtout cadrées par les fronts urbains. En remontant vers le nord, les reliefs font dos à l'automobiliste et la perspective est brutalement bouchée par le tissu urbain. ④ En descendant vers le Sud, le front bâti accompagne le regard jusqu'au bout de la rocade pour présenter en fond les somptueux versants boisés du massif de la Basse-Terre. Deux tableaux différents, mais qui donnent encore plus d'intérêts à cet axe dans la ville.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Quelques points de conflit potentiels avec les continuités écologiques terrestres sont identifiés au SRPNB, sur cette séquence, au niveau des ripisylves des rivières.

RN2 - SP9 SAINTE ROSE - DESCRIPTION



La place centrale de Sainte Rose, non loin de la RN2- Fp site Guadeloupe-karukeavisit.fr (GK)



Mur de l'ancienne sucrerie à Nogent
Fp site Guadeloupe-karukeavisit.fr



Direction Deshaies- Fp site Guadeloupe-karukeavisit.fr (GK)



Pont sur la Petite Rivière Salée- Fp Archives Départementales

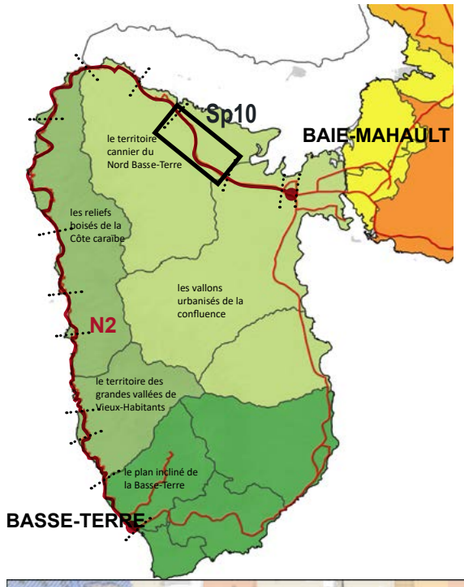
A RETENIR

Infrastructure :
- Voie urbaine
- Route intra-muros

Paysages :
- De la ville
- Rivières
- Habité
- Agricole

Environnement :
- Ravines et rivières

RN2 - SP10 DE SAINT ROSE À LAMENTIN - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- 287m — Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

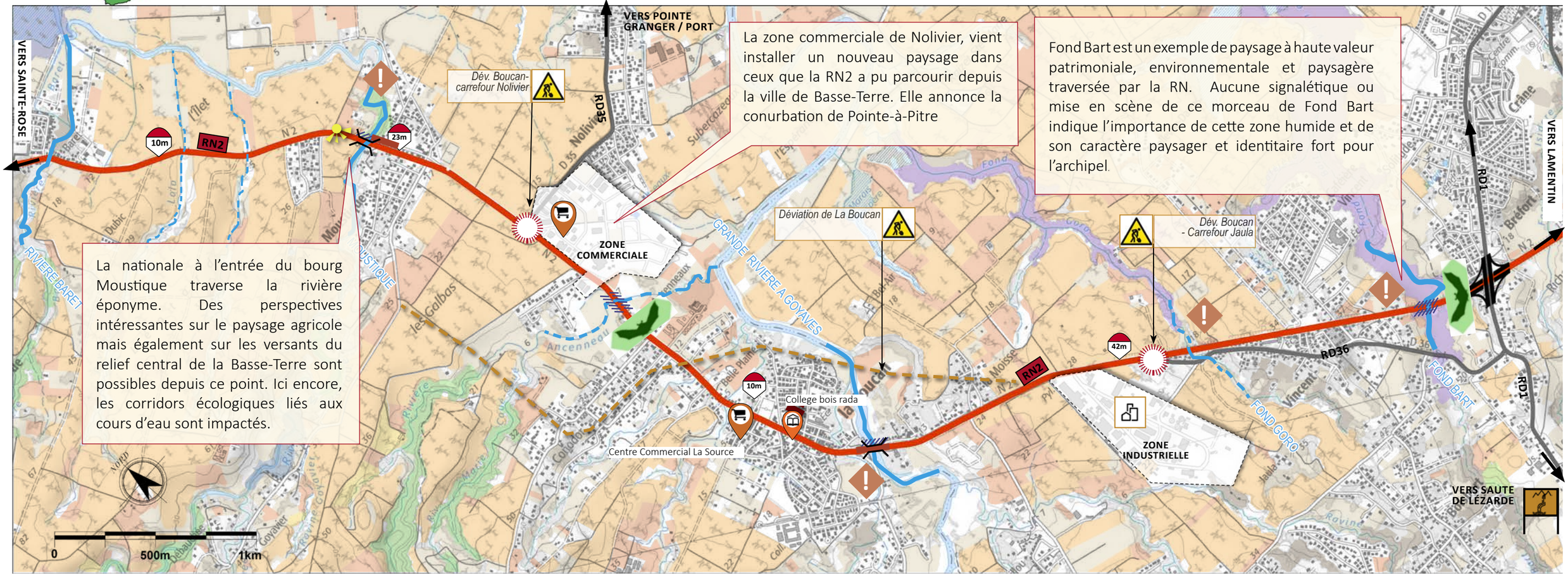
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- H — Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



La nationale à l'entrée du bourg Moustique traverse la rivière éponyme. Des perspectives intéressantes sur le paysage agricole mais également sur les versants du relief central de la Basse-Terre sont possibles depuis ce point. Ici encore, les corridors écologiques liés aux cours d'eau sont impactés.

La zone commerciale de Nolivier, vient installer un nouveau paysage dans ceux que la RN2 a pu parcourir depuis la ville de Basse-Terre. Elle annonce la conurbation de Pointe-à-Pitre

Fond Bart est un exemple de paysage à haute valeur patrimoniale, environnementale et paysagère traversée par la RN. Aucune signalétique ou mise en scène de ce morceau de Fond Bart indique l'importance de cette zone humide et de son caractère paysager et identitaire fort pour l'archipel.

VERS BASSE-TERRE

VERS BAIE-MAHAULT

RN2 - SP10 DE SAINT ROSE À LAMENTIN - DESCRIPTION

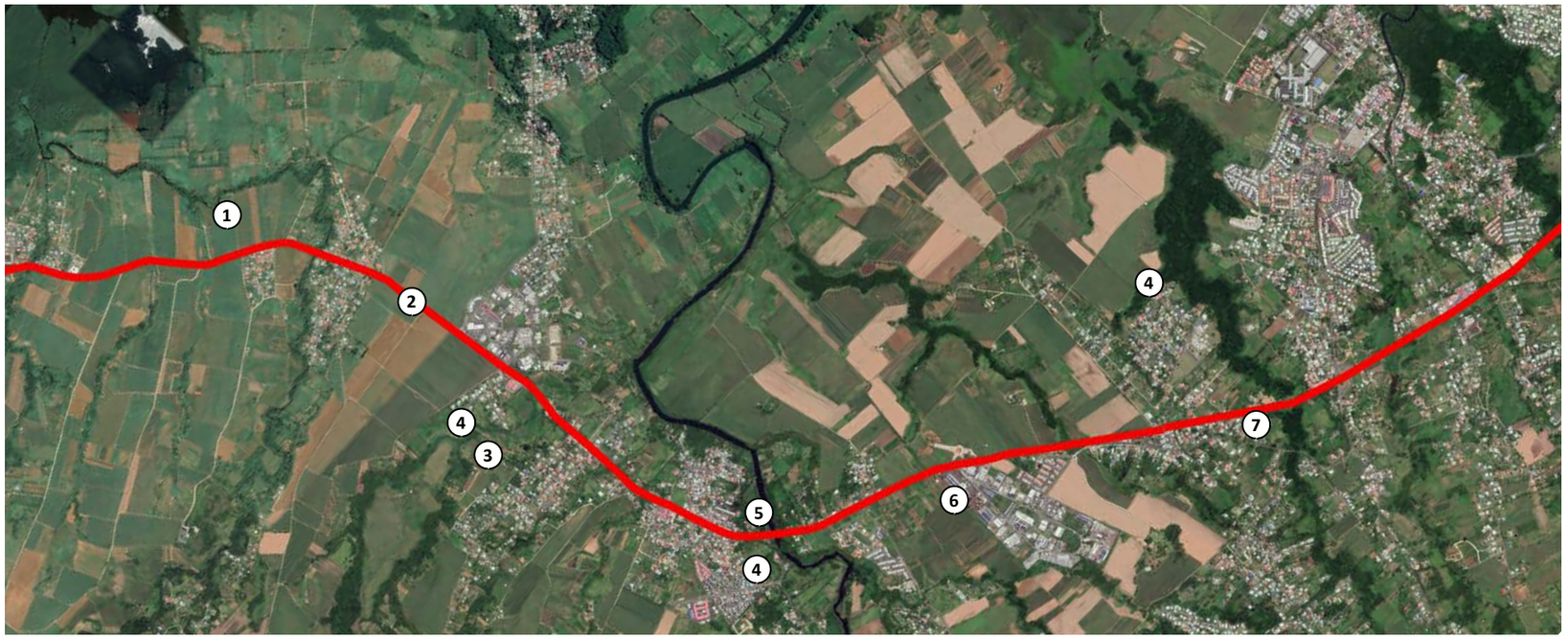
• ENTRE HABITAT ET ESPACES AGRICOLES
Les paysages se caractérisent par la mixité entre habitat et espaces agricoles, trait identitaire de la côte nord-est de la Basse-Terre.

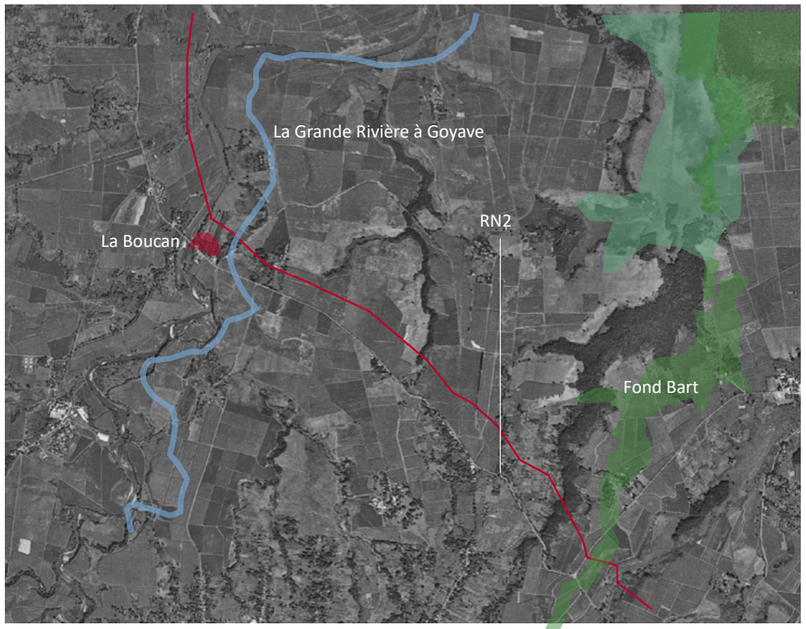
• Communes concernées : Sainte-Rose, Lamentin

• Ambiance paysagère dominante : Agricole et urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Territoire cannier du Nord Basse-Terre- Morne Rouge





Cette photo aérienne prise dans les années 50-60 montre comment le paysage traversé par la RN2 s'articulait entre espaces naturels (agricole) et l'urbanisation ponctuelle uniquement accrochée à l'axe majeur ou à quelques axes secondaires (chemins).

La RN2 s'éloigne du trait de côte et rentre à l'intérieur des terres. En sortant de la zone urbaine de Sainte-Rose, la RN2 traverse la fameuse plaine cannière au niveau des Galbas. L'arrivée dans le bourg de Moustique est annoncé par la rivière Moustique et sa ripisylve, venant rompre la régularité géométrique du paysage cannier. (1)

A l'entrée nord du bourg de Noliviers et à l'intersection RN2/RD35, la route jalonne pour la première fois sur son itinéraire depuis la ville de Basse-Terre des zones d'activités et des zones industrielles, prémices aux paysages urbains de l'agglomération pointoise toute proche. (2)

Entre Nolivier et la Boucan, la route circule dans le désordre urbain des opportunités foncières. La photo aérienne de 1950 montre comment la paysage agricole de la plaine a évolué vers une urbanisation éparse et disséminée à partir de l'axe majeur de déplacement. (3) Cette section entre Nolivier et la Boucan reflète malheureusement l'exemple d'un paysage désorganisé, en perte d'identité et où subsistent des milieux naturels difficilement « urbanisables » du fait des risques potentiels qu'ils peuvent générer (inondation, crues, etc.). Ici la rivière Ancenneau, la Grande Rivière à Goyave et les différentes ravines contribuent à installer des repères et des marqueurs dans un paysage affaibli par une urbanisation diffuse. (4) Cette dynamique affecte la qualité des paysages et provoque par ailleurs des conflits d'usages sur la RN, aussi bien dans ses usages quotidiens que pour la sécurité de ses usagers (multiplications des accès et sorties, sur la RN, explosion des panneaux de publicité, etc.).

L'automobiliste est entouré d'une vaste étendue plane et uniforme de plantation de cannes à sucre tout le long de la traversée de la Boucan. Les terrains sont plus plats, le paysage monotone, avec au loin la mangrove.

Des « fenêtres paysagères » se distinguent tout au long du parcours, comme par exemple l'entrée est de la Boucan (5) ou la traversée de la Grande Rivière à Goyave, dont la végétation luxuriante, les berges et les méandres sont remarquables. Par contre, le giratoire d'entrée dans la Boucan manque de qualité en terme d'insertion paysagère, il s'installe en plein milieu d'une perspective offerte par la route.

Passé le fleuve de la Grande Rivière à Goyave, la route prend la direction du Lamentin et croise la zone d'Industrielle de Jaula pour ensuite couper la zone humide de Fond Bart, constituant une coulée verte de grande qualité.

RN2 - SP10 DE SAINT ROSE À LAMENTIN - DESCRIPTION

CONSTATS BIODIVERSITÉ

Au regard de l'environnement, la route se positionne entre le massif montagneux et les zones humides du Grand Cul-de-Sac Marin, au milieu de la plaine agricole. ⑥ Elle côtoie de nombreuses zones humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravines) qui sont des espaces de valeur écologique notable. Ces zones humides sont notamment des espaces utilisés par les chauves-souris. Plusieurs corridors de déplacements connus pour ces espèces sont ici coupés par la RN : rivière Ancenneau et Fond Bart. ⑦

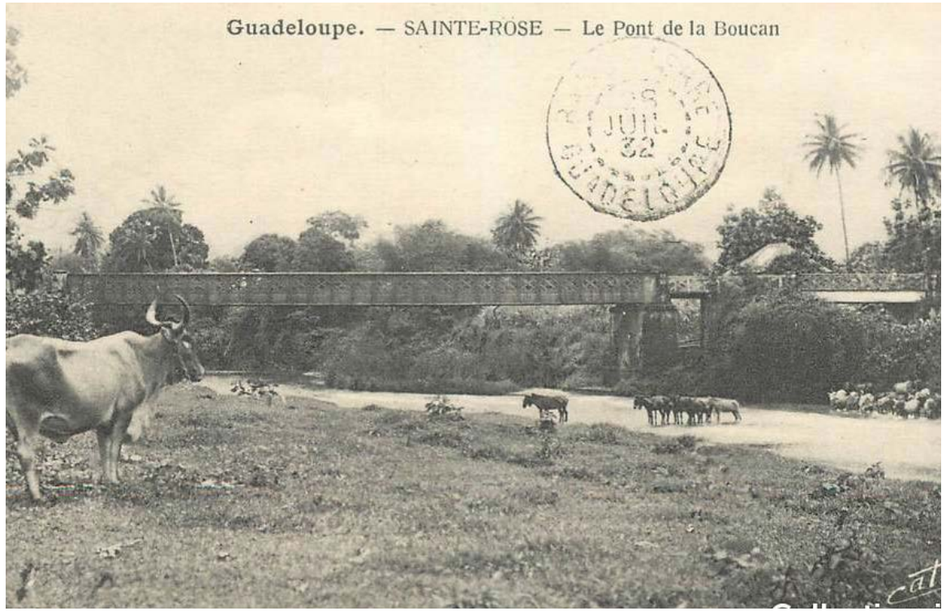
On notera que le SRPNB identifie ici 4 points de conflits potentiels avec les continuités écologiques terrestres sur cette séquence.



Franchissement de la rivière Ancenneau
Fp SIGNES



Arrêt bus dans La Boucan
Fp SIGNES



Carte postale ancienne avec le pont de La Boucan - Fp SIGNES



Sortie de Breford direction la Boucan au passage de Fond Bart- Fp SIGNES

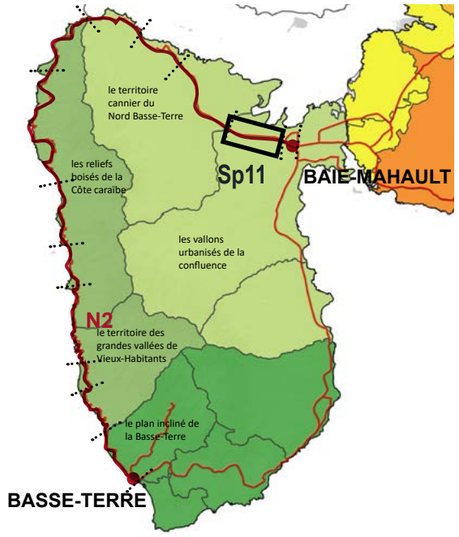
A RETENIR

Infrastructure :
- Voie péri-urbaine
- Route confortable

Paysages :
- Rivières et zones humides
- Grande Rivière à Goyave
- Habité
- Agricole
- Zones d'activités

Environnement :
- Ravines et rivières
- Grande Rivière à Goyave
- Conflit chiroptères

RN2 - SP11 DE LAMENTIN À BAIE MAHAULT- ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

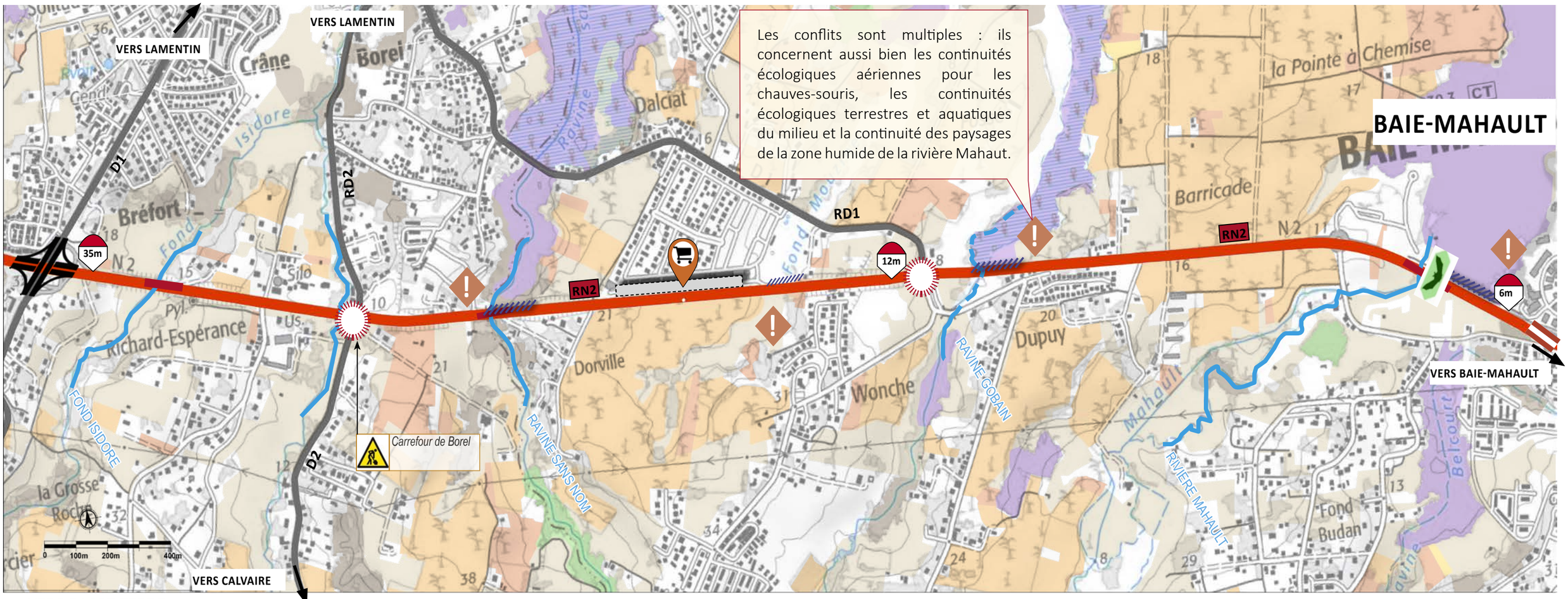
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN2 - SP11 DE LAMENTIN À BAIE MAHAULT - DESCRIPTION

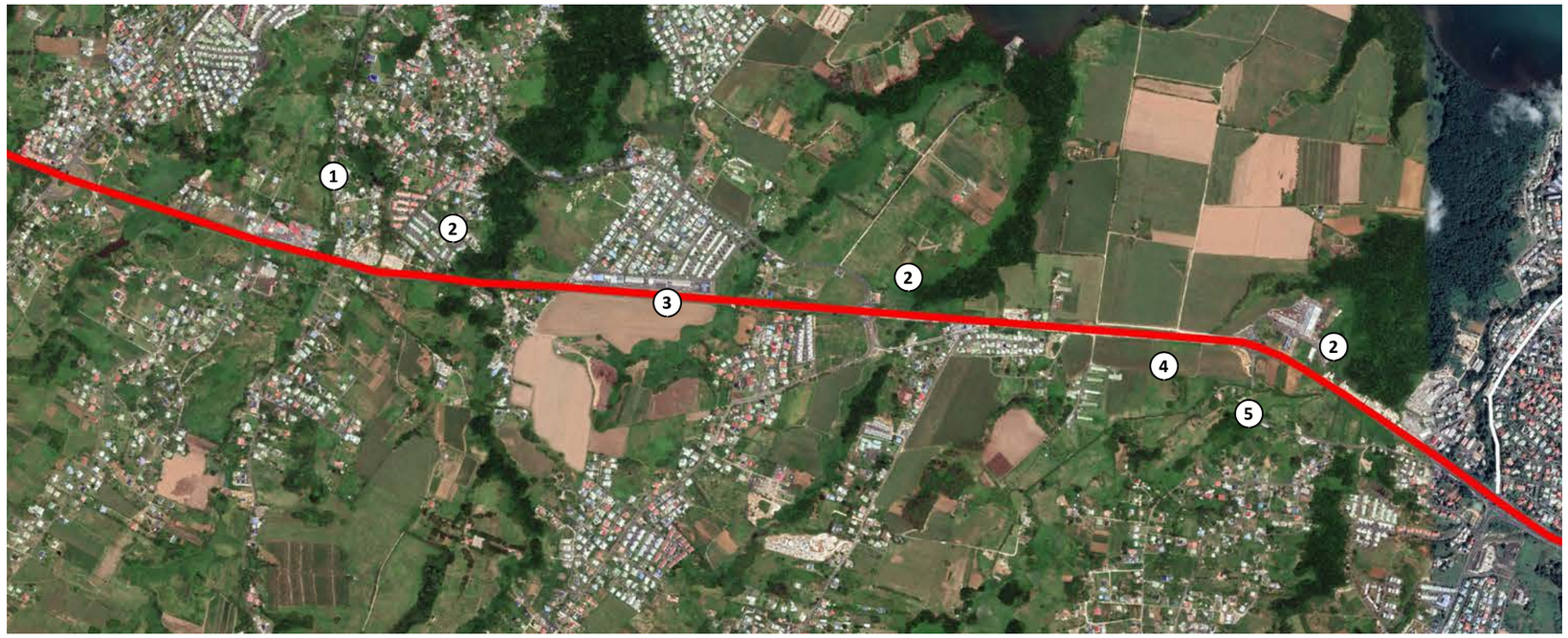
• ENTRE DEUX
Une route entre les vallons, terminaisons des reliefs de la chaîne montagneuse de l'île de Basse-Terre et la baie du Grand Cul de Sac Marin.

• Communes concernées : Lamentin, Baie-Mahault

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : 2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Vallons urbanisés de la Confluence - Lamentin - Baie-Mahault





Document extrait du site « urbanistiquement-parlant.com » sur deux articles concernant les projet d'aménagements de la RN2 entre Baie-Mahault et Sainte-Rose (13 décembre 2018 Réaménagement de la RN2 entre Baie-Mahault et Sainte-Rose).

La RN2 s'installe dans un paysage majoritairement habité et suit le mouvement d'un relief vallonné. ① Fond Issidore, Fond Lamentin, ravine Sans Nom, Fond Mouzine, ravine Gobain...etc autant de milieux naturels qui contribuent à faire de cette séquence une entrée sur le territoire de l'agglomération pointoise aux enjeux paysagers et environnementaux très forts. Ces milieux et leurs paysages associés sont gage d'une qualité paysagère. ② L'itinéraire entre les quartiers de Vincent et Dupuy est considéré comme pittoresque (c'est à dire d'intérêt paysager « notable ») par le site de l'Etat (Géoportail - Section de RN2 surlignée en vert). L'urbanisation omniprésente mise à part, ce paysage péri-urbain est composé d'espaces de respiration qui donnent effectivement une valeur paysagère à cet itinéraire qui nous conduit vers Baie-Mahaut, porte d'entrée ouest de l'agglomération pointoise.

L'urbanisation linéaire et le couvert boisé coupent les vues transversales, ne permettant presque aucune perception des paysages traversés. Seules les constructions du premier plan s'imposent au regard. L'écran visuel formé par ce rideau bâti presque continu perturbe fortement le repérage spatial. Cependant, de magnifiques points de vue viennent nuancer cette fermeture visuelle globale sur l'unité paysagère. Ces panoramas sont rendus possibles par le vallonnement du relief qui offre ponctuellement de larges cônes visuels dégagés. ③ Un panorama majeur se distingue, en direction de la partie nord de la chaîne montagneuse, depuis la RN2, au coeur du domaine cannier de Dupuy ou depuis l'échangeur de Beausoleil. ③ Ce tronçon routier offre un très beau panorama sur la chaîne de la Basse-Terre. Il permet aussi la perception directe de l'un des pôles canniers résiduels de l'unité paysagère et souligne ainsi la vocation cannière de ce territoire. Quelques paysages de mangrove parsèment la traversée de l'unité, avant d'atteindre, en fin de parcours, le bourg de Baie-Mahault, dans un paysage urbain fermé et dense.

Afin de préserver de précieux espaces de respiration non urbanisés, il serait souhaitable de protéger et de réglementer les milieux naturels et les espaces agricoles non concernés par les projets urbains.

Aujourd'hui l'itinéraire entre Baie-Mahault et Sainte-Rose fait l'objet de projets pour « décongestionner » l'axe routier : une déviation et une mise en 2x2 voies. Ces nouveaux projets routiers sont susceptibles d'impacter les paysages, les milieux naturels et les espaces agricoles du territoire, peu contraint par les reliefs. ④

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Comme dans la séquence précédente la RN se positionne entre le massif montagneux et les zones humides de Grand Cul-de-Sac Marin. Elle côtoie les

RN2 - SP11 DE LAMENTIN À BAIE MAHAULT - DESCRIPTION

nombreuses zones humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravine) qui sont des espaces de valeur écologique notable. Ces zones humides sont notamment des espaces utilisés par les chiroptères et plusieurs corridors de déplacements, connus pour ces espèces, sont ici coupés par la RN : notamment rivière Mahault.⑤

Sur cette séquence, on dénombre 4 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques identifiés dans le SRPNB.



Perspective de la RN2 en direction de Baie-Mahault- Fp SIGNES.



Rond-point ravine Gaboin- Fp SIGNES



Sortie de l’échangeur de Bréford/Lamentin RN2 et RD1. Affichage publicitaire et signalétique routière- Fp SIGNES



Bosquet d’arbres sur l’échangeur de Bréfort RN2- Fp SIGNES



Zone humide de la rivière Mahault à la frontière de l’urbanisation Ouest- Fp SIGNES

A RETENIR

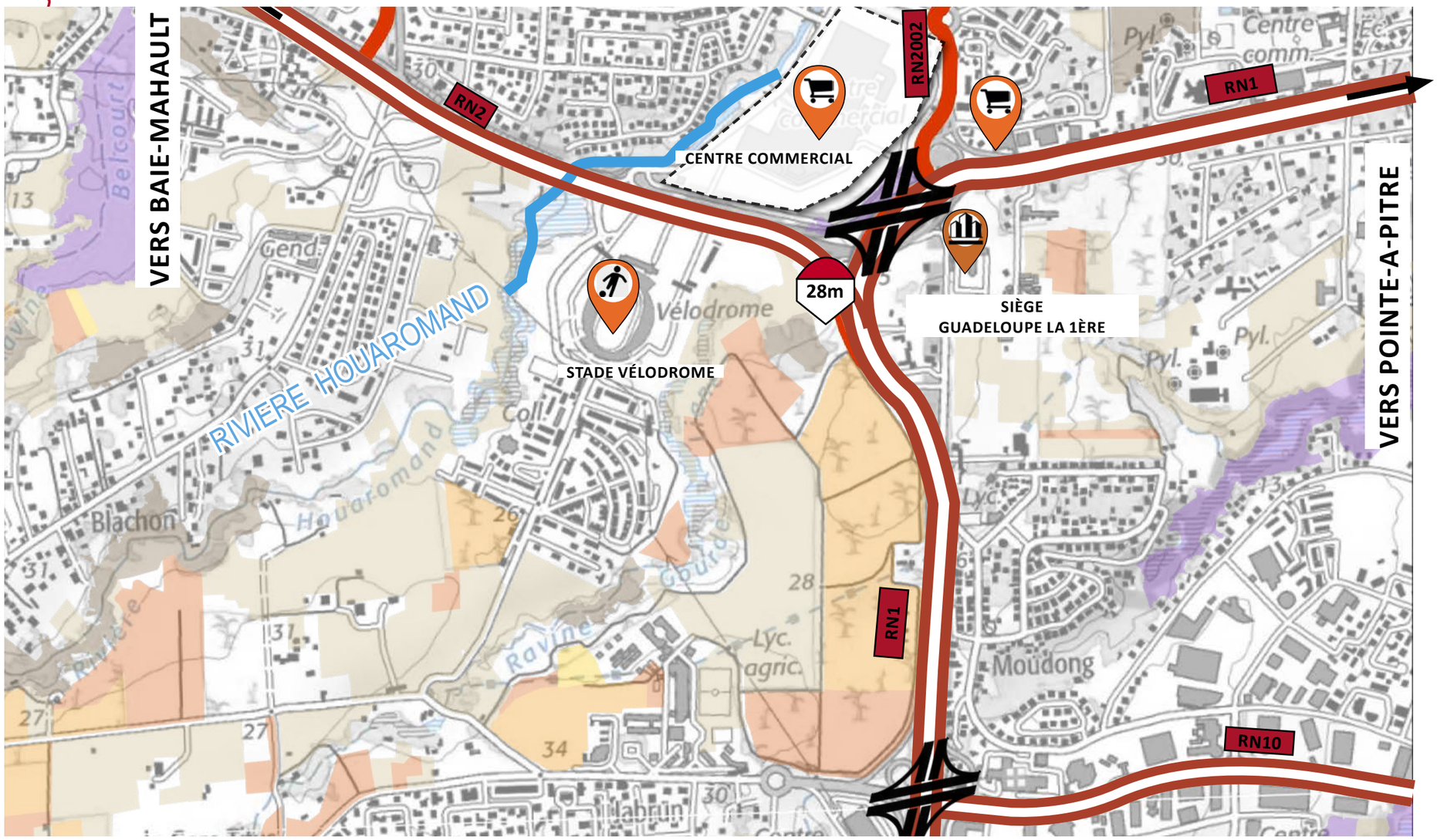
Infrastructure
- Voie péri-urbaine
- Route confortable
- Projet de déviation et contournement
- Vitrine pour les activités commerçantes

Paysages
- Rivières et zones humides
- Forêt humide de la rivière Mahault
- Habité
- Agricole
- Zones d’activités

Environnement :
- Ravines et rivières
- Rivière Mahault
- Conflit chiroptères
- Fond Issidore, etc.

RN2 - SP12 CROISEMENT RN1/RN2 - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES





ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN2 - SP12 CROISEMENT RN1/RN2 - DESCRIPTION

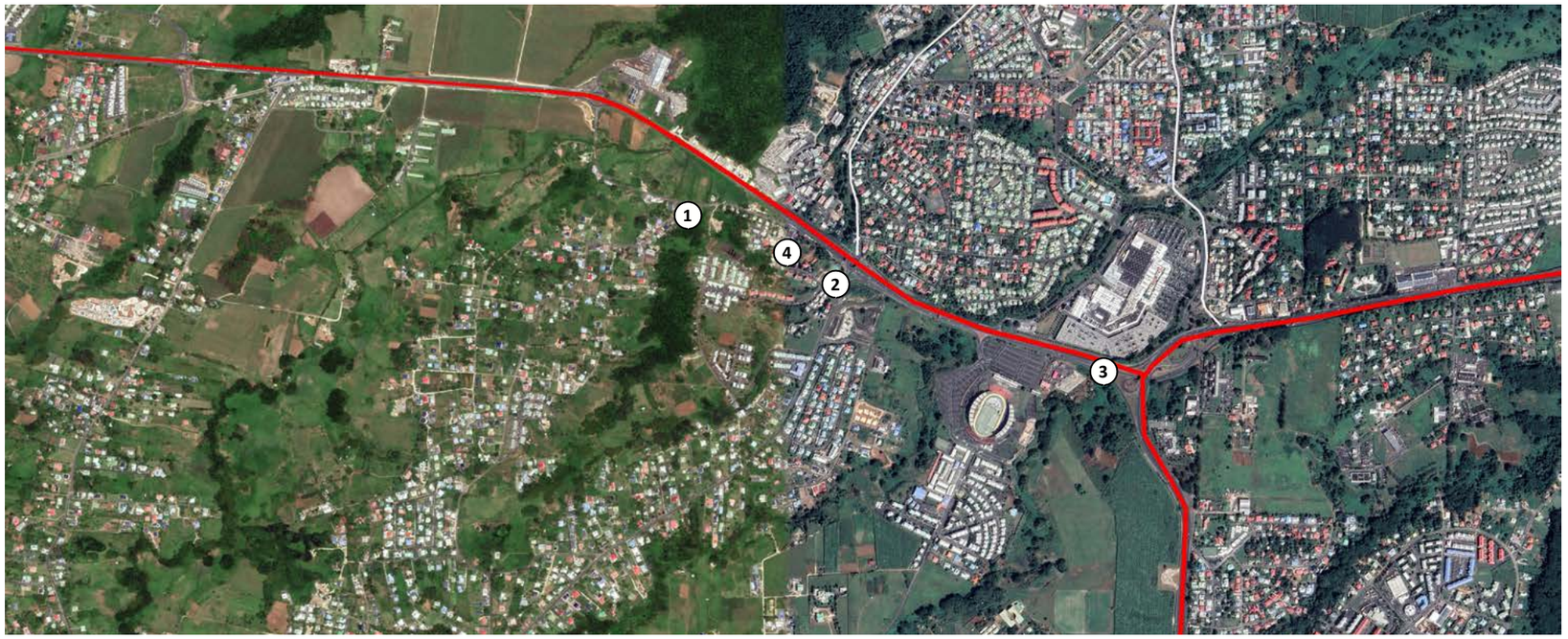
• ARRIVÉE/DÉPART
Voie rapide pénétrant dans l'agglomération pointoise

• Commune concernée : Baie-Mahault

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine

• Typologie d'infrastructure : 2x2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Vallons urbanisés de la Confluence - Lamentin - Baie-Mahault





Arrivée sur l'échangeur RN1/RN2 à Baie-Mahault.

La RN2 trace ici dans l'agglomération pointoise. Le paysage perçu par l'automobiliste est un paysage périurbain hétéroclite ①

L'infrastructure se transforme en voie rapide : une 2x2 voies, accompagnée d'un vocabulaire purement routier (échangeurs, bretelles d'insertion, séparateur central...), réservée exclusivement à la circulation automobile avec restriction d'accès envers certaines catégories d'usagers. Le partage de l'infrastructure est très réduit, les accès à la voie étant strictement limités aux échangeurs. La RN se réduit à sa fonction circulatoire : fluidifier et sécuriser le trafic automobile permanent et intense de l'agglomération pointoise, qui s'annonce bien avant la ville de Baie-Mahault. ② Rouler à 90 km/h au sein d'un trafic dense impose à l'automobiliste une concentration et une vigilance sur la circulation. Son champ de vision central se réduit à ce qu'il se passe devant lui et sa perception des paysages est fugace. Les bas-côtés de la voie, tout comme les espaces verts résiduels des échangeurs et des bretelles sont perçus dans le mouvement de manière floue et imprécise.

La voie rapide connecte et dessert le territoire mais en même temps fractionne, isole les espaces à proximité même de l'infrastructure (frontière physique infranchissable). Sur les 2 km entre l'échangeur du Vélodrome et le rond-point de la rivière Mahault, l'infrastructure ne dialogue donc pas avec la ville ni avec les centres d'intérêts qui le bordent.

La route se termine sur l'échangeur monumental RN1/RN2, dimensionné en fonction du nombre de véhicules et selon des critères de sécurité. Cet immense nœud routier fait la connexion entre les deux axes routiers majeurs de l'île de Basse-Terre et distribue les flux de véhicules sur l'agglomération pointoise. ③

Depuis la route, de belles perspectives se dessinent sur les reliefs de la Basse-Terre dans le sens Barricade/Belcourt et inversement sur les horizons lointains (en direction de Sainte-Rose). ④ Sur cette séquence, on peut distinctement percevoir les 8 éoliennes du parc de Sainte Rose en appui sur les reliefs de la Basse-Terre. Par ailleurs, des oeuvres graphiques animent et jalonnent l'itinéraire routier.

RN2 - SP12 CROISEMENT RN1/RN2 - DESCRIPTION



Giratoire « perché » à l'intersection RN2/RN2002, direction Baie-Mahault- Fp SIGNES.



RN2 en 2x2 voies vers Pointe-à-Pitre - Fp SIGNES



Embouteillage sur la RN2 à l'arrivée de l'échangeur RN1/ RN2
Fp SIGNES



La RN en direction du Lamentin
Fp SIGNES



Peintures et fresques se retrouvent ponctuellement sur le bord des RN - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Voie rapide
- Route à fort trafic
- Doublement des voies
- Vitrine pour les activités commerçantes

Paysages :
- Rivières et zones humides
- Habité
- Zones d'activités

Environnement :
- Ravines et rivières
- Rivière Houaromand

RN2 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGE & IDENTITÉ DU TERRITOIRE

ROUTE-SOUS-LE-VENT

• **Une route côtière contrainte par le relief de nombreuses vallées plongeant dans la mer des Caraïbes** : route de montagne, peu élevée en altitude mais néanmoins présentant un caractère sinueux et répétitif. Parallèle au littoral, la route serpente au gré du vallonnement, allant et venant sans cesse entre le littoral et l'intérieur des terres. Itinéraire apportant une sensibilité paysagère très forte des anses, des crêtes, des fonds de vallées. Affleurement rocheux, ou talus boisés raides cadrent régulièrement la voie au passage d'une crête ou de zones abruptes.

• **Découverte cinétique des paysages et rythmique très forte** : itinéraire qui serpente un relief très vallonné composée d'une répétition de crêtes et de petites vallées. Chaque changement de bassin versant apporte une perception nouvelle du paysage. Les séquences droites et plates au droit des bourgs littoraux contrastent fortement avec la sinuosité du reste de l'itinéraire. Séquences successives et répétitives entraînant une perte de repère.

• **Nombreuses vues sur les paysages :** sur la mer et la côte Caraïbes, bien que souvent filtrée par la végétation, ponctuellement par des vues plongeantes dans l'axe descendant de la route (les îles accrochant le regard et animant l'horizon) ; sur les pitons ou sommets montagneux à l'est, notamment à l'ouverture des anses. Plusieurs points de vue à partir de délaissés routiers en bord de mer (issus de rectification de virages)

• **Forte perturbation visuelle** : concentration d'éléments d'annonce, de publicités et d'informations à l'approche des sites touristiques. Perturbation affectant particulièrement l'image des entrées de ville

ROUTE DU NORD BASSE-TERRE

• **À travers le Nord Basse-Terre, une route de plaine intérieure alternant entre l'ambiance rurale cannière et l'urbanité des bourgs** traversés.
Les entrées de ville sont peu marquées (problématique de vitesse de circulation automobile) et leurs images se retrouvent souvent dégradées par l'affichage publicitaire, les réseaux aériens ou le développement de ZA. Parallèlement, la logique des limites urbaines est perturbée par un mitage urbain et commercial.

• **Fermeture visuelle par l'urbanisation linéaire** le long de la route
> enjeu très fort dans la plaine cannière entre Sainte Rose et Baie-Mahault
> entre Pointe-Noire et Baille-Argent, où le relief est plus doux, les vues sont souvent obstruées par de l'urbanisation peu qualitatif (cabanons informels, petits commerces, stationnement).

• **Richesse du patrimoine** architectural, religieux, militaire, historique, cultuel et culturel peu mis en valeur depuis la RN.

MOBILITÉS ET USAGES

• **Route littorale touristique de la Côte Sous-le-Vent** : seul itinéraire de desserte de la côte ouest de Basse-Terre, pour accéder aux plages et de nombreux sites (plage Caraïbe, la zone humide de la Grande Anse, la plage de Clugny, la pointe Allègre, Plage de Dindé , la pointe du Trou à Meynal ou pointe à Roche, etc.)

• **Absence/manque de signalétique touristique et d'équipement pour l'accueil du public** (aire de repos, point de vue, aire de stationnement)
Notamment aux abords des sites attractifs secondaires, ce qui permettrait de « délester » les sites à forte pression touristique

• **Une infrastructure caractérisées par deux sections distinctes :**

1. Route-Sous-le-Vent, une infrastructure minimale propice à la découverte des paysages : entre Basse-Terre et Sainte-Rose, route prioritaire à 2 voies (dont certaines sections identifiées comme pittoresque) aux virages serrés, courbes successives, profils en long alternant rapidement et très pentus. Les dépendances de la route sont réduites car la route trace dans des pentes très fortes. Gabarit de 5 mètres de large, vitesse moyenne de 50 km/h. Voirie avec des bas-côtés réduits, végétalisés ou bétonnées, et un fossé amont (profil en travers).

La glissière de sécurité est quasi-omniprésente pour éviter les sorties de route dans les zones escarpées. Hétérogénéité de traitement du dispositif : béton, métallique, double, bois… Sur l'ensemble de l'itinéraire, uniquement deux murets qualitatifs (anse à la Barque ; rivière du Plessis)

Gestion des intersections avec le réseau viaire secondaire par des panneaux STOP. Absence de giratoire sur l'ensemble de la section Bouillante entre et Sainte Rose. L'intersection avec la route de la Traversée est peu visible.

2. Entre Sainte-Rose et Baie-Mahault, les aménagements routiers sont plus conséquents (2x2 voies, giratoires de grande échelle, échangeur, etc.). Le domaine d'appartenance de la route grandit progressivement à l'approche de l'agglomération centre. Le gabarit routier s'élargit permettant de circuler à plus grande vitesse, jusqu'à devenir une voie rapide à l'entrée dans l'agglomération pointoise.

Une grande opération structurante est actuellement en phase travaux : la déviation de la Boucan (section carrefour Nolivier/carrefour Jaula). Le projet routier se déconnecte du tracé actuel de la RN2 en s'installant dans les espaces agricoles de la plaine cannière, dont le paysage est déjà fortement affectée par l'urbanisation diffuse. Le franchissement de la Grande Rivière à Goyave et Ancenneau nécessite la construction d'un nouvel ouvrage d'art. Les paysages sont impactés par le projet routier et c'est à la fois un nouveau paysage qui se crée, dont la route est une partie. Le risque d'un nouveau mitage le long de la route est à anticiper.

RN2 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

C'est sûrement le long de la RN2 que la découverte des espaces naturels guadeloupéens est la plus variée : espaces forestiers xérophiles et mésophiles, mangroves et autres zones humides, espaces littoraux. Les enjeux écologiques y sont également importants (populations d'Iguanes des Petites Antilles, tortues marines, axes de déplacements des chauves-souris, présence d'orchidées patrimoniales en bord de route,…). C'est également une des routes qui respecte le mieux cette nature en raison de sa géométrie douce qui s'adapte aux reliefs (route de faible largeur, s'enroulant sur les reliefs). Cette configuration limite les terrassements et réduit donc les emprises en zones naturelles et les ruptures de continuités écologiques. Elle permet également une circulation routière plus lente, limitant les risques de collision et d'écrasement pour la faune.

Les secteurs à enjeux sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Ces secteurs sont ;

> Milieux forestiers de qualité rencontrés aux abords de la route : il s'agit la plupart du temps, sur la RN2, de la forêt xérophile (semi-décidue) comme, par exemple, dans les secteurs de Anse à la Barque et Morne Lézard (Bouillante), Morne Capado/Morne Fraicheur (Deshaies),… La RN2 côtoie également un peu de forêt sempervirente saisonnière (forêt mésophile) au niveau du fond de la ravine Paul Thomas.

> Milieux humides : les milieux les plus vastes sont les marais et mangroves d'arrière côte dont les principaux sont, sur la RN2, l'étang de Grand-Anse (Deshaies) et le marais de Clugny (Sainte-Rose). Toutefois, beaucoup de franchissements de cours d'eau offrent également des espaces humides de qualité que l'on rencontre régulièrement le long de la RN2, sur l'ensemble de son itinéraire. Les plus remarquables sont dans le secteur Lamentin/Baie-Mahault, comme par exemple Fond Bart, ravine Sans-Nom (Lamentin), ravine Gobain, rivière Mahault (Baie Mahault).

• **Les ruptures de continuités terrestre ou aquatique lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau avec des seuils créant une rupture de l'écoulement des eaux, franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. Ces secteurs à risques, potentiels ou avérés, sont identifiés au SRPNB :

> Pour les continuités terrestres : 27 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 85 km de la RN2. Ces points de conflits sont, grande partie, potentiels mais certains sont clairement identifiés, par exemple pour les populations d'Iguane des Petites Antilles ou pour les corridors de déplacement des chauves-souris (voir ci-après).

> Pour les continuités aquatiques : 4 ruptures des continuités aquatiques sont identifiées par la SRPNB sur la RN2, comme par exemple sur la rivière Colas (entre Bouillante et Pointe-Noire), avec un seuil en béton lié à un ancien passage à gué, ou sur la rivière Caillou (dans le centre de Pointe-Noire) en raison d'un lit bétonné avec rupture de pente.

• **Les points de conflits avérés avec les milieux naturels.** Il s'agit de secteurs où des menaces sur le milieu naturel, liées à la route, sont identifiées. Ces menaces sont essentiellement présentes dans les secteurs le plus sensibles comme les abords de cours d'eau, les abords du littoral et les abords des zones humides. Elles peuvent être liées à des ruptures de continuités écologiques (cf ci-dessus) ou à tout autre phénomène lié aux activités humaines induites par la route (dérangement, dégradation, collision,…).

> Risque de dérangement des tortues marines sur les plages d'Anse à la Barque (Vieux Habitants), de Malendure (Bouillante), d'Anse Guyonnneau (Pointe-Noire), d'Anse Ferry Deshaies), de Clugny (Sainte-Rose).

> Risque de conflit avec une population résiduelle d'Iguane des Petites Antilles dans les secteurs de Anse à Sable/Pointe à l'Abbé (Bouillante), Mangrove de Clugny/étang du Vieux-Port (Sainte-Rose).

> Risque de destruction (lors de fauche) d'orchidées patrimoniales (espèces épiphytes poussant sur arbres et arbustes de la forêt semi-décidue) dans les secteurs de Anse à la Barque et de Falaise Noire/Pointe à Zombi (Bouillante).

> Risque de collision de chiroptères, en raison de la rupture de la continuité boisée au dessus de la route, au niveau de la rivière Mitan en amont de la zone humide de Grande Anse (Deshaies), de la rivière Ancenneau (Sainte-Rose), de Fond Bart (Lamentin) notamment pour le rarissime Chiroderme de Guadeloupe classé « en danger » sur la liste rouge mondiale des espèces menacées, et enfin de rivière Mahault (à Baie-Mahault).

DIAGNOSTIC PAYSAGER - RN2 NORD GRANDE TERRE

Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Panneau d'entrée d'agglomération

Route Départementale

Fenêtres paysagères

Fenêtre dynamique

Ambiances paysagères

urbaine

péri-urbaine

rurale

forestière

littorale

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Ouvrages d'art

Espaces remarquables
sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Rotule routière

Échangeur

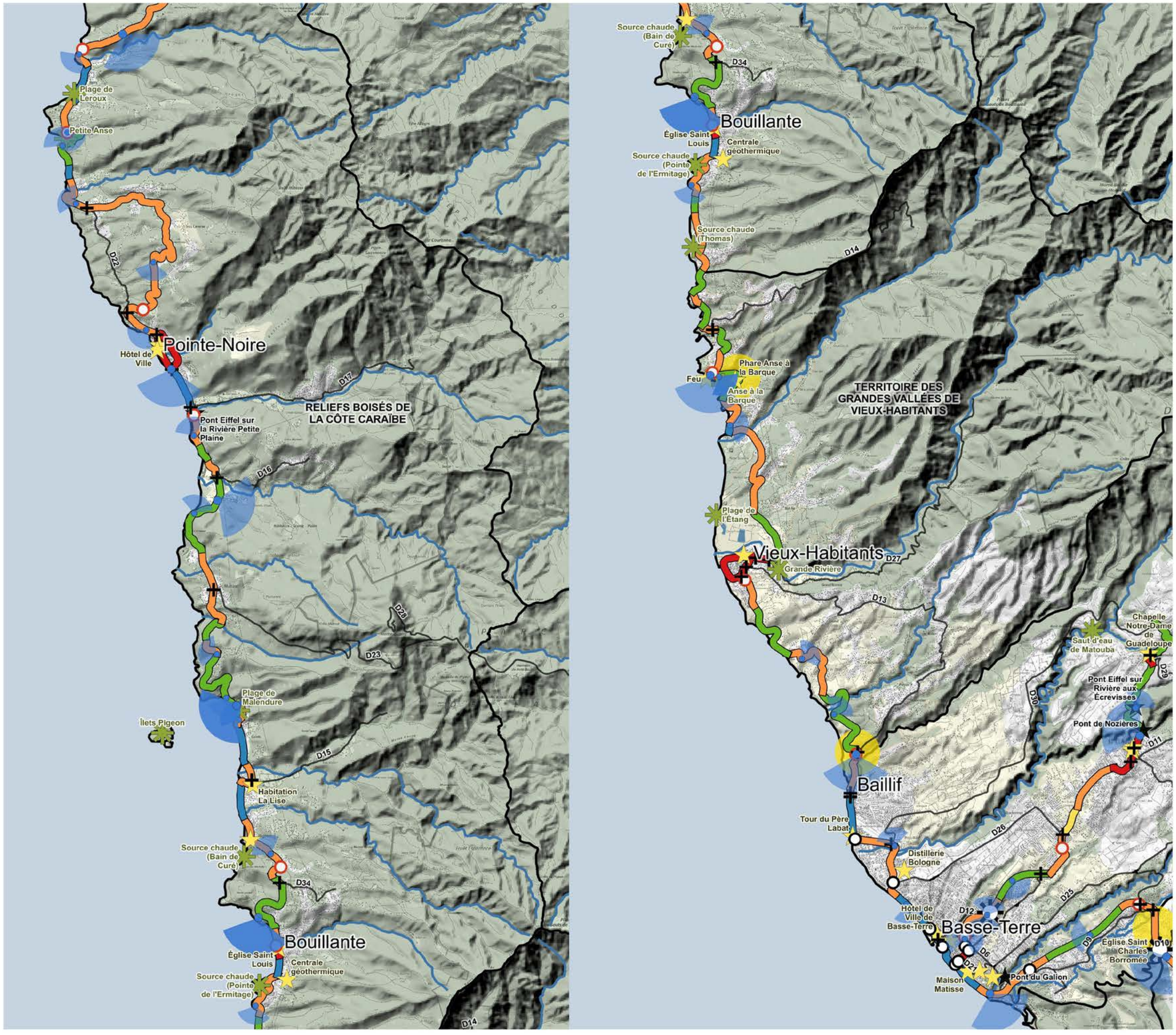
Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN2
CÔTE SOUS-LE-VENT



Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre statique

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

- urbaine
- péri-urbaine
- rurale
- forestière
- littorale

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

- Ouvrages d'art
- Espaces remarquables sur le plan paysager
- Patrimoine bâti

Aménagements routiers

- Échangeur
- Giratoire
- Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE - PORTRAIT

RN3 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 3
- Dénomination possible : Route de Saint-Claude
- Caractéristiques principales : Route pénétrante (intérieure à l'île de la Basse-Terre), à deux visages contrastés (urbain et montagnard)
- Longueur : 9 km
- Point de départ : front de mer de la ville de Basse-Terre, à la croisée des RN1 et RN2
- Point d'arrivée : Grand Matouba, 677 mètres d'altitude
- Communes traversées : Basse-Terre, Saint-Claude
- EPCI concernés : Grand Sud Caraïbe
- Séquence paysagère identifiée dans le cadre du Plan Paysage : 1



LÉGENDE

Route nationale / RN

Grands ensembles paysagers (GEP)

GEP du Nord Basse-Terre/ Côte au vent

GEP de la Côte Sous-le-vent

GEP du Sud Basse-Terre

Source : Atlas des Paysages de la Guadeloupe

UNE ROUTE PÉNÉTRANTE ET INCLINÉE

La RN3 traverse, du Sud-Ouest au Nord-Est, les ensembles paysagers du coeur historique de Basse-Terre, celui de la ville de Basse-Terre, ainsi que le plan incliné de Basse-Terre, la ville de Saint-Claude, une partie des reliefs forestiers de la Soufrière pour finir sur le plan incliné de Matouba / Grand Parc,comme indiqué sur la carte de la composition spatiale de l'Atlas des Paysages de l'Archipel Guadeloupe.

La RN3 circule en grande partie sur cette géomorphologie des plans inclinés pour atteindre les pentes forestières de la Soufrière à Matouba. Son tracé, jusqu'à son point culminant 677 mètres d'altitude, l'amène à franchir des vallées très encaissées des rivières ou ravines, et en fait la route nationale la plus haute et la plus courte de l'archipel.

A l'inverse des RN1 et RN2 considérées comme majeures et situées en périphérie de l'île de Basse-Terre, la RN3 trace son itinéraire à l'intérieur des terres à l'image des routes départementales de la Basse-Terre (D30, D27, D14, D15, ...)

UNE ROUTE À DEUX VISAGES

Les paysages traversés présentent des différences notoires entre une partie basse urbaine et une partie haute, rurale et montagnarde

Sur environ 6 km entre Basse-Terre et Saint-Claude, les paysages sont essentiellement urbains, la route s'inscrit dans l'urbanité des deux villes.

A la sortie de Saint-Claude, la RN3 serpente comme une véritable route de montagne. Elle poursuit sa route en altitude et pénètre dans les espaces forestiers, jusqu'à Matouba et au-delà. Elle présente une autre facette de cet axe intérieur. Elle donne à voir la forêt sempervirente et la forêt ombrophile.

L'Atlas des Paysages mentionnent les RN1, RN2 et certaines RD (RD11) comme itinéraire d'intérêt pour l'unité paysagère *Plan incliné de Basse-Terre*. La RN3 , de laquelle l'automobiliste peut percevoir le volcan, pourrait également être identifiée comme itinéraire d'intérêt.
« *Le massif forestier de la Soufrière a donc aussi une dimension sociale qui s'étend d'ailleurs au-delà de la seule RD11, sur les hauteurs du bourg de Saint-Claude (Cascade Vauchelet) et de Matouba (aire de repos de la Rivière Rouge, Bains Chauds du Matouba, Saut du Matouba, etc.)* »
(Atlas Tome 2 P270 Plan incliné de Basse-Terre)

RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Traversée urbaine de la ville de Basse-Terre



Section de route en viaduc au franchissement de la Rivière aux Herbes, Basse-Terre

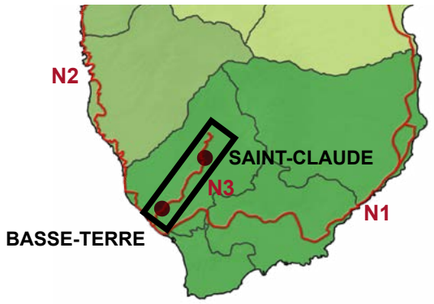


Traversée du bourg de Matouba



Sur les hauteurs après avoir dépassé le bourg de Matouba, la route est encadrée par la végétation de la forêt ombrophile et sempervirente.

RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



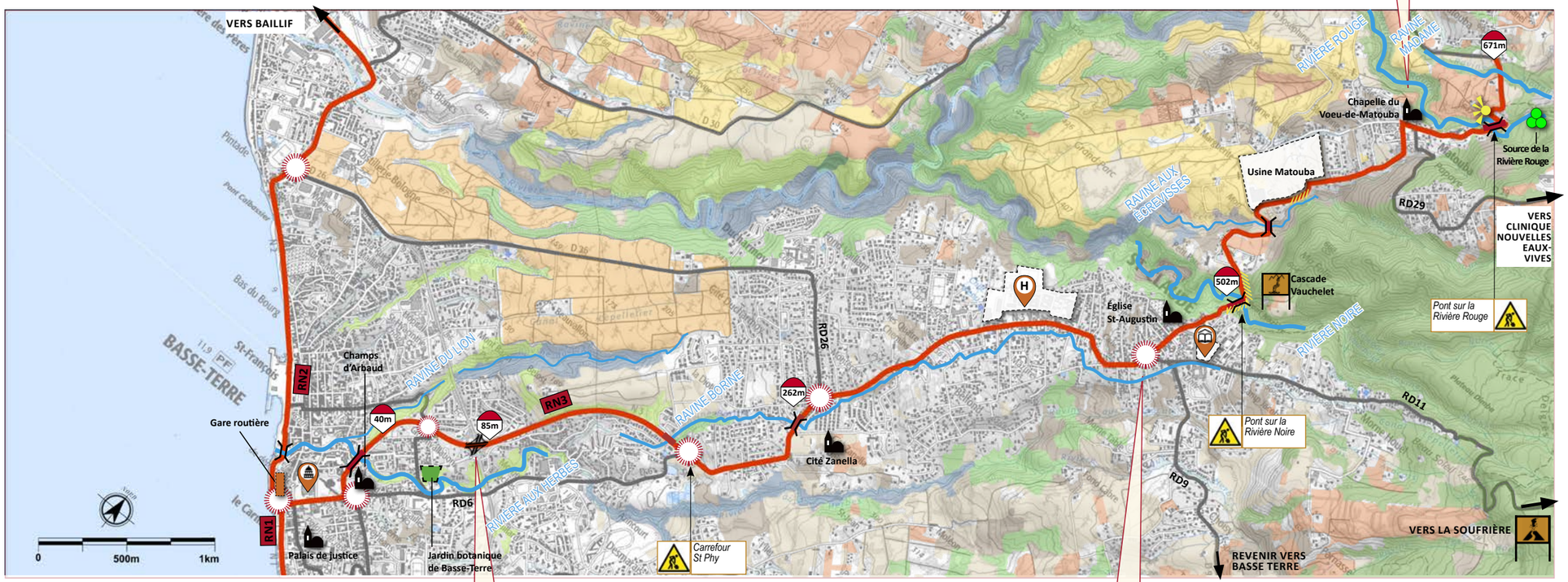
LÉGENDE

- Route nationale / RN
- Route départemental / RD

Parcelles agricoles
- Prairie
- Canne
- Banane
- Autre culture

Formations végétales
- Formations d'altitude
- Forêt ombrophile
- Forêt sempervirente saisonnière
- Forêt semi-décidue
- Forêt de fond de vallée
- Sylviculture
- Forêt des zones agricoles ou bâties et friche

Édifice religieux construit en 1959, en mémoire au brusque réveil du volcan en 1956.



Traversée urbaine de la ville de Basse-Terre : une route à deux voies au gabarit large et confortable, alternant entre le statut de boulevard, rue et voie rapide. L'échangeur avec l'avenue Gaston Feuillard jalonne la section en voie rapide.

Il faut considérer la fin de l'itinéraire urbain à ce carrefour entre la RN3 et les RD9 et 11. La RN à la croisée de ces routes s'extrait alors de l'urbanisation de la ville de Saint-Claude pour gravir les pentes de Matouba.

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements
- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE - DESCRIPTION

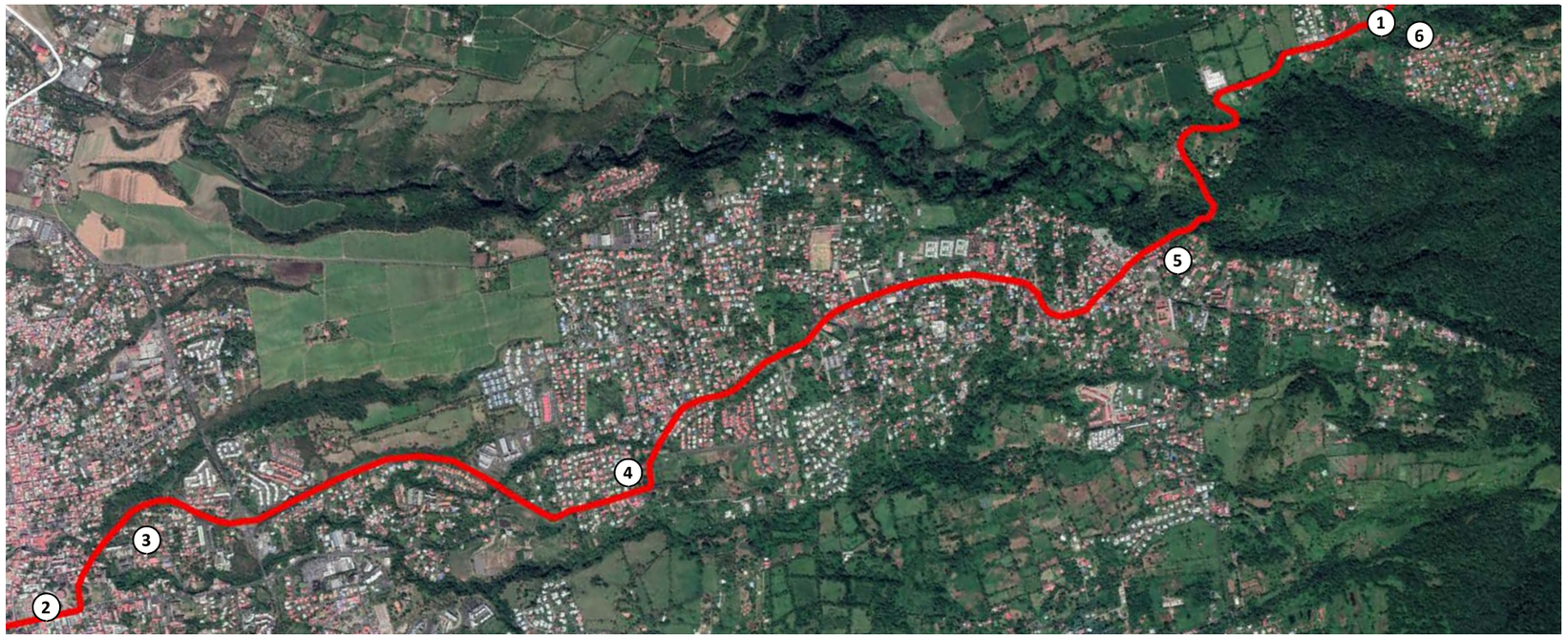
• INTRA-MUROS ROUTIÈRE ET MONTAGNARDE
La plus petite nationale de l'archipel s'installe dans des paysages à fortes identités

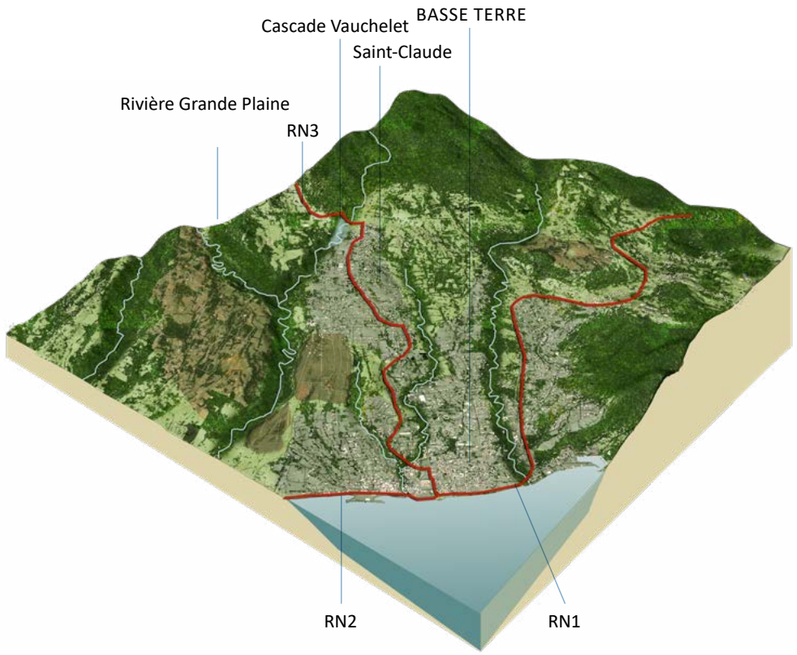
• Localisation : De Basse-Terre à Matouba

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et forestière

• Typologie d'infrastructure : 2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plan incliné de Basse-Terre





Trois routes nationales démarrent de la capitale administrative de Basse-Terre. La RN1 quelques fois littorale mais surtout dans les terres, la RN2 littorale et ponctuellement dans les terres et la RN3 « pénétrante »

La RN3 n'est pas à proprement parlé une véritable route de montagne ce qui ne l'empêche pas d'en avoir certains de ses caractères après Saint-Claude (Etroitesse, pente, virages en lacet) .

Ce qui est marquant sur cet itinéraire qui ne fait que 9 km, c'est l'opposition entre ce départ en bord de mer et en centre-ville ② et cette fin d'itinéraire, bordé de part et d'autre par la forêt ombrophile (3 km environ) que l'on parcourt de Saint-Claude jusqu'à Grand Matouba ①, avant de récupérer la route de la Rivière Saint-Louis RD30. Portion de route parfaitement encadrée par une végétation luxuriante de fougères arborescentes et de grands arbres majestueux (possible carte postale pour les visiteurs en venant sur un archipel tropical, mais réalité identitaire d'un territoire aux multiples paysages).
Ce paysage de forêt et d'eau (humidité, ravines et rivières) dessine un tableau quasi monochrome mais tout en nuance de vert qui s'impose aux visiteurs comme aux habitants (spectacle de la végétation tropicale, contrainte d'une végétation omniprésente). Cette fin de parcours de la RN3 en fait presque oublier tout son itinéraire urbain lorsque la route traverse le coeur historique de la ville de Basse-Terre en débutant au rond point « des chevaux », où figure la sculpture-fontaine de l'artiste-peintre Michel ROVELAS.

C'est au moment du franchissement de la Rivière aux Herbes, que la RN abandonne son statut de voirie urbaine, pour reprendre ses caractères de route nationale avec des proportions confortables jusqu'à l'entrée Sud-Ouest de Saint-Claude, au niveau des quartiers de St Phy, la Diotte, Cité Ducharnoy, etc.). ③ Portion qui à partir de l'échangeur « Feuillard » prendra le nom de Route Mondésir et route Armand Dain au passage de la ravine Borine et du carrefour avec la RD6. Durant ce trajet, la RN3 ne fait que croiser et embrasser du regard la tentaculaire urbanisation de Saint-Claude dessinée par les nombreuses opérations de lotissement.

La RN3 traverse ainsi des paysages urbains aux architectures très différentes que ce soit le coeur patrimonial de Basse-Terre et le secteur péri-urbain de Saint-Claude. ④ Passée la ville de Saint-Claude, la nationale s'inscrit en douceur dans le paysage verdoyant des reliefs boisés et de profondes vallées ⑤.

Lors de cette ascension vers le bourg de Grand Matouba, la route permet d'accéder à de nombreux sites naturels reconnus (Cascade Vauchelet, Source de la rivière Rouge, Saut d'Eau du Matouba, etc.). ⑥

RN3 - ROUTE DE SAINT-CLAUDE - DESCRIPTION

Entre Matouba et Grand Matouba, la nationale dessert la Maison Forestière, point de départ de nombreuses randonnées (Grande Découverte, La Soufrière, Savane aux Ananas, Bains Chauds de Matouba, etc.) et notamment de la Trace Victor Hugues. Ce lieu qui accueille potentiellement de nombreux visiteurs n'est que très peu aménagé (quelques places de parking en bord de RN).

Une des particularités de la RN3 est d'offrir des paysages différents selon qu'on la parcourt de Basse-Terre vers Saint-Claude ou de Saint-Claude vers Basse-Terre. En descendant, la RN3 offre des points de vue sur la mer des Caraïbes.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Majoritairement urbaine, la nationale est très peu en contact avec les milieux naturels, dans sa partie basse. Au contraire, dans sa partie amont, après Saint Claude, elle est en interface avec les boisements de qualités de la forêt ombrophile. Aucune rupture de continuité aquatique n'est à mentionner alors que la RN traverse sept cours d'eau sur ces 9 Km.



Matouba vue depuis la RN3- Fp SIGNES



La place du Champs d'Arbaud bordée par la RN3 et la RN2003- Fp INTERNET



La RN3 en rive droite de la rivière Rouge- Fp SIGNES

À RETENIR

Infrastructure
- Proportion d'une nationale
- Proportion d'une départementale
- Voie de desserte locale dans sa partie finale

Paysages
- Intra-muros patrimonial et historique (Basse-Terre).
- Péri-urbain urbanisation étalée peu qualitative (Entre Basse-Terre et Saint Claude)
- Points de vue remarquables
- Route de «montagne»
- Paysages d'exception

Environnement
- En contact avec les contreforts du massif de la Soufrière.
- Nombreuses rivières et ravines traversées.
- Milieux forestiers humides (ombrophile)

Architecture
- Centre historique et patrimonial de Basse-Terre
- Maisons coloniales
- Palais du Conseil Départemental
- Palais du Gouverneur
- Chapelle Notre Dame de Matouba
...etc

Patrimoine
- Sources d'eau chaude de Matouba
- Cannaux
- Cimetières
- Sites précolombiens

RN3 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- La route traverse des ambiances paysagères distinctes :

1. Les paysages urbains des villes de Basse-Terre, capitale administrative de la Guadeloupe, et de Saint-Claude, « ville du volcan». Traversant les centres historiques, la route est jalonnée d'espaces publics, d'équipements publics et de patrimoine architectural.

2. Le paysage péri-urbain, entre Basse-Terre et Saint-Claude, caractérisé par un tissu urbain lâche, morcelé et hétéroclite. De nouveaux lotissements, opérations immobilières souffrant d'insuffisance d'aménagement, tant du point de vue urbanistique, paysager et architectural, marquent particulièrement le paysage et participe à une certaine déstructuration du territoire.
La péri-urbanisation s'accompagne d'une explosion des réseaux viaires. Absence de traitement paysager de l'échangeur routier avec l'avenue Gaston Feuillard, à la sortie de la ville de Basse-Terre.

3. Le paysage forestier de montagne des contreforts de la Soufrière, entre Saint-Claude et Grand Matouba. **Immersion en altitude dans la forêt ombrophile et sempervirente**.
Caractère pittoresque d'une route de montagne sur les trois derniers kilomètres : route sinueuse, escarpée, étroite et encadrée par le couvert forestier.

- Traversées des ravines, vallées et vallons encaissés noyés dans une végétation luxuriante.

- Multiples points de vue sur les contreforts montagneux et le massif de la Soufrière. Portion en viaduc qui offre une vue vers la mer des Caraïbes.

MOBILITÉ ET USAGES

- Route identifiée comme un circuit touristique, donnant accès aux sites naturels emblématiques du Sud Basse-Terre (traces de Petites Randonnées vers la Soufrière via le GR G1, Bains Chauds de Matouba, Cascade Vauchelet, Bains Jaunes, Grande Chute de Galion, etc.). L'itinéraire de la RN3 est accompagnée par la RD11 au départ de Saint-Claude.

- Absence de signalétique touristique informant sur les sites identitaires traversés (Forêt de Morne Folie, etc.), sur les cours d'eau franchis (Rivière aux Herbes, Ravines aux Écrevisses, etc.), sur les monuments historiques ou religieux croisés (Chapelle du Voeu de Matouba, Eglise Saint Augustin de Saint-Claude, Champ d'Arbaud, etc.)

- Absence/manque d'équipements pour l'accueil du public, visible et accessible depuis le RN, accompagnés d'une signalétique pour bien orienter les visiteurs. La Maison Forestière, lieu d'accueil, est peu visible depuis le RN.
> accès à la Rivière Rouge après Matouba

- Quelques délaissés routiers
> Pont Nozière sur la rivière Noire

- Une infrastructure dont le traitement est hétérogène : contraste très fort entre des voiries urbaines aménagées en boulevard ou en simple rue, une section à grand gabarit ayant des allures de voie rapide entre Saint-Claude et Basse-Terre et une voirie étroite fortement contrainte par le relief de montagne. Le vocabulaire routier, voire autoroutier des infrastructures en contexte urbain est à questionner.

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN3 a la particularité d'être la seule Route Nationale qui pénètre vraiment dans la forêt ombrophile sub-montagnard, en montant à 677 m d'altitude (l'autre RN qui côtoie la forêt ombrophile est la RN1 qui l'effleure ponctuellement).

Les secteurs à enjeux, le long de la RN3, sont ces espaces forestiers directement en contact avec la route, et notamment au niveau de la traversée de plusieurs ravines très encaissées. Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités,…) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…).

La RN3 côtoie ces milieux sur la partie haute de son itinéraire : cela va d'abord être la forêt sempervirente saisonnière (forêt mésophile) puis la forêt ombrophile sub-montagnarde.

La RN3, en raison ses caractéristiques géométriques réduites et des faibles vitesses de circulation ne génère pas vraiment de points de conflit avec les enjeux de biodiversité ou de ruptures de continuités terrestre ou aquatique. En tous cas, aucun cas avéré ou potentiel n'est recensé au SRPNB.

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN3

Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre statique

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

urbaine

péri-urbaine

rurale

forestière

littorale

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Ouvrages d'art

Espaces remarquables
sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Échangeur

Giratoire

Intersection majeure

0 0,5 1 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

3.2 LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL EN GRANDE-TERRE

La Grande-Terre, île caractérisée par un relief faiblement marqué aux éléments érodés et calcaires, laisse s'installer plus facilement le réseau routier régional sur les plateaux et les plaines. A noter que le réseau routier régional ne couvre pas le territoire des Grands-Fonds et le littoral nord-est de l'île.

NORD GRANDE TERRE



RN4 - ROUTE DE LA RIVIERA



RN6 - ROUTE DE MORNE-À-L'EAU À L'ANSE-BERTRAND



RN5 - ROUTE DU MOULE



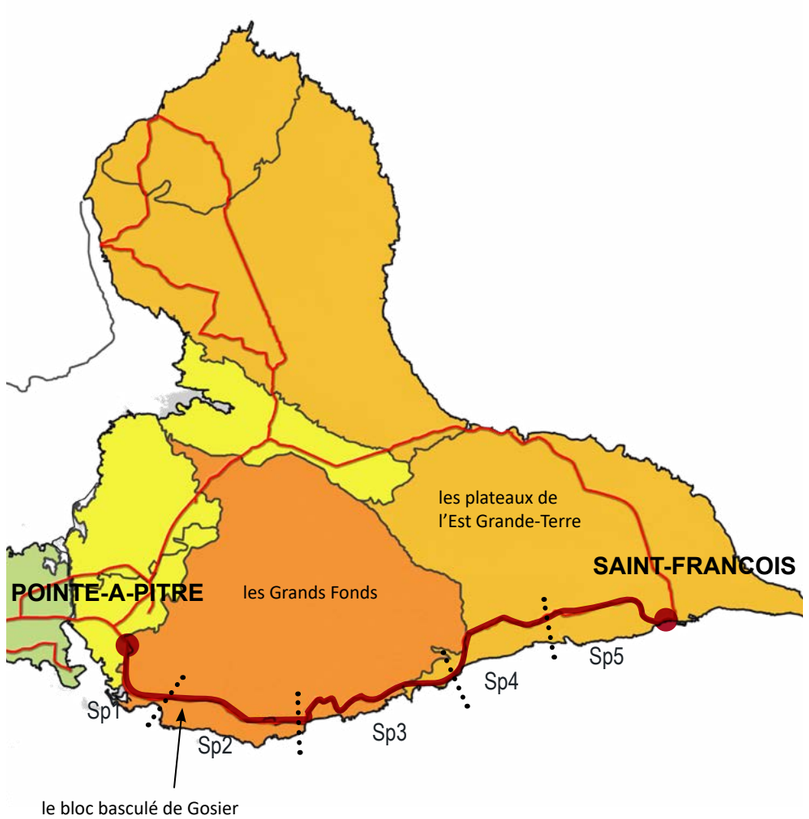
RN8 - ROUTE DES MANGLES

RN4 - ROUTE DE LA RIVIERA - PORTRAIT

RN4 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 4
- Dénomination possible : Route de la Riviera, Route méridionale de Pointe-à-Pitre à Saint François, Route littorale du Sud Grande-Terre
- Caractéristiques principales : Route côtière fortement touristique
- Longueur : 34 km
- Point de départ : intersection avec la RD103 aux Abymes (dans le prolongement de la RN1)
- Point d'arrivée : intersection avec la RN5 à Saint-François
- Communes traversées : Les Abymes, Le Gosier, Sainte-Anne, Saint-François
- EPCI concernés : Communauté d'agglomération Cap Excellence, Communauté d'agglomération La Riviera du Levant
- Séquence paysagère identifiée dans le cadre du Plan Paysage : 5

LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN4



Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

La RN4 longe le littoral sud de la Grande-Terre en reliant l'agglomération pointoise à Sainte-Anne et Saint-François, dans une ambiance balnéaire touristique. Cette côte sud de Grande Terre est dénommée la Riviera des Îles de Guadelpupe ou la Riviera du Levant. Ici, la RN4 est toujours proche du littoral et son altitude varie généralement entre 0 et 40 m (avec un point haut à 69 m à Mare-Gaillard). La route traverse de nombreux espaces urbains aménagés pour l'accueil touristique et dessert des plages de renom.

Les espaces boisés sont tout de même fortement présents et la topographie particulière de cette zone de la Guadeloupe fait toute la particularité de la RN4. Après avoir traversé des espaces boisés à la sortie de Pointe-à-Pitre, La RN4 parcourt le pied de l'escarpement de la faille du Gosier, marquant la limite entre l'unité des Grands Fonds et celle dite du «Bloc Basculé» du Gosier. La route est bordée d'un côté par un escarpement boisé, fermant totalement les perceptions du paysage. De l'autre côté de la route en contrebas, le paysage littoral balnéaire évolue et se découvre au gré de l'itinéraire routier. À l'approche de Saint-François, le paysage se fait plus plat et se caractérise par des prairies boisées et une urbanisation diffuse.

L'analyse de la RN4 en 5 séquences paysagères apporte des précisions sur les paysages en contact avec la route (épaisseurs, ambiances, structures végétales, architecture, etc.) et sur les rapports entretenus entre l'infrastructure et les paysages (2x2 voies, délaissés, etc.). Sur 35 km, les paysages alternent entre urbanité, littoral, forêts, plaines.

CONSTATS BIODIVERSITÉ

La RN4 est une route présentant de très nombreuses sections urbaines avec peu d'enjeu écologique notable. Elle côtoie toutefois de multiples milieux sensibles du point de vue de la biodiversité, tels que de vastes zones humides et marécageuses, en arrière littoral ou encore le massif des Grands Fonds. Ce territoire des Grands Fonds constitue un vaste secteur remarquable du point de vue de la biodiversité, il est recouvert majoritairement de formations de forêts sèches que l'on peut retrouver sur certaines sections de la RN en bordure de la voirie. Ce milieu identitaire de la Grande Terre renferme une proportion importante d'espèces endémiques des Petites Antilles telles que le palmier dindé, le Pic de Guadeloupe ou encore l'hylode de la Martinique (petite « grenouille »).

RN4 - ROUTE DE LA RIVIERA - DÉCOUPAGES EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - TRANSITION EXPRESSE VERS LA RIVIERA
La route distribue l'ensemble des flux de circulations dans des paysages urbains denses et industrialisés.

SP2 - SECTION DE GOSIER « VILLE DU TOURISME »
La route alimente l'urbanisation concentrée de Gosier côté mer et dessert de nombreux quartiers résidentiels côté terre.

SP3 - TRAVERSÉE LITTORALE DES GRANDS FONDS
Tel un aperçu des Grands Fonds, la route donne à voir des paysages de prairies sèches pâturées dans un climat aride.

SP4 - ANSE A LA BARQUE
A la sortie de l'agglomération balnéaire de Sainte-Anne, l'ouverture visuelle se fait sur les prairies ondulées puis boisées de l'unité.

SP5 - CHANGEMENT DE DÉCORS
Entrée de ville de Saint François, autre point touristique.


Sp1


Sp2


Sp3


Sp4


Sp5

RN4 - ROUTE DE LA RIVIERA - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Route en remblai longeant l'arrière-plage la Saline - Fp MRuffin



Séquence d'entrée Est dans Sainte-Anne au sein d'une coupure forestière

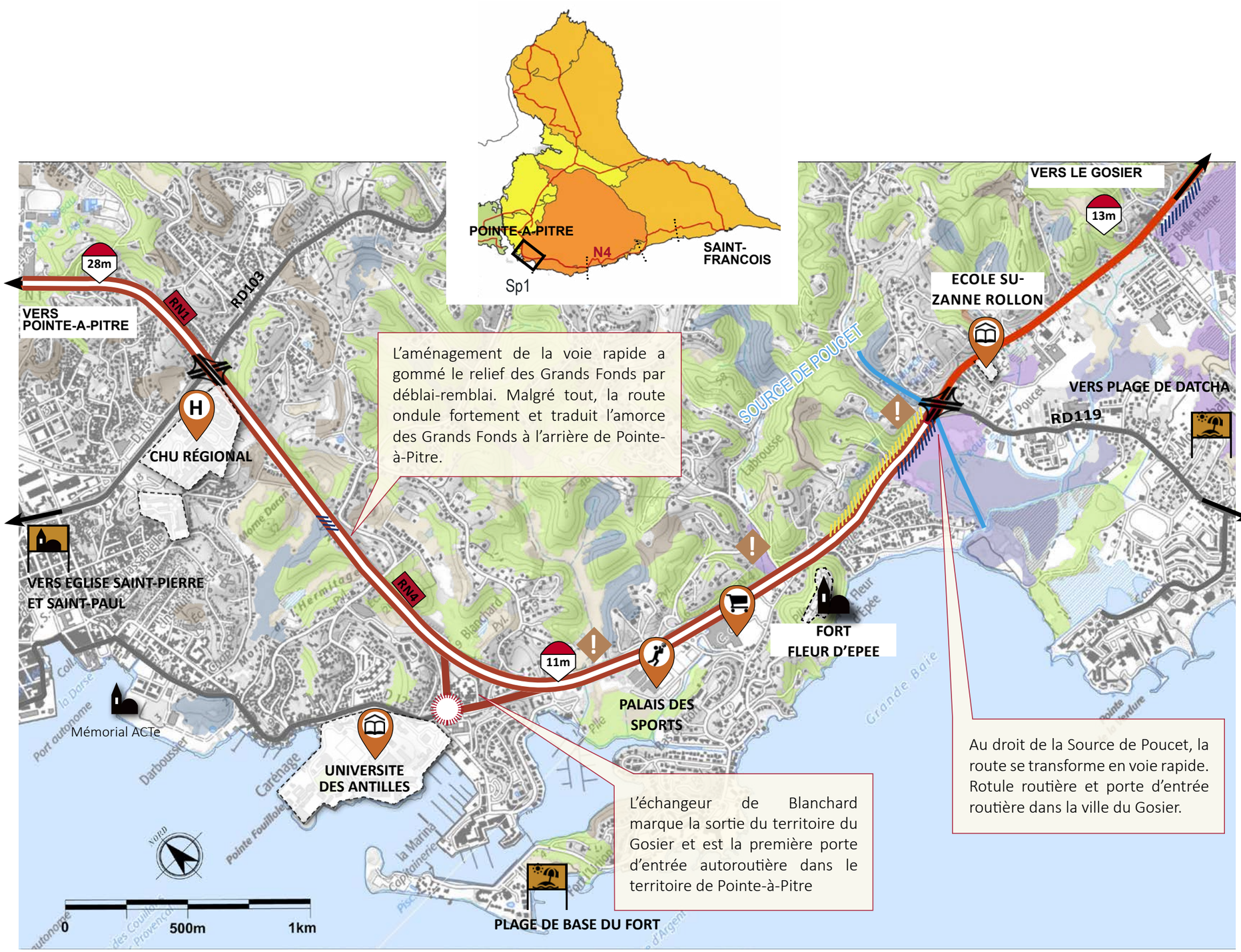


Relais du Moulin, visible depuis la route, un repère construit au sein d'un paysage rural



Paysage rural ouvert, ponctué d'arbres isolés ou en bosquets, entre Sainte-Anne et Saint-François - Fp MRuffin

RN4 - SP1 POINTE-À-PITRE > LE GOSIER - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Terrain de sport
- Centre commercial
- Zone d'activité
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN4 - SP1 POINTE-À-PITRE > LE GOSIER - DESCRIPTION

• TRANSITION EXPRESSE VERS LA RIVIERA
La route récupère et distribue l'ensemble des flux de circulations

• Communes concernées : Les Abymes, Le Gosier

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et forestière

• Typologie d'infrastructure : voie rapide en 2x2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
À la limite entre les Grands Fonds (côté nord) et le Bloc basculé de Gosier (côté sud)





Voie rapide dans l'agglomération pointoise, traversant des espaces dédiés aux loisirs et une zone commerciale. Ici, bretelle de sortie vers les terrains de tennis.

Dans la continuité de la RN1, la RN4 est une voie rapide en 2x2 voies jusqu'à l'intersection avec la RD199 à l'entrée de Gosier. ① Sur cette séquence, la RN4 circule au niveau d'une faille géologique, qui sépare un ensemble géologique soulevé ; les Grands Fonds, au nord, d'un bloc basculé, au sud, où est implantée la ville du Gosier.

La RN4 débute donc en pleine agglomération Pointoise et traverse un paysage urbain de ville moderne hétérogène à vocation d'habitat et de commerce ②. Puis, le bâti fait peu à peu place à un paysage boisé, constitué par la bordure des Grands Fonds, qui domine la route côté nord. La route ondule fortement et traduit le relief caractéristique de petites vallées enchevêtrées des Grands Fonds. L'aménagement de la route en voie rapide par le système du déblai-remblai a tout de même en partie gommé ce relief. Des talus cadrent ponctuellement la voie de part et d'autre.
En atteignant la faille du Gosier, le profil en long descendant de la voie permet à l'automobiliste d'apercevoir les mâts des bateaux, signalant la marina de Pointe-à-Pitre ③. Cette séquence est notamment marquée par le panorama sur le Fort Fleur d'Epée. ④ De nombreux hôtels sont implantés dans ce secteur entre Marina et Grande Baie. ⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence, dans sa partie ouest, est très urbaine et ne renferme pas d'enjeu écologique notable. Dans la partie est de la séquence, la RN4 longe plusieurs zones humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravine) qui sont des espaces de valeur écologique notable. Par ailleurs, la RN4 matérialise ici la limite sud des Grands Fonds, et longe par endroit des espaces forestiers (forêt semi-décidue) de qualité.
Sur cette séquence, la RN4 en 2x2 voies génère un fort effet de coupure des continuités écologiques. D'ailleurs, le SRPNB identifie sur cette séquence, 3 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques.

RN4 - SP1 POINTE-À-PITRE > LE GOSIER - DESCRIPTION



Voie rapide direction Pointe-à-Pitre offrant une vue sur le Fort Fleur d'Epée dans l'axe de la route



Voie rapide direction Pointe-à-Pitre qui ondule en traversant l'amorce du territoire des Grands Fonds- Fp MRuffin



Vue aérienne sur la portion en 2x2 voies depuis le Fort Fleur d'Epée - Fp SIGNES



Vue depuis le Fort Fleur d'Epée vers la Basse Terre et les îles des Saintes



Direction Gosier – La passerelle piétonne sur la voie rapide, accompagnée de nombreux panneaux publicitaires implantés le long du trajet- Fp SIGNES

A RETENIR

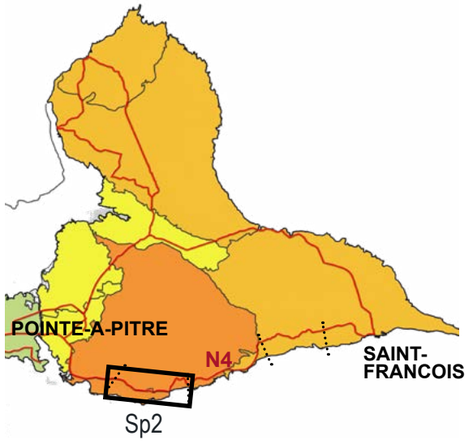
Infrastructure
- Voie rapide en 2x2 voies
- Emprise de voirie importante
- Vocabulaire routier, (candélabre de grande hauteur, Glissière en Béton Armé, bretelle d'accès, etc.

Paysages
- Forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravine, des espaces forestiers (forêt semi-décidue) de qualité
- Petite vallée et morne, limite sud du paysage des Grand Fonds
- Frondaison boisée en bordure de RN
- Îlots de boisement (reliquat des Grands Fonds)

Environnement
- Zones humides
- La limite sud des Grands Fonds

Patrimoine
- Fort Fleur d'Epée
- Source de Poucet

RN4 - SP2 LE GOSIER > POINTE DE LA SALINE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

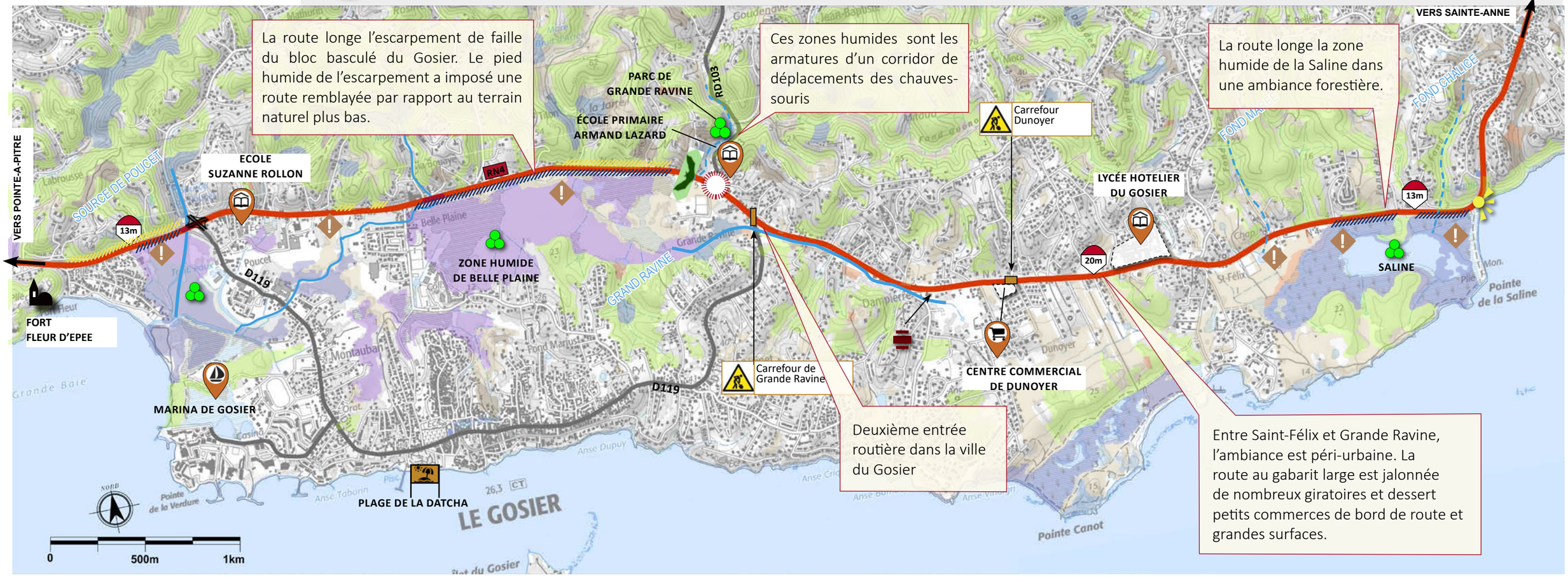
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN4 - SP2 LE GOSIER > POINTE DE LA SALINE - DESCRIPTION

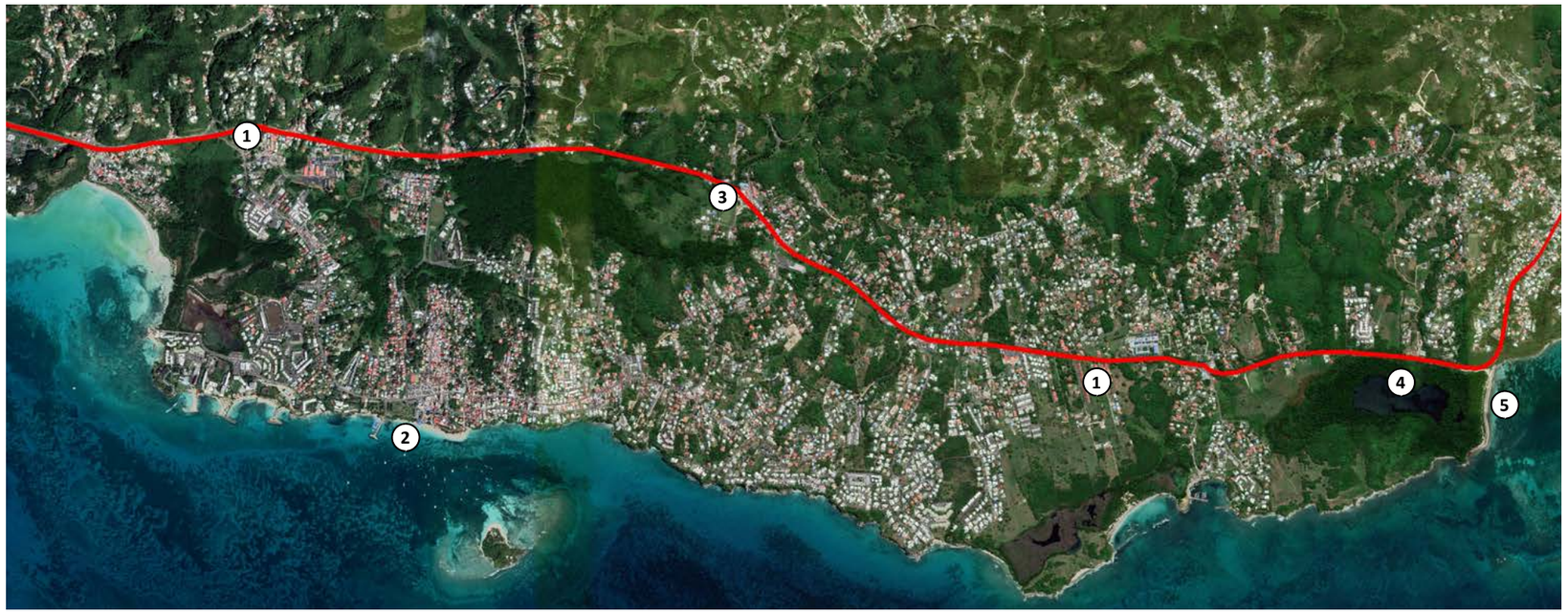
• SECTION DE GOSIER « VILLE DU TOURISME »
La route alimente l'urbanisation concentrée de Gosier côté mer et dessert de nombreux quartiers au nord.

• Commune concernée : Le Gosier

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
À la limite entre les Grands Fonds (côté nord) et le Bloc basculé de Gosier (côté sud)





Zone d'activité linéaire au bord de la route(de nombreux garages de réparations automobiles profitant de l'accessibilité offerte par la RN)

La route est toujours à la limite entre deux Unités Paysagères, Les Grands Fonds, escarpement boisé d'un coté de la route fermant tout paysage et le Bloc Basculé de Gosier, en contrebas de la route, offrant parfois des panoramas sur les bourgs littoraux touristiques du Sud de Grande Terre. L'automobiliste peut également apercevoir les milieux naturels humides au pied de la faille, forêts marécageuses et mangroves, qui évoluent progressivement en littoral urbanisé.

Il s'agit d'une section à 2 voies, entre deux échangeurs avec la D119, route qui dessert la partie balnéaire de Gosier, dont la fameuse plage de la Datcha, lieu d'activités notamment sportives (2) et les quartiers résidentiels (l'House, Dampierre, Dunoyer, Saint-Felix).(1)

Cette section de la RN4 traverse la partie la plus touristique de la Riviera du Levant. De nombreux panneaux signalétiques y indiquent des hôtels, restaurants, boutiques, etc. Aux heures de pointe cette section de la RN4 devient fortement saturée par le trafic, notamment au niveau des trois échangeurs (D119 et D103) (3). La RN4 dessert également plus loin les quartiers résidentiels de Gosier et de nombreuses anses. (4)

À la sortie de Saint-Félix, , la route continue en ligne droite sur environ 2km avec une emprise large et dessert la zone humide des « Salines » et la plage de la Saline, assez peu visible dans le sens Gosier / Sainte-Anne par manque de signalisation. En sens inverse, le profil descendant de la voie permet à l'automobiliste d'apercevoir aisément le plage de sable fin et offre une échappée visuelle vers la mer. A cet endroit, la route prend la direction plein Nord vers Mare-Gaillard.(5)

La route poursuit ensuite son trajet en accompagnant le relief des Grands Fonds.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence routière se développe entre les zones humides d'arrière littoral et les Grands Fonds. Elle côtoie donc des espaces forestiers de qualité (forêt semi-décidue), au nord, et de vastes milieux humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravine), au sud, dans les secteurs de Poucet, Belle-Plaine, Grande Ravine, La Saline.

Ces zones humides sont notamment des espaces utilisés par les chauves-souris et un corridor de déplacements, connu pour ces espèces, est ici coupé par la RN, au niveau de Grande Ravine.
De façon plus générale, le SRPNB identifie 6 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques au niveau des zones humides, sur cette séquence (liaison entre les Grands Fonds et les espaces naturels côtiers).

RN4 - SP2 LE GOSIER > POINTE DE LA SALINE - DESCRIPTION



Giratoire de Saint-Félix ; gestion des intersections par giratoire comme sur toute la séquence. Commerces de bord de route profitant de l'effet vitrine
Fp- MRuffin



Dampierre ; route au gabarit large traversant un paysage rural mité par de l'habitat individuel. L'accessibilité de riverains est gérée par des ponts de franchissement depuis la route remblayée vers des mornes isolés habités.
Fp - MRuffin



Pointe des Salines, direction Sainte-Anne ; point de basculement paysager avec vue directe sur la mer (virages serrés et pentes accentuées marquent l'entrée dans les Grands Fonds et contrastent avec les lignes droites de la voie rapide du Gosier)
Fp- MRuffin

A RETENIR

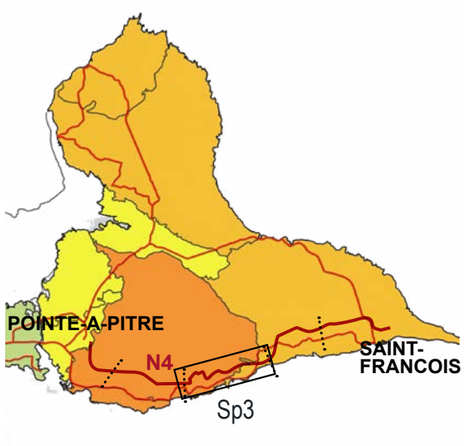
Infrastructure
- À l'arrière du Gosier, 2 voies larges (3 voies en projet dont 2 pendulaires)
- Emprise large de la voirie

Paysages
- Espaces forestiers de qualité (forêt semi-décidue) au nord
- Vastes milieux humides (forêt marécageuse, mangrove, franchissement de ravine) au sud dans les secteurs de Poucet
- Paysage rural mité par de l'habitat individuel traduisant l'urbanisation galopante du secteur
- Paysage «commercial» désordonné (beaucoup de panneaux publicitaires et de zones d'activités en bord de voie)

Environnement
- Zones humides d'arrière littoral (terrain du conservatoire du littoral)
- Zone de Saint Felix ; quelle protection ?
- Les Grands Fonds

Patrimoine
- Fort Fleur d'Épée

RN4 - SP3 LE PETIT-HAVRE > SAINTE-ANNE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- 287m — Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



VERS POINTE-A-PITRE

VERS SAINT-FRANCOIS

RN4 - SP3 LE PETIT-HAVRE > SAINTE-ANNE - DESCRIPTION

• TRAVERSÉE LITTORALE DES GRANDS FONDS
La route donne à voir un aperçu des paysages des Grands Fonds

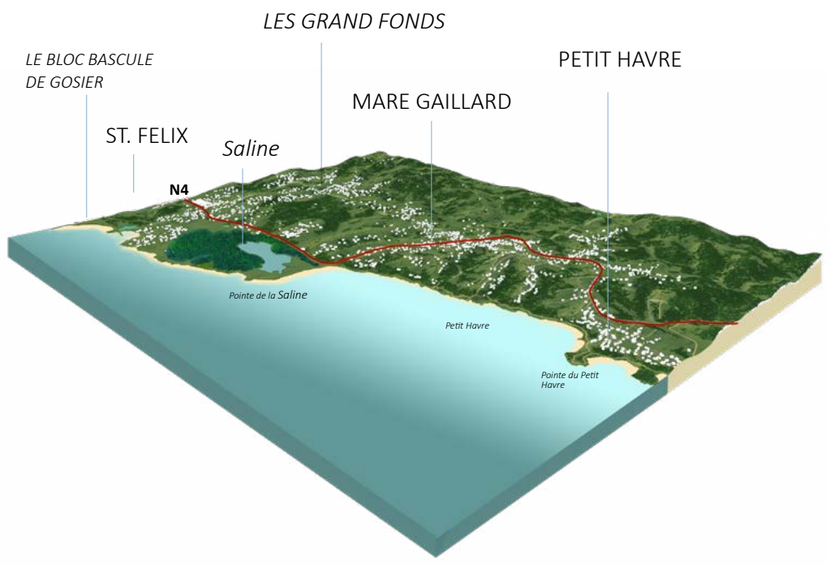
• Communes concernées : Le Gosier, Sainte-Anne

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : voie prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Grands Fonds - Sainte-Anne





Bordant la limite sud du territoire des Grands Fonds depuis Pointe-à-Pitre, la RN4 s'éloigne de la côte et traverse les ambiances vallonnées caractéristiques des Grands Fonds à partir de la plage des Salines.

Après le Gosier, la route quitte le littoral et s'oriente vers l'intérieur des terres, vers le bourg de Mare Gailard, bordée par des maisons individuelles. ② En quittant Mare Gailard, le terrain devient vallonné et la route traverse une belle zone naturelle forestière. La descente vers Petit-Havre offre un beau panorama vers la mer. ③

Étonnamment, le paysage change totalement au regard de l'automobiliste ; la RN4 montre ici un peu ce qui est le paysage des Grands Fonds. La végétation naturelle, devient plus sèche, le relief plus doux, le paysage s'ouvre, montrant un déboisement important au profit de prairies pâturées. Le tracé de la RN4 passe ainsi en pied de morne, au cœur d'une petite plaine en retrait du littoral. La route y est plus large et rectiligne que sur le reste du réseau viaire de l'unité. L'urbanisation y est plus diffuse, occupant souvent le flanc des mornes. La route épouse le relief en s'inscrivant harmonieusement dans une topographie composée de vallons et de zones boisées. Avant d'arriver à Sainte-Anne, la route dessert de nombreuses anses, lieux du tourisme résidentiel : Anse a Saint, Anse Canot, Anse à Eblain, Anse de l'Accul. ④

A Sainte-Anne, les voies sont séparées par un terre-plein central. Cette partie de la route, très urbaine est un bon exemple d'aménagement balnéaire de voie littorale. Une promenade piétonne longe la route, ainsi qu'un marché de produits locaux (toute la semaine). ⑤ L'arrivée à Sainte-Anne nous offre une perspective grandiose sur la mer qui est encadrée avec un aménagement affirmé du front mer et le Village Artisanal.

A la fin de la séquence, le conducteur est invité à profiter du paysage offert par le bourg de Sainte-Anne, pôle touristique balnéaire de la côte. La route nationale devient un boulevard maritime où le traitement de l'espace public devient plus sophistiqué (plantations, mobiliers urbains, etc.) et permet d'accéder directement à la plage de sable blanc du bourg, reconnue à travers la Guadeloupe pour livrer le décor typique auquel s'attendent les touristes. ①

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence côtoie des espaces forestiers de qualité (forêt semi-décidue) et le SRPNB y identifie 6 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques (liaison entre les Grands Fonds et les espaces naturels côtiers).
En outre, ce secteur longe un site de ponte de tortue marine, au niveau de la plage de Sainte-Anne.

RN4 - SP3 LE PETIT-HAVRE > SAINTE-ANNE - DESCRIPTION





Traversée de Mare-Gaillard, secteur des Grands Fonds en bord de mer. Séquence urbaine particulièrement « polluée » par les panneaux publicitaires et les réseaux aériens- Fp MRuffin

Entre Mare-Gaillard et Sainte-Anne, traversée homogène d'un paysage agricole de savane sèche mité depuis les années 1960 - Fp MRuffin





À gauche / Séquence d'entrée ouest dans Sainte-Anne : ouverture visuelle sur le mer rythmée par un alignement de palmiers et promenade piétonne le long des plages
À droite / Boulevard dans la traversée urbaine de Sainte-Anne - Fp MRuffin

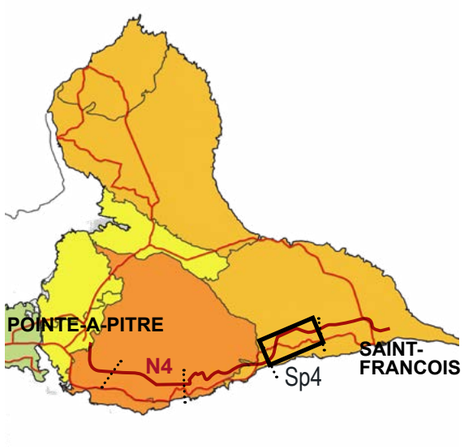
A RETENIR

Infrastructure
- Deux voies avec bas-côtés bétonnés
- Boulevard maritime et urbain dans la traversée de Sainte-Anne

Paysages
- Les Grands Fonds et les espaces naturels côtiers

Environnement
- Site de ponte de tortue marine, au niveau de la plage de Sainte-Anne, plage hautement fréquentée par les touristes. Les enjeux y sont très fort : comment concilier ponte et tourisme ?

RN4 - SP4 SAINTE-ANNE > ANSE À LA BARQUE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

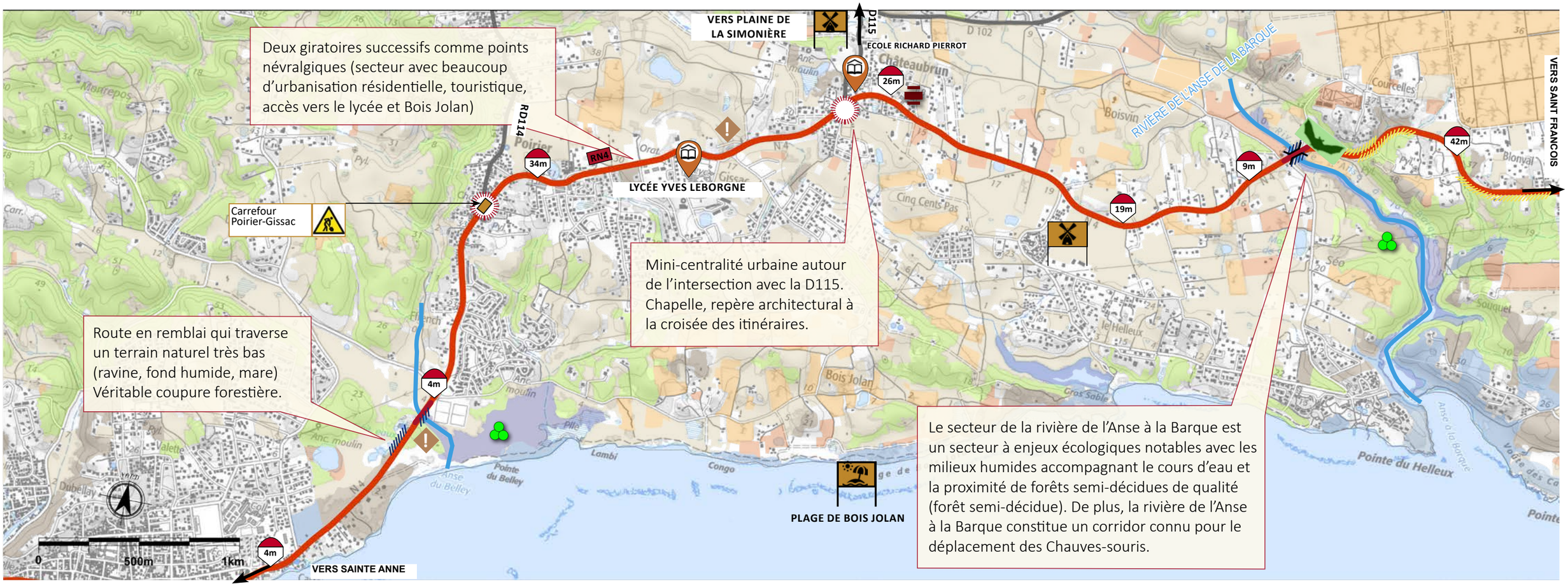
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN4 - SP4 SAINTE-ANNE > ANSE À LA BARQUE - DESCRIPTION

• ANSE À LA BARQUE
A la sortie de l'agglomération balnéaire de Sainte-Anne, l'ouverture visuelle se fait sur les prairies ondulées puis boisées de l'unité, avant de rejoindre un autre point touristique, Saint-François

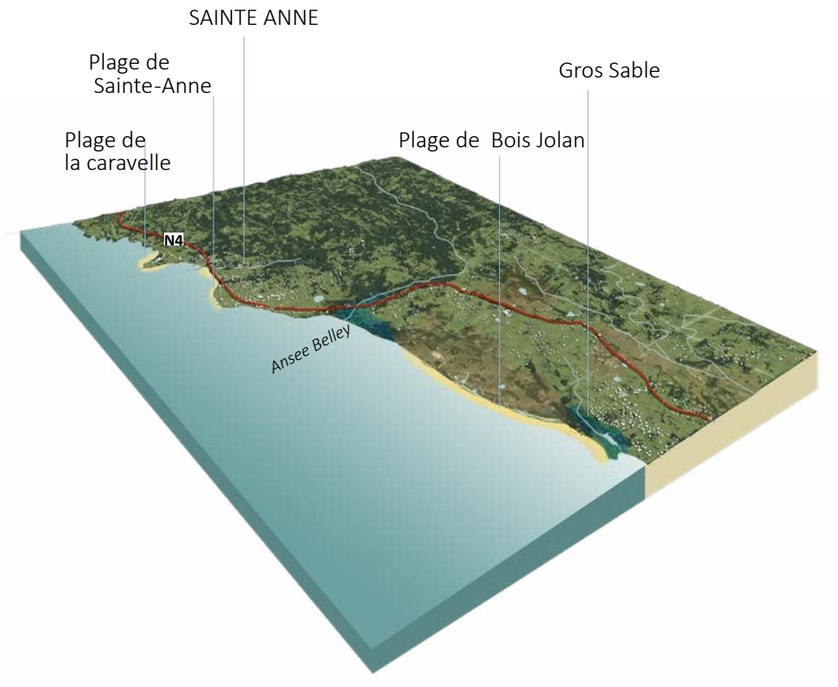
• Commune concernée : Sainte-Anne

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : voie prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plateaux de l'Est Grande-Terre





En quittant Sainte-Anne sur la droite un petit chemin en terre rejoint la plage de l'Anse du Balley. De belles plages au sable blanc s'alignent l'une après l'autre (Lambi, Congo, Bois Jolan, Gros Sable), sans pour autant que des informations sur leur existence ne soient indiquées depuis la RN4. ①

Le trajet de la RN4 se poursuit à travers des prairies vallonnées ponctuées de beaux arbres isolés. Elles forment le tableau, avec la présence de vaches, d'un paysage agreste authentique. Une belle chapelle marque l'intersection avec la D115, une des routes traversantes des Grands Fonds, desservant le nord de la Grand Terre. Cette chapelle reste néanmoins isolée sur ce carrefour, qui constitue un lieu à fort potentiel pour un aménagement pour le public. ②

La section est bordée par des commerces, des habitations isolées et deux établissements scolaires (lycée Yves Leborgne et école maternelle Richard Pierrot à Chateaubrun). Ces équipements publics en bord de route demandent une sécurisation pour un meilleur partage de la voie entre les usagers ; des traversées et des cheminements piétons pourraient s'insérer dans un aménagement paysager d'ensemble. ③④

La RN4 croise ensuite la route de Moulin, qui dessert la plage de Gros Sable, un lieu privilégié des surfeurs. Cette branche dessert plusieurs résidences touristiques notamment le Relais du Moulin, un ancien moulin restauré autour duquel un hôtel a été construit. De nombreux panneaux sont placés à ce carrefour, sans aucune unité, ce qui rend difficile la lecture des multiples informations. L'information sur la présence de la plage de Gros Sable reste invisible. ⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence se développe plutôt dans des secteurs péri-urbain et agricole. Elle côtoie toutefois deux secteurs à enjeux écologiques notables :

- Le secteur de l'anse du Belley, avec la proximité de prairies humides et de marais,

- Le secteur de la rivière de l'Anse à la Barque, à enjeux écologiques notables avec ses milieux humides accompagnant le cours d'eau et la proximité de forêts semi-décidues de qualité. De plus, la rivière de l'Anse à la Barque constitue un corridor connu pour le déplacement des chauves-souris et sa traversée par la RN4 y soulève des risques de collision. ⑥

De façon plus générale, le SRPNB identifie 2 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques sur cette séquence.

RN4 - SP4 SAINTE-ANNE > ANSE À LA BARQUE - DESCRIPTION



Intersection RN4/RD115 à Chateaubrun ; la petite chapelle passe presque inaperçue sur le trajet.



Arrêts de bus desservant Le Moule et St Francois, isolés et offrant très peu de confort pour les usagers des transports



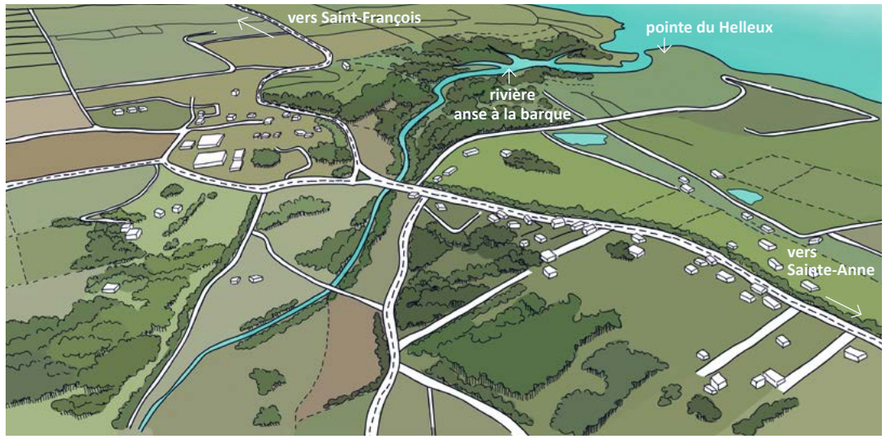
Au droit du marchand de fruits et légumes « Le jardin de Ninue », exemple réussi d'arrêt de bus (art, ombre, trame verte)

Sur une grande partie de la séquence, la voirie présente des bas-côtés bétonnées utilisés comme cheminement piéton. Sans mesures de sécurité (bordure, potelets...) ces cheminements ne permettent pas aux usagers de circuler en toute sécurité.





Passage piéton au droit de l'école maternelle Richard PIERROT à Chateaubrun très peu sécurisé.



Traversée de la ravine de l'Anse à la Barque



Traversée de la rivière de la Anse à la Barque- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Route prioritaire à 2 voies, aux bas-côtés majoritairement bétonnés
Dos d'âne au droit de l'intersection avec la D115 (vers les Grands Fonds)

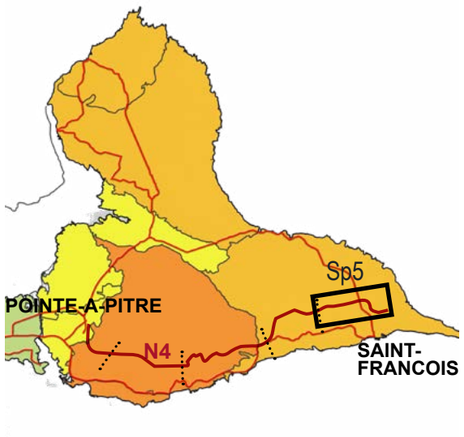
Paysages
- Prairies ondulées
- Quartiers résidentiels et à vocation touristique

Environnement
- Rivière de l'Anse à la Barque
- Plages Gros Sable, Bois Jolan

Patrimoine
- Le Moulin du Relais Moulin
- Chapelle



RN4 - SP5 SAINT-FRANÇOIS - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

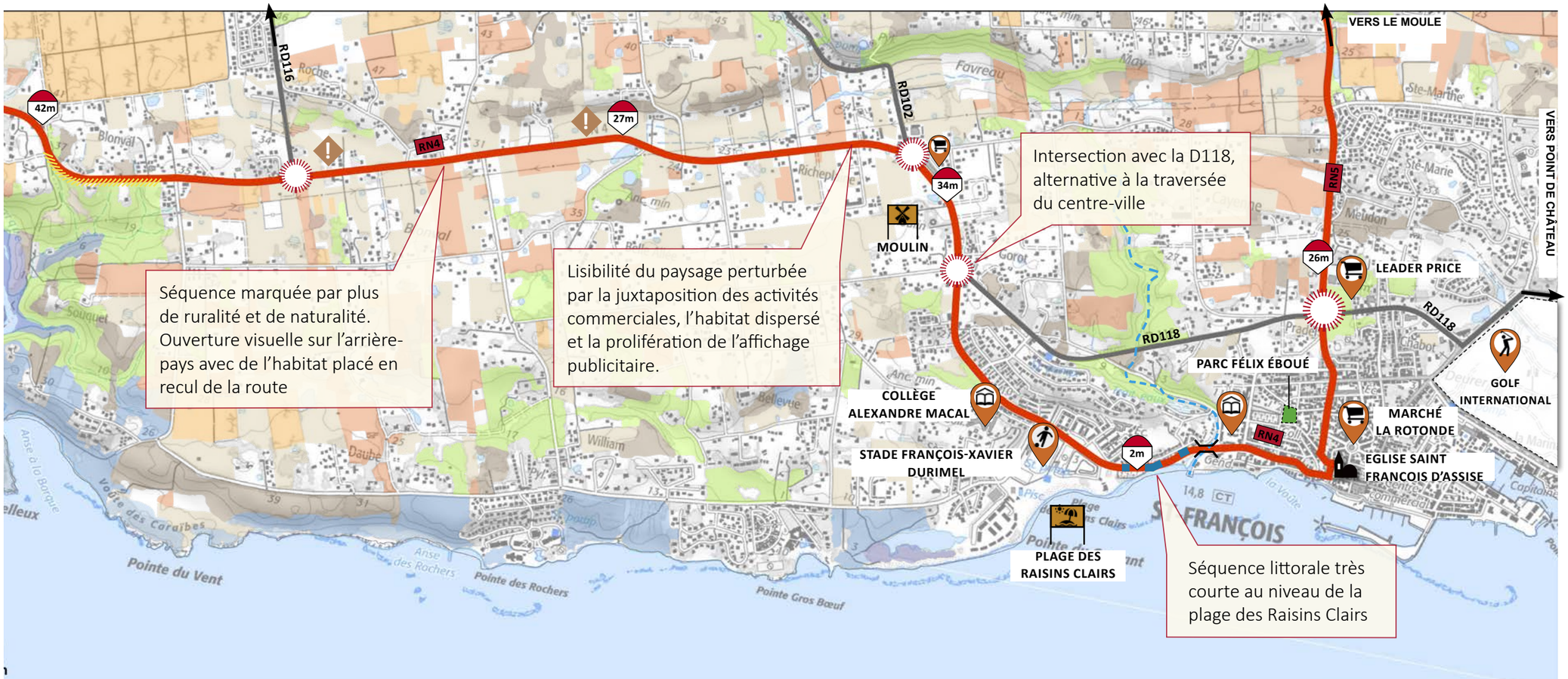
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN4 - SP5 SAINT-FRANÇOIS - DESCRIPTION

• CHANGEMENT DE DÉCORS
Entrée de ville de Saint François

• Commune concernée : Saint-François

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies) et voirie urbaine

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plateaux de l'Est Grande Terre





Traversée urbaine de Saint-François ; la RN4 longe les espaces publics autour de l'église Saint-François - Fp MRuffin

La route traverse en ligne droite le paysage rural des plateaux de l'Est Grande Terre, offrant de larges ouverture visuelles sur des prairies ondulées.

Le paysage rural se retrouve progressivement mité à l'approche de Saint-François, bourg touristique doté d'une capacité d'hébergement conséquente. Des zones d'habitats et des zones d'activités sont éparpillées dans les espaces agricoles et forestiers sans plan d'urbanisme apparent. Cette juxtaposition spatiale, au gré des opportunités foncières, entache l'identité rurale du territoire. ①

L'entrée de ville dans Saint François est d'abord annoncée par des entrepôts commerciaux. L'image de la porte d'entrée dans Saint-François se retrouve également dégradée par la péri-urbanisation aux limites de la ville. La route traverse ensuite l'urbanisation dense. Une piste cyclable y est aménagée avec un cheminement piéton, souligné par des flamboyants. ② Après le cimetière, la route débouche sur la plage des Raisins Clairs et offre une vue frontale sur le mer. Ici un parking dessert la plage mais sert également aux pique-niques. ③ Après la plage, le centre-ville historique se découvre, avec ses maisons en bois de toutes les couleurs. La route devient à sens unique à partir de la place de l'église Saint François. ④

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence, très urbaine, est sans enjeu écologique notable. Toutefois, le SRPNB y identifie encore 2 points de conflit potentiel avec des continuités écologiques.

RN4 - SP5 SAINT-FRANÇOIS - DESCRIPTION



Traversée en ligne droite de Blonval- Section où une ambiance rurale domine encore



Entrée dans Saint François- Fp Signes



Parking de la plage de Raisins Clairs, trame verte offrant de l'ombrage



Plage de Raisins Clairs en bord de voie





À gauche / Traversée du centre ville de Saint François
À droite / Cimetière de Saint François en bord de voie

A RETENIR

Infrastructure
- Intersection avec la RD118 vers Pointe des Châteaux

Paysages
- Vallons de l'Est Grande Terre
- Péri-urbain de l'entre-ville

Environnement
Rivière de l'Anse à la Barque

Architecture
- Église Saint-François

Patrimoine
- Centre ville historique de Saint François

RN4 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- Diversité des expériences paysagères : alternance bien marquée entre les villes du bord de mer, les petites centralités urbaines à l'intersection avec les RD, des ruptures forestières au passage de ravine ou en pied d'escarpement et des sections rurales bien que mitées par l'urbanisation et le commerce.

- Route côtière peu contrainte par le relief calcaire érodé et aménagée en retrait du trait de côte (en comparaison à la RN2 plus contrainte et plus proche de la côte). Des virages amples et souples traduisent l'ondulation légère des plateaux de l'Est Grande Terre. Par contraste, l'immersion dans les Grands Fonds est marquée par des virages resserrés et une déclivité importante. Le long de l'escarpement de la faille du Gosier, la route file en ligne droite. Les traversées des ravines et cours d'eau sont peu visibles (par manque d'entretien ou de signalisation).

- Bien qu'en position littorale, la route offre peu de perceptions sur la mer. Exception faite des courtes séquences littorales lors des traversées urbaines de Sainte-Anne et Saint-François, et des vues furtives dans l'axe de la route lors de la descente des secteurs des Grands Fonds.
> Séquence littorale de Sainte Anne : alignement des palmiers royaux, promenade piétonne, cheminements vers l'office du tourisme, village artisanal et zone de stationnement en bord de voie.

- Territoire rural en perte d'identité, provoqué par le mitage urbain et commercial. Éparpillement, manque de cohérence des plans d'urbanisme, de zones d'habitat et de zones d'activités, dans les espaces agricoles et forestiers. Juxtaposition au gré des opportunités foncières avec plus de naturalité et moins d'urbanité que sur le RN5. Dans les secteurs où la route est aménagée par remblai, l'urbanisation se fait moins frontale, créant un mitage en arrière-plan.
Perte d'identité : altération des caractéristiques paysagères initiales par de nouvelles typologies urbaines et le développement de ZAC de qualité architecturale médiocre. Mauvaise lisibilité des paysages agricoles et naturels
> enjeu particulièrement fort aux entrées de villes de Saint-François et Sainte-Anne

- Banalisation du territoire péri-urbain par des réponses d'aménagement systématiques : le giratoire, associé notamment aux grandes surfaces commerciales et aux stations-service, devient un motif paysager qui se répète et caractérise un paysage péri-urbain du tout-voiture. L'absence de traitement paysager confère un aspect purement routier et fonctionnel et déqualifie les paysages traversés.
> section Le Gosier / Pointe de la Saline et entrée de ville nord dans Saint-François

- Forte perturbation visuelle : prolifération de l'affichage publicitaire participant à encombrer le paysage (itinéraire touristique) ; horizons brouillés par les réseaux aériens. Cette perturbation visuelle au premier plan des perceptions empêche la lisibilité des paysages traversées.
> agglomération Pointoise, Mare-Gaillard, sur certains ronds-points et carrefours et en particulier aux entrées de villes

MOBILITÉ ET USAGES

- Itinéraire de déplacement d'un territoire très urbanisé, soumis aux trajets pendulaires imposés par l'accessibilité et la proximité de l'agglomération pointoise. Congestion très forte et vitesse de circulation modérée dues à la densité du trafic.
> section Gosier > Sainte-Anne

- Nombreuses sections urbaines et péri-urbaines où l'infrastructure est partagée entre les différents usagers (piétons, deux roues et automobilistes). Sections très fréquentées aux abords des équipements publics (établissements scolaires et équipements sportifs).

- **Route littorale touristique :** itinéraire majeur de l'Est Grande Terre pour accéder aux plages à forte fréquentation touristique, aux complexes touristiques installés sur la côte, aux trois villes balnéaires de Sainte-Anne, le Gosier et Saint François, pôles touristiques majeurs, et à la Pointe des Châteaux à l'extrême est de l'île.
Absence/manque de signalétique touristique sur les lieux et milieux traversés. Manque d'équipement et faiblesse des aménagements pour l'accueil du public, notamment au droit des plages hautement fréquentées
> Plage de Salines, Anse du Bellay, Bois Jolan, Gros Sable, Plage du Petit-Havre…

- Effet vitrine pour les commerces d'une route très touristique : de nombreux petits commerces s'installent le long de l'axe routier, provoquant des arrêts fréquents et du stationnement informel. Les grandes surfaces commerciales profitent également de l'effet vitrine offert par la route et marquent fortement le paysage par l'architecture de leurs hangars commerciaux, les larges zones de stationnement et l'accroche visuelle de leurs enseignes.
> section Le Gosier - Salines

- Traitement graduel de l'infrastructure : la route est d'abord une voie rapide qui connecte la Riviera à l'agglomération Pointoise. Changement de statut à l'échangeur au droit de la Source du Poucet, la route devient alors une voie expresse large qui contourne et dessert la ville du Gosier (projet de transformation de la voie en 3 voies dont 2 voies pendulaires). À partir de Mare-Gaillard, la RN4 devient une route prioritaire à 2 voies, successivement rurale, péri-urbaine et urbaine.

- De nombreuses intersections routières avec le réseau viaire secondaire, majoritairement aménagées en carrefour à sens giratoire. Les intersections non aménagées en carrefour à sens giratoire sont annoncées par des dos d'âne afin de ralentir la circulation automobile. Les nœuds routiers créent presque à chaque fois des centralités urbaines.

RN4 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN4 est une route littorale qui se développe entre des espaces naturels côtiers (plages et zone humides) et des contreforts boisés (les Grands-Fonds).

En sortie de Pointe-à Pitre, sa configuration à 2x2 voies génère pour la faune, un effet de coupure des corridors de déplacement et des risques de collision importants. A partir de Poucet, sur Gosier, son profil à 2 voies, s'insère mieux dans le relief et limite les incidences.

Les secteurs à enjeux, le long de la RN4, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Ces secteurs sont ;

> Milieux forestiers de qualité rencontrés aux abords de la route : on les trouve plus ou moins tout le long de cette route, sur les contreforts qui marquent la limite sud des Grands-Fonds. Ils sont notamment remarquables dans le secteur de Gosier avec la forêt semi-décidue (xérophile).

> Milieux humides : de nombreuses zones marécageuses d'arrière-côte viennent côtoyer la RN4 et notamment, pour les plus remarquables à Belle-Plaine et à Saline (Le Gosier).

• **Les ruptures de continuités terrestre lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. A noter que sur Grande-Terre, le terrain calcaire d'origine corallienne, la topographie plutôt plate et la faible pluviométrie, se traduit par un réseau hydrographique constitué de petites ravines qui ne coulent que lors de précipitations importantes. Ce contexte est peu favorable à une richesse faunistique du milieu aquatique et donc à des risques de ruptures des continuités aquatiques (aucune rupture n'y est identifiée au SRPNB).

Pour les continuités terrestres, 19 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 34 km de la RN4, avec une grosse densité sur la section à 2x2 voies. Ces points de conflits sont, grande partie, potentiels mais certains sont clairement identifiés, par exemple pour les corridors de déplacement des chauves-souris (voir ci-après).

• **Les points de conflits avérés avec les milieux naturels.** Il s'agit de secteurs où des menaces sur le milieu naturel, liées à la route, sont identifiées. Ces menaces sont essentiellement présentes dans les secteurs le plus sensibles comme les abords de cours d'eau, les abords du littoral et les abords des zones humides. Elles peuvent être liées à des ruptures de continuités écologiques (cf ci-dessus) ou à tout autre phénomène lié aux activités humaines induites par la route (dérangement, dégradation, collision,…).

> Risque de dérangement des tortues marines sur la plage de Sainte-Anne.

> Risque de collision de chiroptères, en raison de la rupture de la continuité boisée au dessus de la route, dans les secteurs de Grande Ravine (Le Gosier) et sur la rivière de l'Anse à la Barque (Sainte-Anne).

DIAGNOSTIC PAYSAGER - RN4

Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Panneau d'entrée d'agglomération

Route Départementale

Fenêtres paysagères

Fenêtre statique

Fenêtre dynamique

Ambiances paysagères

urbaine

péri-urbaine

rurale

forestière

littorale

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Ouvrages d'art

Espaces remarquables sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Rotule routière

Échangeur

Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

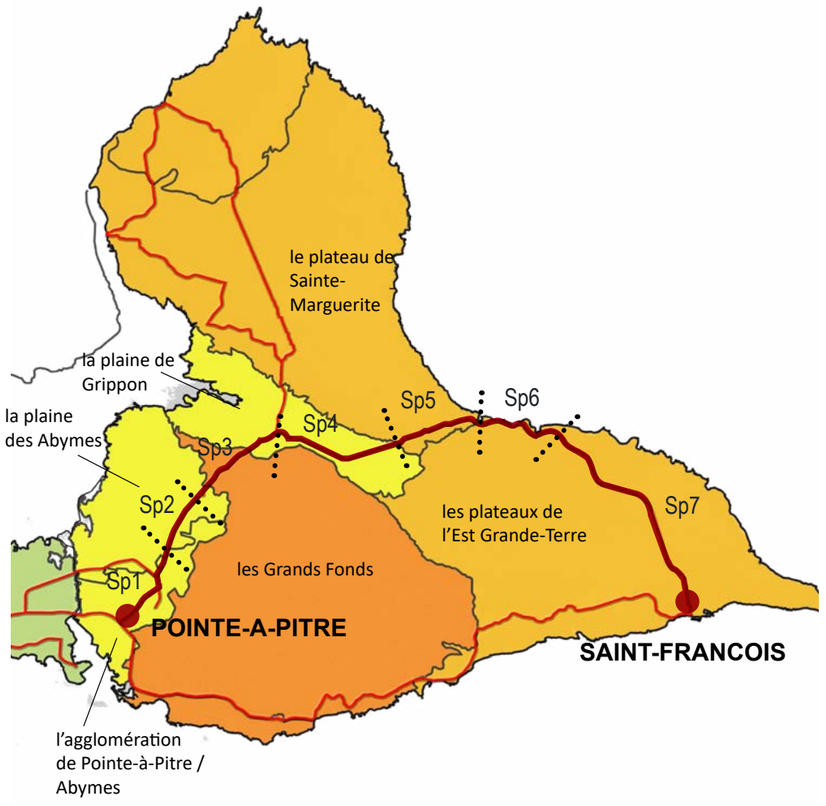
Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

RN5 - ROUTE DU MOULE - PORTRAIT

RN5 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 5
- Dénomination possible : Route du Moule et de Morne-à-l'Eau
- Caractéristiques principales : route de plaine et de plateau, alternant entre lignes droites et virages amples
- Longueur : 36 km
- Point de départ : intersection (échangeur) avec la RN1 aux Abymes
- Point d'arrivée : intersection avec la RN4 dans Saint-François
- Communes traversées : Les Abymes, Morne-à-l'Eau, Le Moule, Saint-François
- EPCI concernés : Communauté d'agglomération Cap Excellence, Communauté d'agglomération du Nord Grande Terre , Communauté d'agglomération La Riviera du Levant
- Nombre de séquences paysagère identifiées dans le cadres du Plan Paysage : 7

LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN5



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

La RN5 traverse Grande-Terre d'est en ouest, en contournant les Grands Fonds par le nord. Cet axe principal prend sa source dans le centre urbain de l'agglomération de Pointe-à-Pitre puis s'enfonce à l'intérieur des terres en passant à l'ouest des Abymes. La route fait découvrir peu à peu les champs de canne à sucre, typiques de la Guadeloupe, ponctués de mornes isolés, avant d'entrer dans une ceinture « morneuse », au sud de Morne-à-l'Eau. Ce dernier secteur, très boisé, est l'extrémité nord-ouest des Grands-Fonds. L'usager de la RN5 traverse ici un réseau de petites vallées difficilement accessibles caractéristiques du paysage des Grands Fonds. Le tissu urbain est développé mais reste diffus. Arrivé enfin sur les plateaux ondulés de l'est Grande Terre, le regard se pose sur des falaises sombres et nettes, majoritairement en arrière-plan de parcelles agricoles plus claires et à dominante cannière sur un relief plan à ondulé.

L'analyse de la RN5 en sept séquences paysagères apportent des précisions sur les paysages en contact avec la route (épaisseurs, ambiances, structures végétales, architecture, etc.) et sur les rapports entre l'infrastructure et ses paysages (2x2 voies, délaissés, etc.). Sur les 36 km, celles-ci alternent entre urbanité, agriculture, littoral, forêts et plaines. Parfois au sein d'une même séquence, ces identités se combinent au travers des typologies et des ambiances qui les caractérisent. La majeure partie du tracé routier côtoie des zones agricoles et des champs de cannes.

LA BIODIVERSITE

La RN5 se développe majoritairement en zone agricole, dominée par la canne, offrant peu d'enjeu vis à vis de la biodiversité. Son altitude varie entre 0 et 50 mètres.

La RN5 côtoie toutefois quelques secteurs écologiquement plus sensibles tels que:
- Le passage à proximité de milieux humides du côté du Moule
- La traversée du massif des Grands Fonds sur Morne-à-l'Eau. Les Grands Fonds constituent en effet un vaste secteur remarquable du point de vue de la biodiversité, recouvert majoritairement de formations de forêts sèches. Il renferme une proportion importante d'espèces endémiques des Petites Antilles telles que le palmier dindé, le Pic de Guadeloupe ou encore l'hylode de la Martinique (qui est un petit batracien).

RN5 - ROUTE DU MOULE - DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - L'AGGLOMÉRATION POINTOISE / LES ABYMES
La RN5 est un axe routier urbain côtoyant immeubles d'habitation, zones d'activités et zones commerciales

SP2 - TRAVERSÉE EXPRESSE DE LA PLAINE DES ABYMES
En configuration « voie rapide à 2 x 2 voies », la RN traverse la plaine cannière

SP3 - IMMERSION DANS LES GRANDS FONDS ET TRAVERSÉE URBAINE DE MORNE-À-L'EAU
La RN traverse l'extrémité ouest des Grands Fonds, en tranchant de manière rectiligne dans le relief boisé pour déboucher dans le centre de Morne-à-l'Eau

SP4 - LIGNE DROITE À TRAVERS LA PLAINE DE GRIPPON.
La route parcourt la plaine cannière et profite de larges ouvertures visuelles

SP5- LIGNE DROITE ONDULÉE VERS L'OCÉAN
La RN débouche sur les perspectives grandioses sur l'océan

SP6 - TRAVERSÉE URBAINE ET LITTORALE DU MOULE
Dans le Moule, les perceptions offertes alternent entre patrimoine urbain et vues sur l'océan

SP7 - PARCOURS ONDULÉ DANS LA PLAINE AGRICOLE HABITÉE
Parcours du Moule à Saint François, entre plaine agricole et activités éparses


SP1


SP2


SP3


SP4



SP5


SP6


SP7

RN5 - ROUTE DU MOULE - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Traversée en ligne droite de la plaine du Grippon- Fp MRuffin

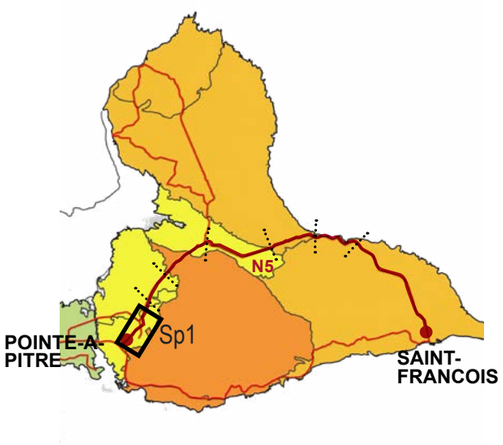


SP1 - Avenue Patrick Saint-Eloi, point de départ de la RN5



Traversée de la plage de la Baie du Nord-Ouest à l'entrée de Moule- Fp MRuffin

RN5 - SP1 L'AGGLOMERATION POINTOISE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- 287m — Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

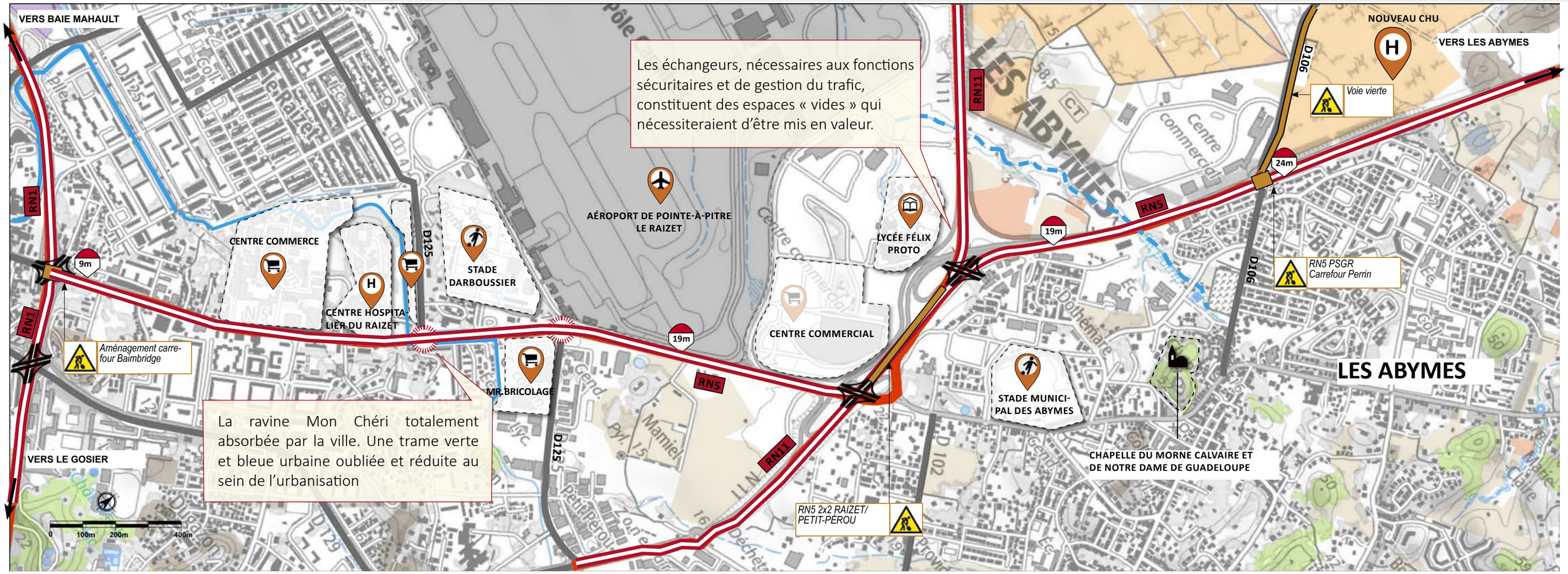
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



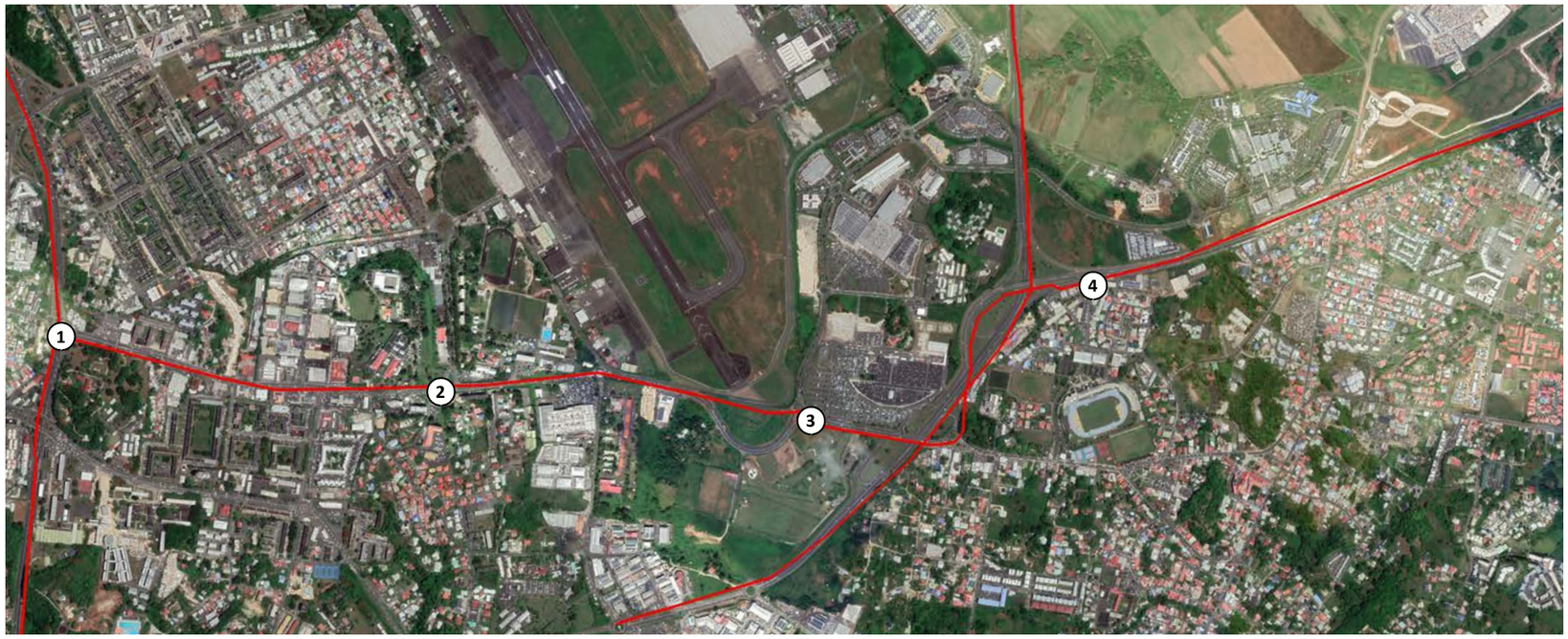
RN5 - SP1 L'AGGLOMERATION POINTOISE - DESCRIPTION

• L'AGGLOMÉRATION POINTOISE

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine

• Typologie d'infrastructure : Boulevard urbain et voie expresse en 2x2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Agglomération urbaine de Pointe-à-Pitre / Abymes





RN5/avenue Caruel au droit du centre commercial : au premier plan et à droite la bretelle avec la RN11.

Le point de départ de la RN5 se situe au carrefour avec la RN1 (avenue Patrick Saint-Eloi). ① La route traverse l'agglomération pointoise, se déployant à travers une zone mixte de bureaux, commerces, équipements de santé et de sport, établissements d'enseignement et habitat collectif. Les zones de stationnement et le bâti en retrait de la voie rythment la façade de l'avenue. En plus de la circulation automobile, l'avenue est fréquentée par des piétons qui se déplacent entre les zones d'activités. Les abords accueillent de nombreux équipements (lycée, collège, piscine), une maison de retraite et des logements. Bien que l'emprise de l'avenue soit large, il n'y pas de structures végétales qui la marquent, tels que des alignements d'arbres. ②

Ensuite, la route longe le complexe de l'aéroport, qui laisse place à un vaste « vide » dans une unité presque totalement bâtie, créant ainsi une coupure dans le paysage très urbanisé. ③

Après l'échangeur avec la RN11, la RN5 rejoint les Abymes et continue son trajet vers le nord. Sur le bord ouest de Grands Fonds, la route rejoint la RD106, la route de Vieux Bourg, et longe le quartier résidentiel de Boisripeaux. Ici, le large gabarit routier permet l'installation d'un futur Bus à haut niveau de service. ④ Cette section sera la future desserte du futur CHU, où le trafic va nécessairement augmenter.

Cette première séquence de la RN5 revêt un aspect fortement routier. À l'image de la RN10 (Route de Jarry), la route traverse un paysage dédié au commerce où les enseignes publicitaires sont pregnantes : l'ambiance y est très minérale, créée par l'importance des surfaces imperméabilisées (voirie large en configuration 2x2 voies, trottoirs étroits enrobés, vastes zones de stationnement accompagnant les hangars commerciaux). L'absence de structures végétales (excepté une voie latérale arborée menant vers l'ancien aéroport du Raizet) ou d'arbres isolés comme points d'appel est marquante. En terme de fonctionnalité, les feux rouges permettant de gérer les intersections ne sont plus en fonctionnement

CONSTAT BIODIVERSITÉ

Cette séquence paysagère ne renferme pas d'enjeu écologique notable.

RN5 - SP1 L'AGGLOMERATION POINTOISE - DESCRIPTION



Départ de la RN5 sur l'avenue Patrick Saint- Eloi- Fp SIGNES



Les espaces verts du carrefour avec la RN11



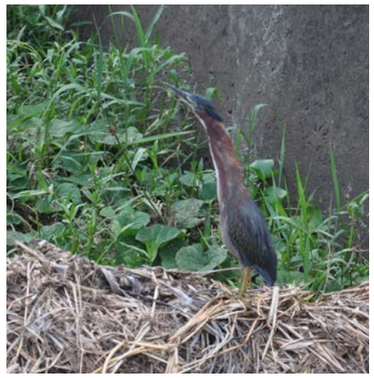
Zone commerciale vers nouveau CHU



Les délaissés qui accompagnent l'avenue Caruel- Fp SIGNES



Ravine Mon Chéri, présence d'un héron vert- Fp SIGNES





Avenue Caruel, arrêt de bus en face de Carrefour et devant le golf - Fp SIGNES

À RETENIR

Infrastructure
- Transition RN5 & RN11 au droit de l'échangeur de la Poste
- Boulevard urbain et péri-urbain

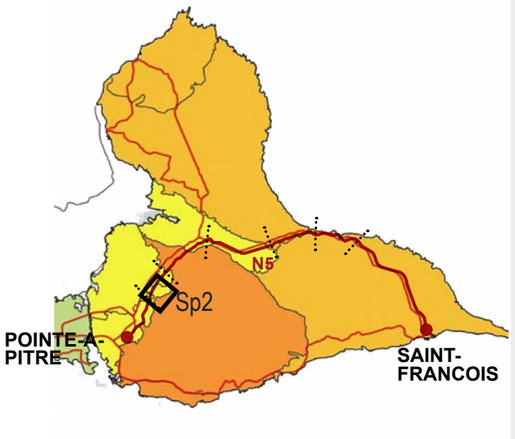
Paysages
- Zone urbaine dense
- Zone commerciale

Environnement
- Traversée d'un corridor aquatique (la ravine Mon Chéri)

Architecture :
- Zone péri-urbaines, zones commerciales et aéroportuaires

Patrimoine :
Chapelle du Morne Calvaire et de la Notre Dame de Guadeloupe

RN5 - SP2 LA PLAINE DES ABYMES - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

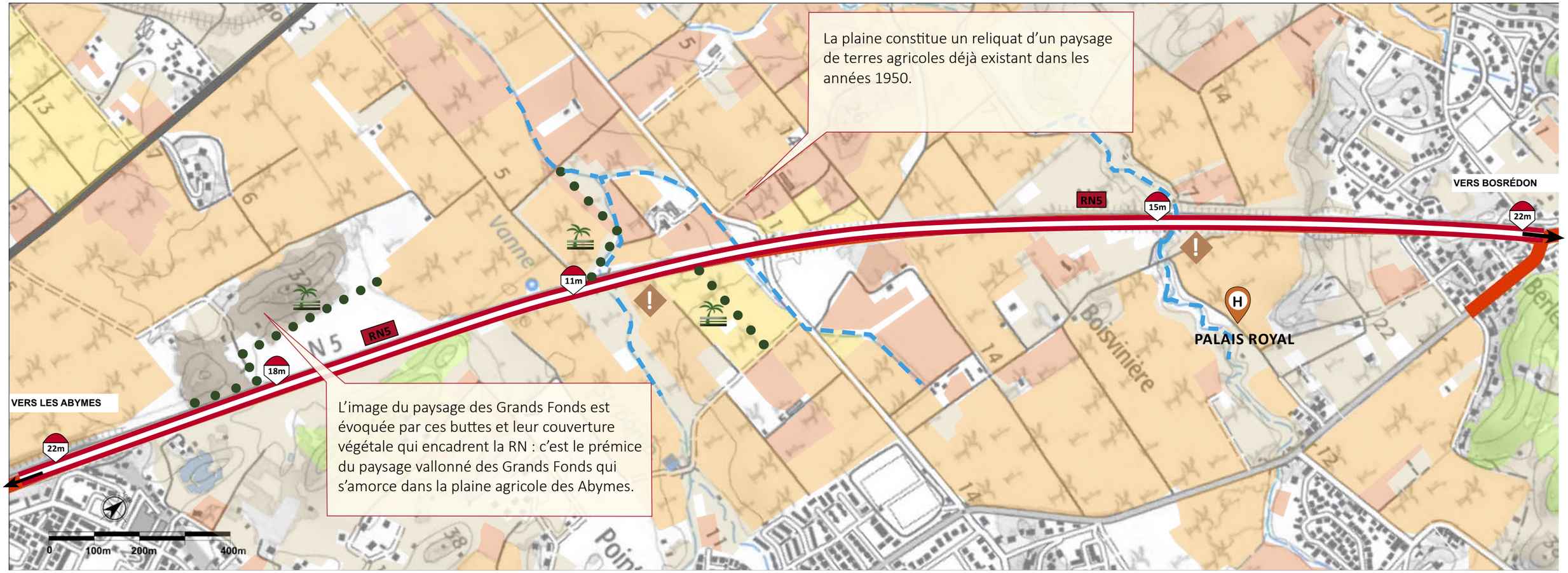
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

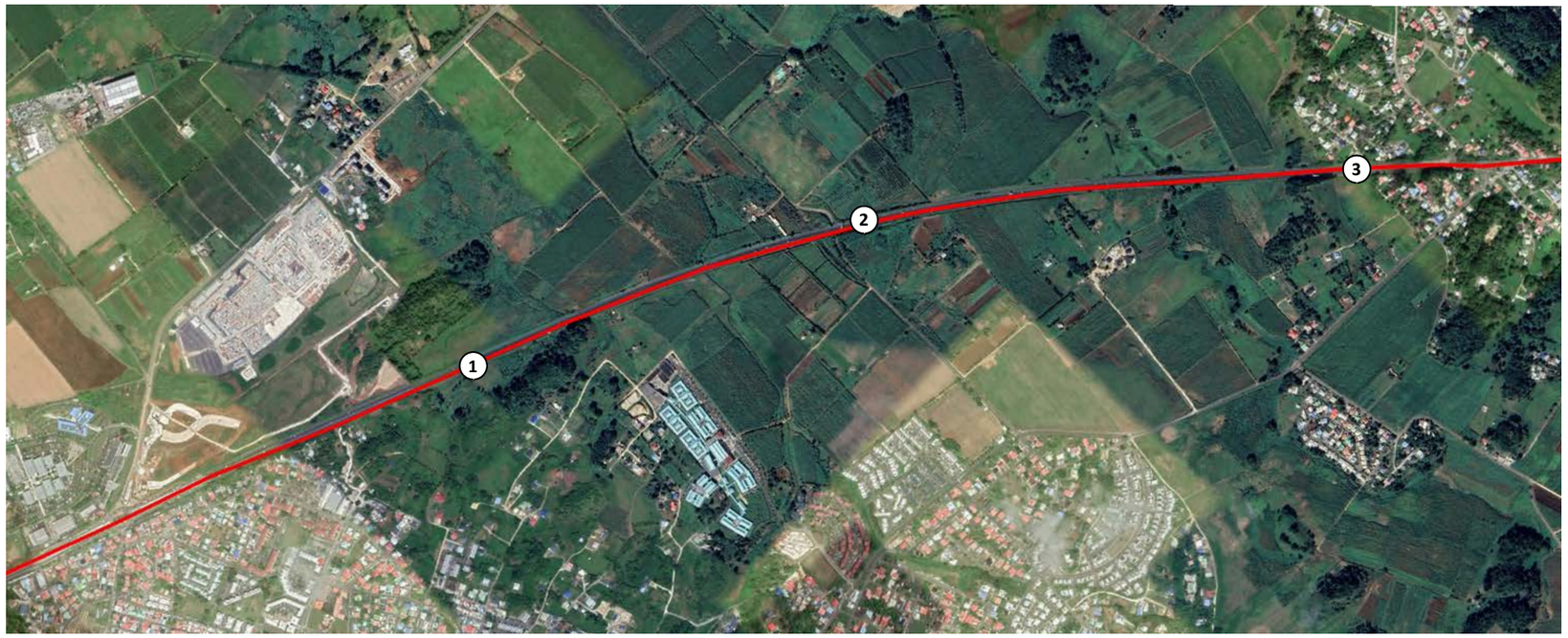
ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN5 - SP2 LA PLAINE DES ABYMES - DESCRIPTION

- TRAVERSÉE EXPRESSE DE LA PLAINE DES ABYMES
- Ambiance paysagère dominante : Agricole (canne)
- Typologie d'infrastructure : Voie expresse en 2x2 voies et route prioritaire rurale (2 voies)
- Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : La plaine des Abymes





Le paysage linéaire et plat de la plaine des Abymes avec de la végétation spontanée aux abords des parcelles

Après la zone urbaine dense de l'agglomération centre, le regard est surpris par la brusque apparition de la vaste plaine cannière, offrant tout d'un coup ouverture et respiration à l'automobiliste. Le relief est plat, animé ponctuellement par des mornes isolés et une ceinture boisée, au nord de l'unité (extrémité ouest des Grands fonds).

La plaine des Abymes ne présente que très peu de contraintes à l'aménagement de son territoire. La RN5 adopte donc la physionomie et la fonction d'une route expresse : une 2x2 voies, dont le tracé est très rectiligne et plan, confortable et peu encombrée, permet des déplacements à grande vitesse (limitée à 110 km/h).

Filant droit et à grande vitesse, le regard de l'automobiliste glisse dans le paysage et s'accroche naturellement à quelques éléments significatifs :
- les abords des Grands Fonds représentés par deux buttes de part et d'autre de la route, qui créent un « effet porte » ①
- des alignements de palmiers qui animent le paysage de la plaine ②

Cette courte séquence ouverte sur le paysage de plaine est à préserver, d'autant que cette zone sera complètement construite dans quelques années. La présence du CHU actuellement en construction va générer de la pression sur le foncier.

Le giratoire de Berlette est un point de ralentissement en terminaison de la voie expresse. Il permet de gérer l'intersection avec la RD2005. C'est également un point d'arrêt et de rencontres : le pourtour du giratoire est occupé par des commerçants informels de fruits et légumes.

La physionomie de la route se transforme ensuite en une route prioritaire à deux voies. La RN5 pénètre dans le paysage vallonné des Grands Fonds à Belle Espérance et Berlette et se poursuit à travers l'urbanisation linéaire étalée de Champs Fleuri. ③

CONSTATS BIODIVERSITÉ

Cette séquence, en zone agricole (canne, banane), ne présente pas d'enjeu écologique notable. Le SRPNB identifie toutefois sur cette séquence 2 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques, au niveau des ravines.

RN5 - SP2 LA PLAINE DES ABYMES - DESCRIPTION



Un alignement de palmiers à l'entrée des Abymes anime le paysage monotone de la plaine- Fp SIGNES



Cyclistes sur la RN5 - Fp SIGNES



La vaste plaine cannière de l'unité rend le paysage très ouvert avec des vues lointaines vers le paysage de la Basse Terre- Fp SIGNES



A certains endroits, derrière des champs canniers, on aperçoit les mornes isolés qui ponctuent le paysage monotone de la plaine des Abymes.

À RETENIR

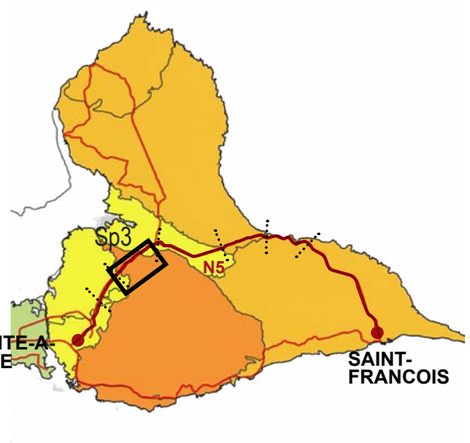
Infrastructure
- Changement de physionomie 2x2 voies jusqu'au rond point de Berlette
- Route prioritaire en 2 voies après Berlettte direction Morne-à-l'Eau
- Une voie express, rectiligne et confortable permettant des déplacements à grande vitesse.

Paysages
- La Plaine des Abymes
- Agricole
- Mono culture de la canne

Environnement
- Peu de conflits avec les milieux naturels

Architecture
- Batis isolés
- Système de concentration «pavillonnaire» (Boisripaux, Pointe d'Or)

RN5 - SP3 LES GRANDS FONDS - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

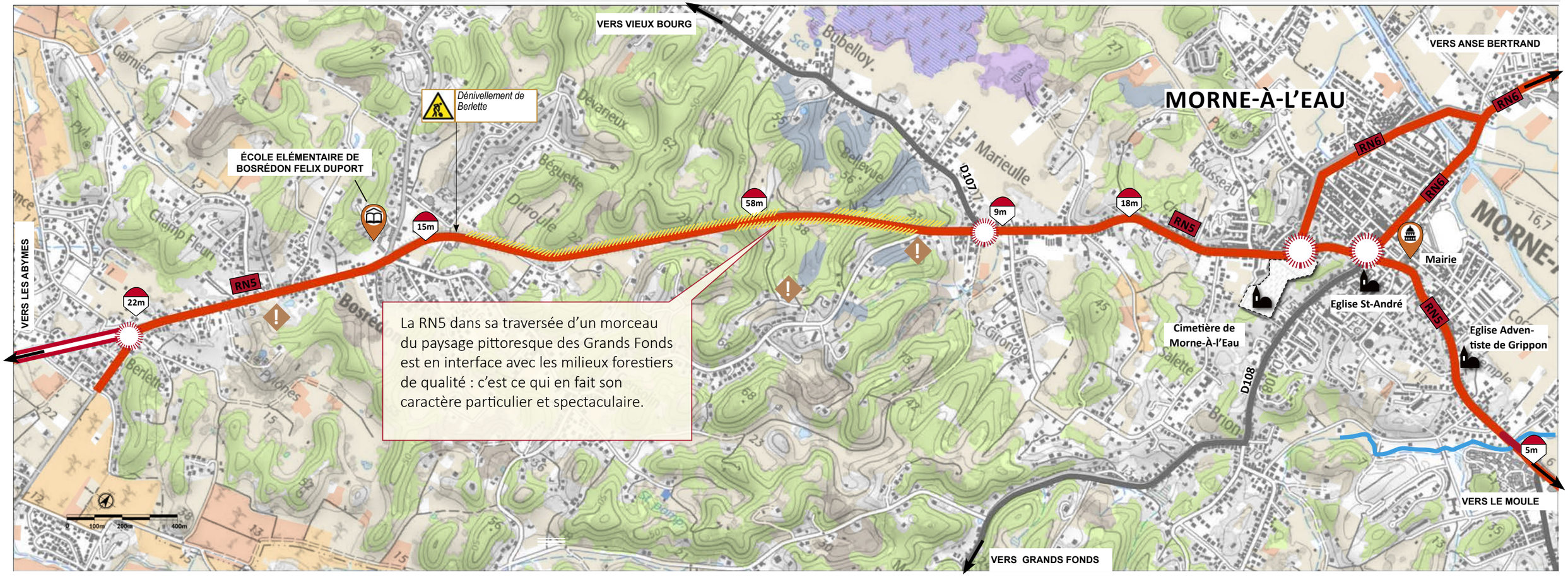
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



La RN5 dans sa traversée d'un morceau du paysage pittoresque des Grands Fonds est en interface avec les milieux forestiers de qualité : c'est ce qui en fait son caractère particulier et spectaculaire.

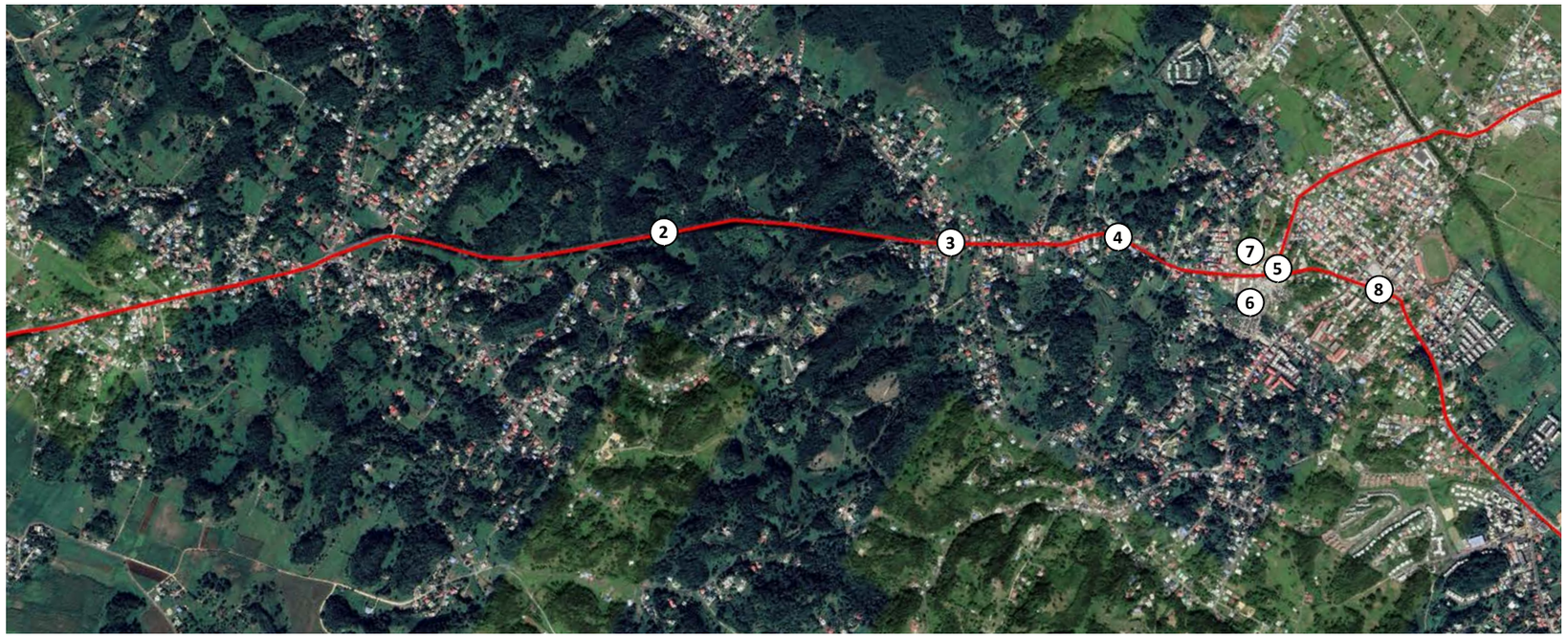
RN5 - SP3 LES GRANDS FONDS - DESCRIPTION

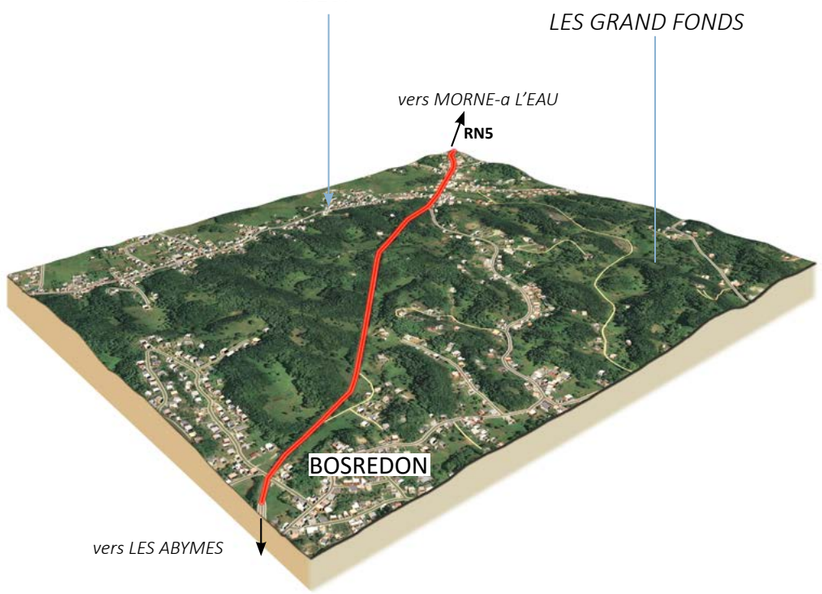
• IMMERSION DANS LES GRANDS FONDS ET TRAVERSÉE URBAINE DE MORNE-A-L'EAU

• Ambiance paysagère dominante : Forestière et urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire péri-urbaine (2 voies) et voie urbaine

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plaine des Abymes - Grands Fonds - Plaine de Grippon





Entre Bosredon et Morne-à-l'Eau, la RN5 trace sa voie dans le paysage verdoyant des Grands Fonds.

Cette séquence correspond à la traversée de trois unités paysagères. Suite à la plaine cannière, l'automobiliste entre dans la ceinture «morneuse» de l'unité, faisant transition douce avec les Grands Fonds. Sur cette zone, le paysage est plus fermé que sur la plaine cannière et les vues sont surtout des perspectives cadrées par le relief. Cette transition mène le conducteur sur l'**unité des Grands Fonds du Grand Ensemble du Cœur de Grande-Terre.** La RN5 passe alors dans les paysages des « coulées », fonds de vallées étroites encadrés de mornes boisées. La visibilité est donc très réduite, le relief dominant des mornes soutenu par une urbanisation linéaire de part et d'autre de la route, empêchant le regard de dériver de la route. L'ambiance est plus intimiste dans un environnement frais et verdoyant. ②
La RN5 croise la RD107, route qui permet de desservir Vieux Bourg, d'où l'on peut partir à la découverte des paysages de la mangrove. ③ Le carrefour RD107/RN5 est peu marqué et ne présente aucune signalétique touristique ou pédagogique.

Enfin, la route revient dans le **Grand Ensemble des Plaines de Grande-Terre, par l'unité de la Plaine de Grippon**, à travers le bourg de Morne-à-l'Eau, dans un paysage plus urbanisé mais restant plus ouvert que les agglomérations très denses traversées précédemment. Arrivé par l'ouest à Morne-à-l'Eau, la route traverse une zone résidentielle. Les abords de la voie sont empruntés par des piétons, des cyclistes et des marchands ambulants. ④ Les collines boisées des Grands Fonds disparaissent ensuite derrière le tissu urbain de plus en plus dense, caractérisé par des maisons alignées au plus proche de la voie.

En plein centre de Morne-à-l'Eau et au droit du cimetière aux carreaux de faïence noire et blanche ⑥, le giratoire RN5/RN6 matérialise la croisée des itinéraires entre le Nord Grande Terre et l'Est, vers le Moule. ⑤ Du stationnement informel déborde sur les îlots piétonniers où des vendeurs ambulants s'installent tout au long de la journée. ⑦ Le manque d'aménagement du giratoire et son emprise large ne participe pas à la mise en valeur du cimetière, élément caractéristique du patrimoine architectural et cultuel de la Guadeloupe. Les bâtiments patrimoniaux qui jalonnent la route en centre-ville (église Saint-André et mairie) ne présentent également aucun aménagement de leurs espaces publics, les mettant en valeur. ⑧

CONSTATS BIODIVERISTÉ
Cette séquence routière traverse l'extrémité nord-ouest du massif des Grands Fonds. Elle y côtoie donc des espaces forestiers de qualité (forêt semi-décidue). Le SRPNB identifie également 2 points de conflit potentiels avec les continuités écologiques.

RN5 - SP3 LES GRANDS FONDS - DESCRIPTION



La forêt semi-décidue : la RN5 passe dans le paysage des «coulées vertes», dans les fonds de vallées étroites et encadrées par des mornes boisés- Fp SIGNES



Le « Grand Cul de Sac Marin» (coeur du Parc National) est accessible depuis la RN5, mais il n'y pas d'informations indiquant sa présence. Par exemple, un panneau se trouve directement sur la plage de Babin- Fp SIGNES



Embouteillage à l'entrée de Morne-à-l'Eau au giratoire RN5/RN6 Fp SIGNES



Giratoire au centre de Morne-à-l'Eau, véritable lieu d'échange et de vie face au cimetière. La vendeuse de fleurs et des cacahuètes à son emplacement habituel sur l'îlot séparateur du giratoire



La vue emblématique du cimetière de la Morne avec très peu de places de stationnement-Fp SIGNES

À RETENIR

Infrastructure
- Congestionnée à l'entrée de Morne-à-l'Eau à certaines heures
- Emprise de la voie raisonnable, physionomie d'une route prioritaire

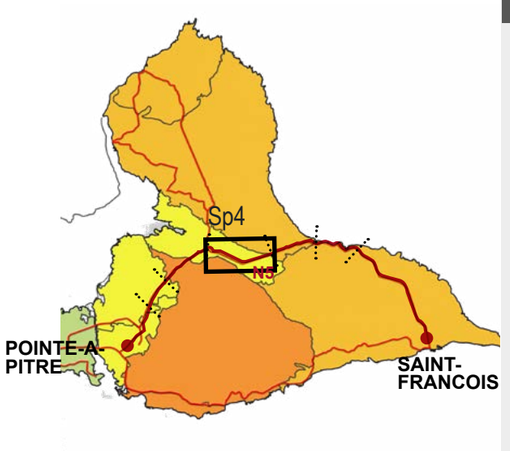
Paysages:
- Transition entre trois unités paysagères: Plaine des Abymes, Grands Fonds et Plaine de Grippon
- Paysage identitaire des Grands-Fonds
- Paysage urbain

Environnement :
- Milieux caractéristiques des Grands Fonds
- Boisement qualitatif
- Voirie en contact avec le milieu naturel (avec effet de coupure des «coulées vertes)

Architecture :
- L'urbanisation linéaire et diffuse
- Architecture religieuse, église paroissiale St André

Patrimoine :
- Cimetière de Morne-à-l'Eau
- Lavoir, cheminées, distilleries, moulins

RN5 - SP4 - LA PLAINE DE GRIPPON - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

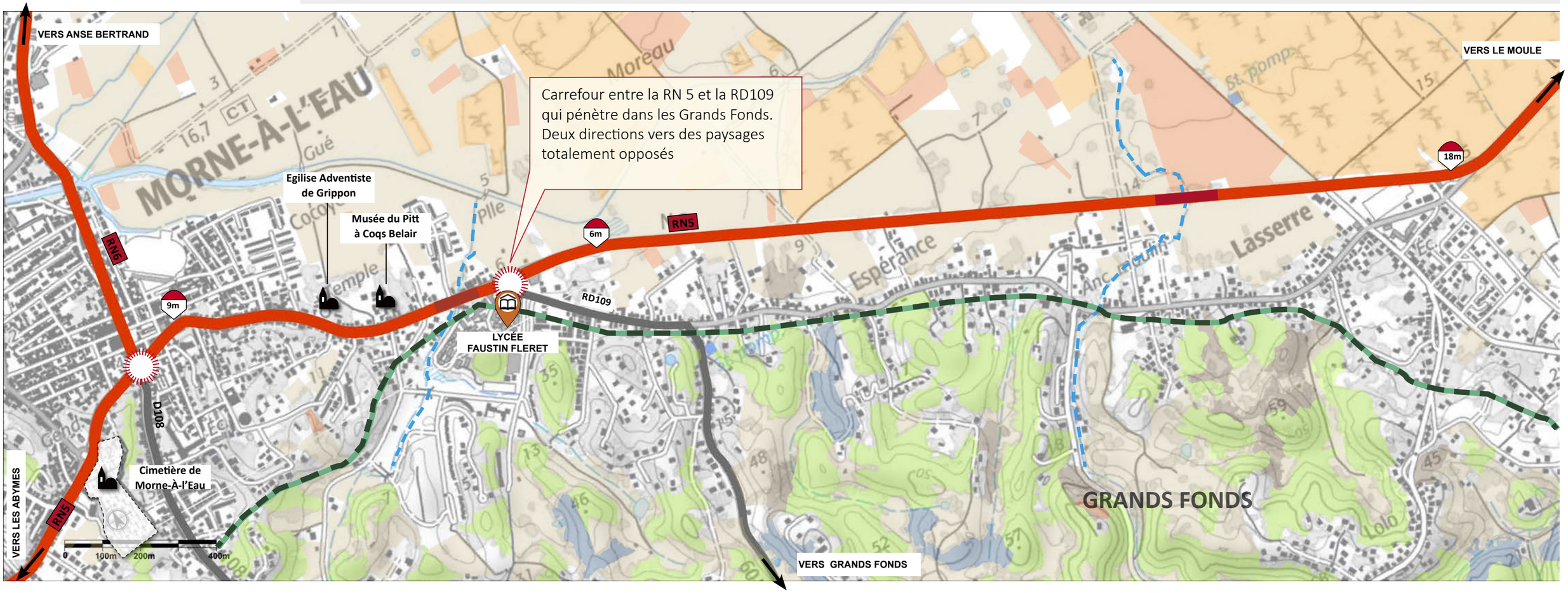
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

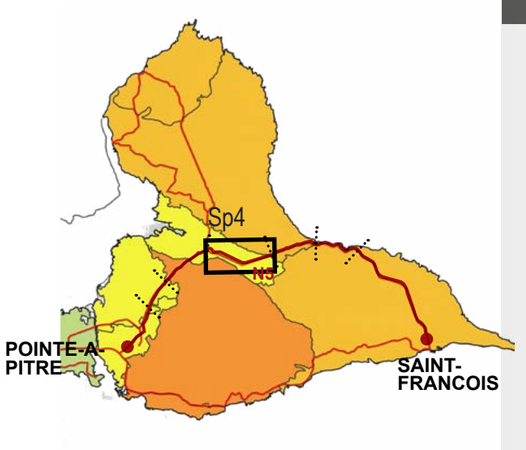
- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN5 - SP4 - LA PLAINE DE GRIPPON - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



Blanchet est rattachée à l'histoire de la canne à sucre. L'unité de Blanchet faisait partie des grandes raffineries de la Grande-Terre qui fonctionnaient encore dans les années 70-80.

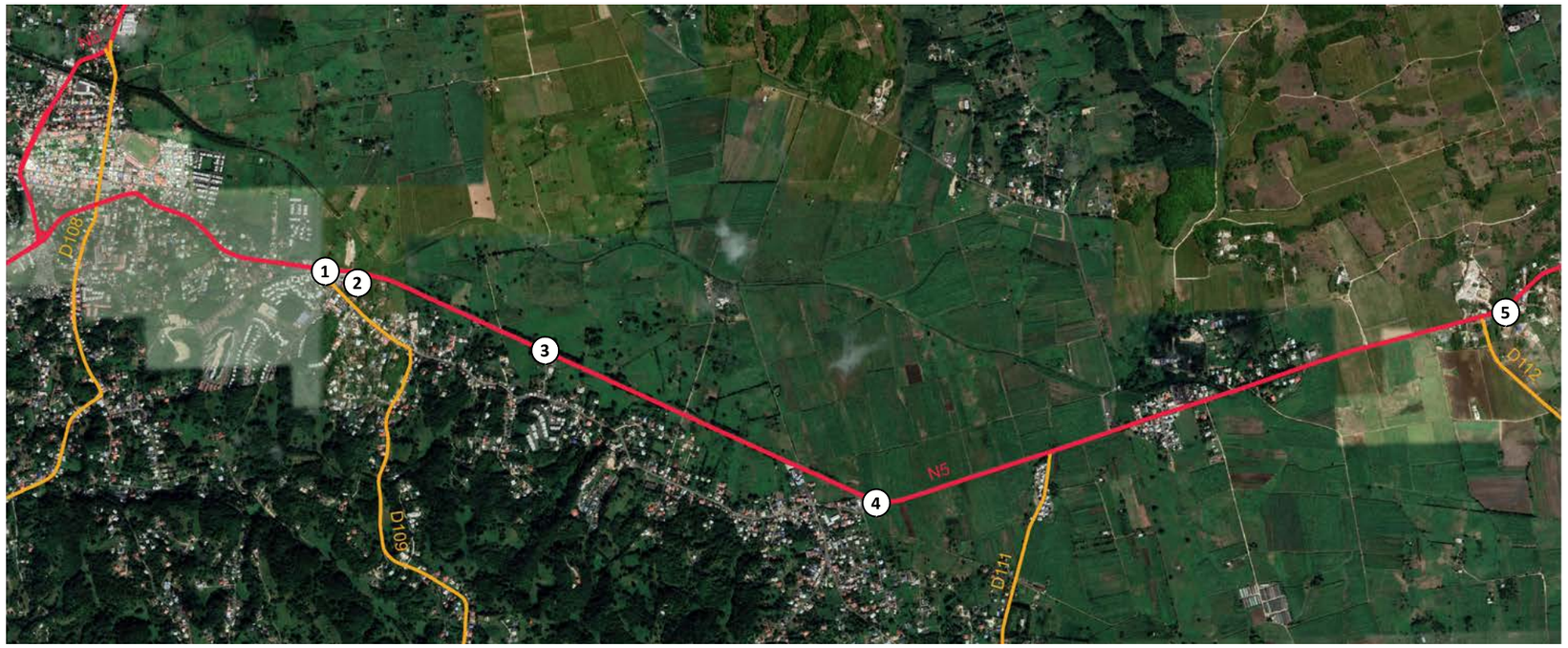
RN5 - SP4 - LA PLAINE DE GRIPPON - DESCRIPTION

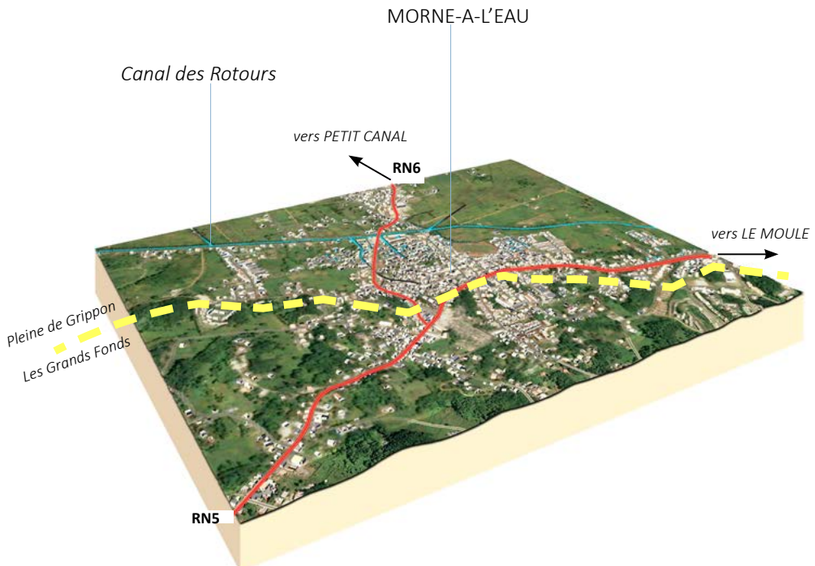
• LIGNE DROITE À TRAVERS LA PLAINE DE GRIPPON

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et agricole

• Typologie d'infrastructure : Voie urbaine et route prioritaire rurale large (2 voies et accotements)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plaine de Grippon





La RN5 dans la ville de Morne-à-l'Eau oblique vers l'est pour laisser la RN6 prendre la direction du Nord.

Après Morne-à-l'eau, la RN5 entre dans la plaine de Grippon, plaine alluviale agricole encadrée d'escarpements boisés au Nord et au Sud.

À la sortie est de la ville et au droit du lycée Faustin Fleret et des arrêts de bus, l'élargissement de la voie laisse place à une vaste zone de stationnement informel où se mêlent véhicules des marchands ambulants, des particuliers, bus et poids lourds. Une ambiance de marché s'y retrouve aux heures de pointe. Aucun aménagement n'exploite aujourd'hui la surlargeur de la voie pour organiser et pacifier les usages dans l'espace public (arrêts des bus de chaque côté de la voie, traversées piétonnes, stationnement et commerce informel). ①

Au niveau du lycée Faustin Fleret, l'itinéraire de la RN5 est jalonné par un giratoire d'entrée de ville avec un supermarché à proximité. Le paysage commercial caractérisé par une vaste zone de stationnement bitumée, un type de clôture et une architecture sans identité dégrade les perceptions de cette entrée de ville. Ce point stratégique d'entrée de ville mérite un traitement paysager adapté (et pourrait également proposer un parking relais). ②

Sortie de Morne-à-l'Eau, la RN5 trace en ligne droite à travers la plaine de Grippon. L'emprise est large et les bords de la voie sont ponctués par des haies arborées. La route est parallèle à la limite des Grands Fonds et à la route de Lasserre/Espérance, caractérisée par une urbanisation linéaire plus ou moins dense et continue le long de cette séquence. Côté sud de la RN5, l'automobiliste perçoit les jardins en fond de parcelle qui animent le parcours et les reliefs boisés sombres des Grands Fonds à l'arrière des bâtis. ③

Une station-service jalonne l'extrémité du tracé rectiligne. La route quitte la limite nord des Grands Fonds et poursuit son trajet à travers la plaine de Grippon, sur une ligne droite d'environ 3 km interceptée par quelques chemins agricoles. ④ Au terme de cette longue ligne droite, une légère inflexion de la voie marque la transition vers le paysage du Plateau Sainte Marguerite. ⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ

Cette séquence, en zone urbaine puis agricole (canne, banane), ne présente pas d'enjeu écologique notable.

Le SRPNB y identifie toutefois 1 point de conflit potentiels avec les continuités écologiques, au niveau de la ravine des Coudes.

RN5 - SP4 - LA PLAINE DE GRIPPON - DESCRIPTION



Entrée est dans Morne-à-l'Eau : étroitesse du trottoir d'un côté et accotement enherbé de l'autre
Fp- MRuffin



Centre d'incendie et de Secours de Morne-à-l'Eau, à la sortie du bourg de Blanchet/Beaumont
Transition d'une séquence fermée sur l'axe routier vers l'ouverture sur la plaine du Grippon.
Fp MRuffin





Paysage rural caractéristique de la plaine de Grippon. À gauche, horizons marqués par la silhouette des Grands Fonds
Fp SIGNES

À RETENIR

Infrastructure
- Une voirie rectiligne
- Une emprise large (jusqu'à 7 mètres de chaussée pour une emprise de 12 mètres avec accotements)

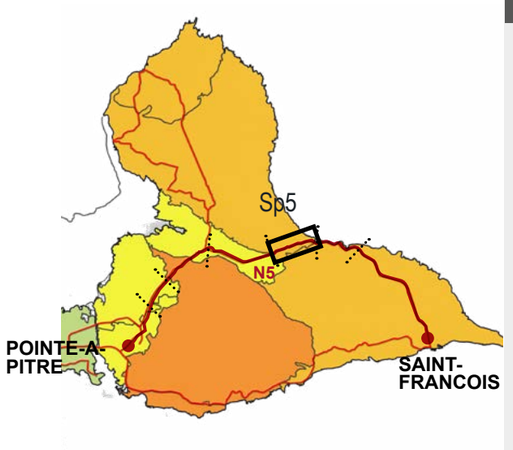
Paysages
- La plaine de Grippon : plaine alluviale agricole encadrée d'escarpements boises au Nord et au Sud par les reliefs boisés des Grands Fonds.

Environnement
- Cours d'eau temporaires

Architecture
- l'urbanisation linéaire parallèle à la route

Patrimoine :
- Vestiges de l'ancienne usine de Blanchet

RN5 - SP5 LE MOULE, ENTRÉE OUEST - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

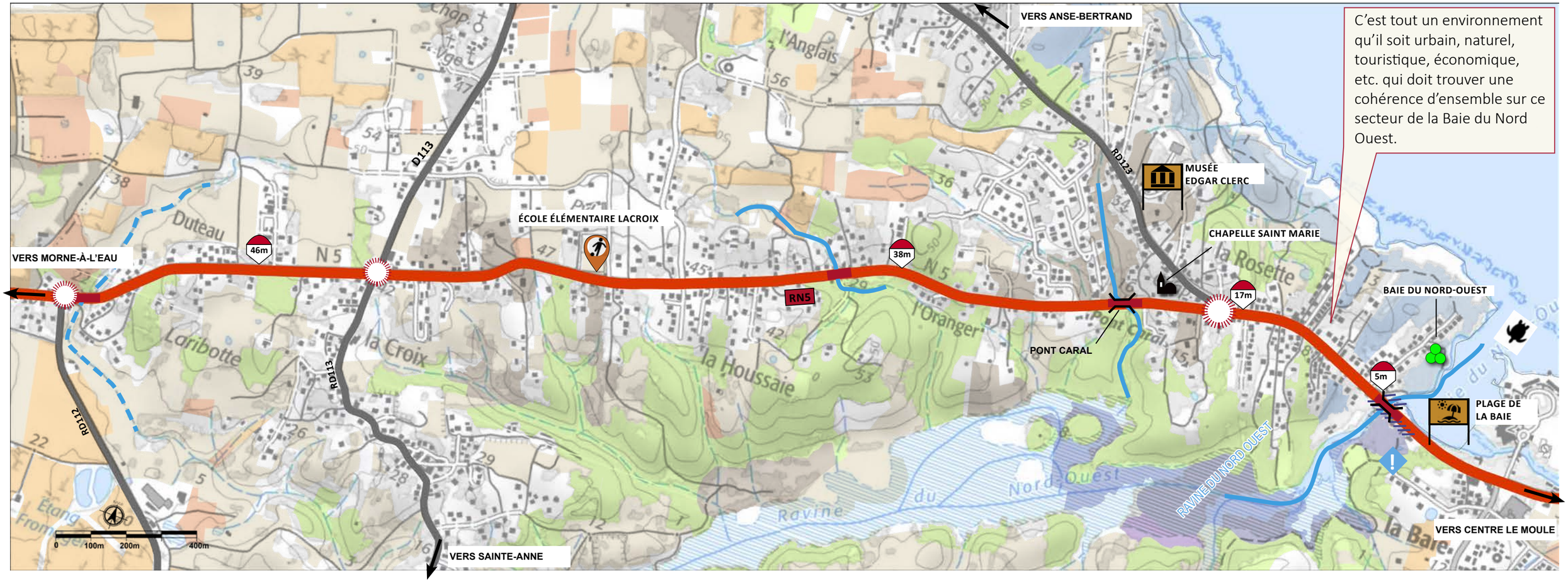
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



C'est tout un environnement qu'il soit urbain, naturel, touristique, économique, etc. qui doit trouver une cohérence d'ensemble sur ce secteur de la Baie du Nord Ouest.

RN5 - SP5 LE MOULE, ENTRÉE OUEST - DESCRIPTION

• LIGNE DROITE ONDULÉE VERS L'OCÉAN

• Ambiance paysagère dominante : Agricole (canne), péri-urbaine et littorale

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plateau de Sainte-Marguerite





La RN5 quitte l'intérieur des terres pour venir en dialogue avec le littoral Atlantique dans la ville du Moule.

La route rentre sur les plateaux de Grande-Terre, au relief plan à légèrement ondulé, toujours délimité par des escarpements en fond de scène. Comme beaucoup d'espaces agricoles en Grande-Terre, c'est une unité à vocation cannière.
La RN5 coupe l'unité paysagère en ligne droite dans la zone de piémont, en arrière de l'escarpement de la plaine de Grippon. Un urbanisme linéaire longe le tracé de la route. Il est en premier plan devant les reliefs boisés et les prairies d'élevages, et s'installe sur les terres agricoles. Les perceptions visuelles sont plutôt fermées, en raison du relief, du bâti et des boisements.

L'entrée du Moule, à travers les quartiers de Duteau, La Croix et la Houssaie, se caractérise par l'alternance de parcelles d'habitations et de bosquets de la forêt sèche du Plateau Sainte-Marguerite. De beaux spécimens d'arbres à houppier massif décorent le paysage et annoncent ainsi Le Moule, une des plus anciennes villes de l'Ile. (1)

Au niveau du quartier la Rosette, la RN5 croise la RD123, route qui dessert le côté est du Plateau Sainte-Marguerite. A la fourche, la petite chapelle dédiée à la Vierge s'intègre parfaitement dans le décor boisé et marque ainsi ce carrefour. Ce petit patrimoine religieux édifié en bord de route annonce une ville patrimoniale. Quelques places de stationnement, afin que les visiteurs de la chapelle puissent se stationner sans gêner le trafic, pourraient être intégrées dans le projet de giratoire après la Baie du Moule, à l'entrée du futur hôtel de la Baie. (2)

Une aire de parking et un abri de bus sont situés, à côté, sur le bord de la chaussée nord de la route. Ici, des éléments techniques tels que des containers à déchets sont disposés le long de la voie sans aucune intégration paysagère. L'entrée de ville est caractérisée par le passage du pont. La présence des poubelles à cet endroit est malvenue.

Après ce carrefour, la RN5 devient « la route de la Baie » et entre « officiellement » dans la ville. Le panneau d'entrée d'agglomération est implanté à la tête du Pont Bleu en acier. (3) L'ouverture visuelle, jusqu'à présent relativement fermée, s'ouvre vers l'océan.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence, en zone agricole (canne), ne présente pas d'enjeu écologique notable.
Par contre à son extrémité est, elle se rapproche de la mer et présente un secteur d'intérêt écologique celui de la ravine et la baie du Nord-Ouest. Il s'agit d'une zone humide (forêt marécageuse, mangrove) connectée à la plage, en bord de route. C'est également un site de ponte de tortue marine. (4)

RN5 - SP5 LE MOULE, ENTRÉE OUEST - DESCRIPTION



Patrimoine vernaculaire à la sortie ouest de la ville, la petite chapelle de la Vierge marque le carrefour de la D123- Fp SIGNES



La baie du Nord-Ouest est un secteur d'intérêt écologique (zone humide de forêt marécageuse et de mangrove). La plage en bord de route est un site de ponte de tortue marine - Fp SIGNES





Traversée de la plage de la baie de Nord Ouest : aménagement minimaliste bien intégré dans le site naturel. À noter cependant l'absence d'aménagement en faveur du piéton- Fp SIGNES



« Porte d'entrée » dans le Moule : le panneau d'entrée d'agglomération, le Pont Bleu, et le front de mer qui se déploie après la traversée de la Ravine de Nord Ouest - Fp SIGNES

À RETENIR

Infrastructure
- Une route aux proportions correctes (ni trop importante, ni trop étroite).

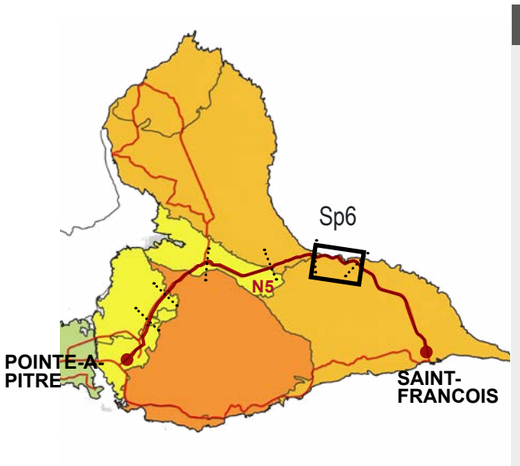
Paysages
- Paysage urbanisé
- Paysage côtier, baie du Nord Ouest
- Paysage boisé rivulaire, zone humide de la ravine du Nord Ouest

Environnement
- Zone humide de la ravine du Nord Ouest
- Baie du Nord Ouest, site de ponte des tortues

Architecture
- Pont bleu sur la ravine du Nord Ouest,

Patrimoine
- Religieux, chapelle de la Vierge

RN5 - SP6 LE MOULE CENTRE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

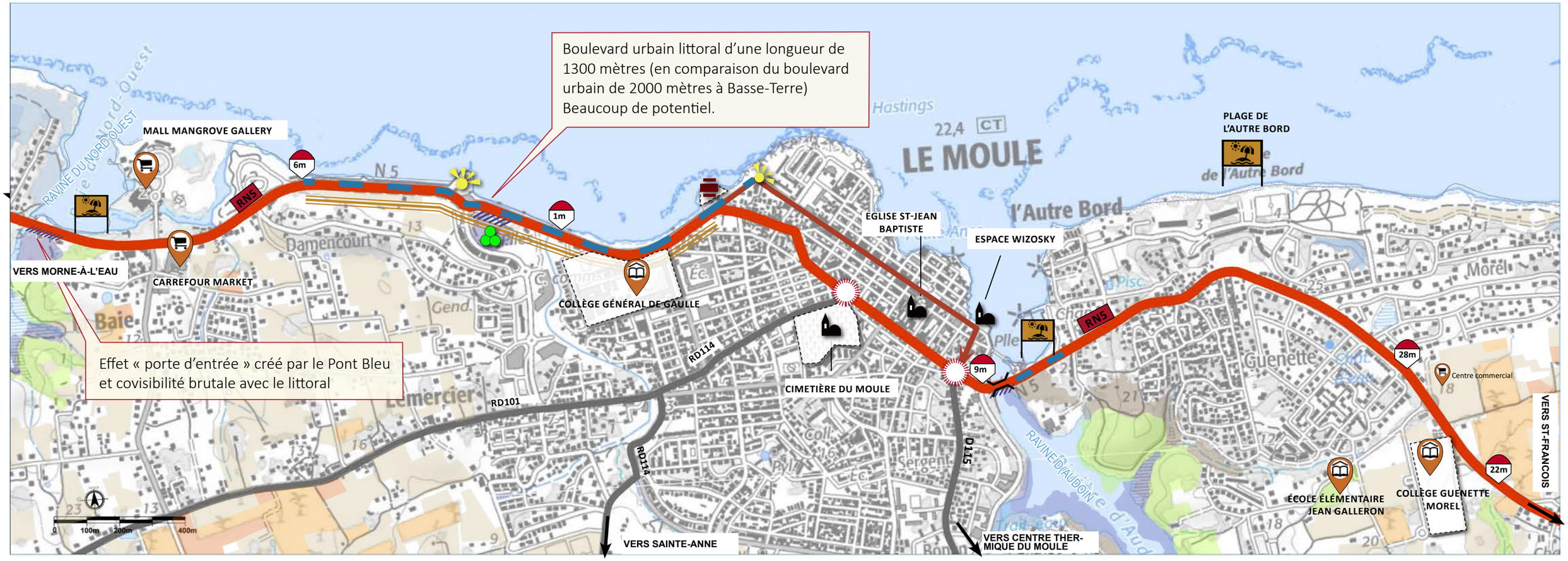
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN5 - SP6 LE MOULE CENTRE - DESCRIPTION

• TRAVERSÉE URBAINE ET LITTORALE DU MOULE

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et littorale

• Typologie d'infrastructure : Voie urbaine et boulevard urbain littoral

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plateaux de l'Est Grande-Terre





Des délaissés dans un virage à l'entrée du boulevard urbain littoral, des potentiels aires de repos ou belvédères.

La RN5 entre dans l'agglomération du Moule. À l'approche du front de mer, de larges parcelles et des complexes hôteliers en chantier bordent la voie. À noter un vaste terrain au bord de l'eau qui pourrait accueillir un aménagement de parc public. ①

La route adopte ensuite la physionomie d'un boulevard urbain littoral sur plus d'un kilomètre : ouverture visuelle directe et frontale sur l'océan d'un côté, et front bâti de l'autre (galerie de commerces et restaurants). L'infrastructure s'élargit. Elle se compose de 2 voies séparées par un terre-plein central végétalisé, doublée de part et d'autre par du stationnement et un trottoir. Un aménagement récent du boulevard distribue dans l'espace des arrêts de bus, du mobilier et des luminaires, et à mi-chemin se trouve une placette offrant des points de vue dominant vers la mer et les falaises du nord-est Grande Terre. ③ La séquence, exposée aux Alizées et au soleil, soumet les arbres plantés à de fortes contraintes climatiques. Les lacunes en terme d'ombrage de cette promenade de bord de mer en font un lieu de promenade surtout pratiquée en fin de journée.

Après cette séquence littorale, la route pénètre dans le centre-ville ancien du Moule et traverse la place de la mairie. L'église Saint Jean-Baptiste, les maisons colorées créoles et les ruines de la Maison Wisowsky concourent à créer une ambiance urbaine historique. La circulation automobile est fortement ralentie, dû aux nombreuses intersections et aux usages urbains que distribuent la voie : des arrêts « minutes » devant les commerces, des accès directs à du stationnement en bord de voie. ④

La route enjambe ensuite la rivière d'Audoin par un pont, créant ainsi un «effet porte» à la sortie du centre historique. Depuis le pont, l'automobiliste perçoit le cordon boisé des rives, la baie formée par la rivière et son petit port de pêche. ⑤ Le long bâtiment d'un loueur de kayak ferme ici un peu les perceptions sur la plage.

CONSTATS BIODIVERSITÉ

Cette séquence routière, urbaine, ne renferme pas d'enjeu écologique notable, à l'exception de secteurs, ponctuels, renfermant des milieux humides (forêt humide, mangrove, marais) au niveau de l'entrée ouest de la ville et de la rivière d'Audoin.

RN5 - SP6 LE MOULE CENTRE - DESCRIPTION



Boulevard littoral urbain du Moule : plus d'1 km de long, emprise large avec terre-plein central végétalisé et son panorama vers l'océan Atlantique - Fp SIGNES



L'aménagement du front de mer (garde-corps, gradins, éclairage et alignement de palmiers) Fp MRuffin



Ouverture maritime et exposition aux Alizés sur le boulevard urbain - Fp MRuffin



La RN5 traverse la rivière d'Audoin et son cordon boisé (en arrière fond)

À RETENIR

Infrastructure
- Voirie à caractère urbain (boulevard, rue)
- Voirie en proximité de l'océan.
- Voirie en lien direct avec les éléments (risque de submersion)

Paysages
- Côtier et marin (Océanique)
- Urbain
- Cours d'eau et rivulaire

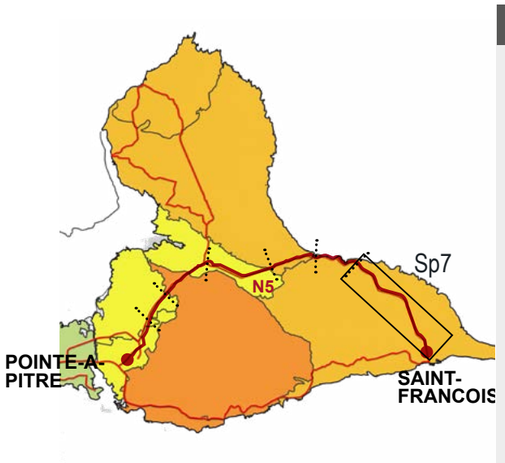
Environnement
- Ravine d'Audoin

Architecture
- Maisons créoles (maison Terlizzi, maisons jumelles, etc;)
- Moderniste (Immeubles, ...)

Patrimoine
- Militaire (batterie de la pointe des nègres libres, poudrière du bourg, ...)
- Moulins et vestiges sucriers
- Maison Wisowsky
- Église

...etc

RN5 - SP7 LE MOULE > SAINT FRANÇOIS - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

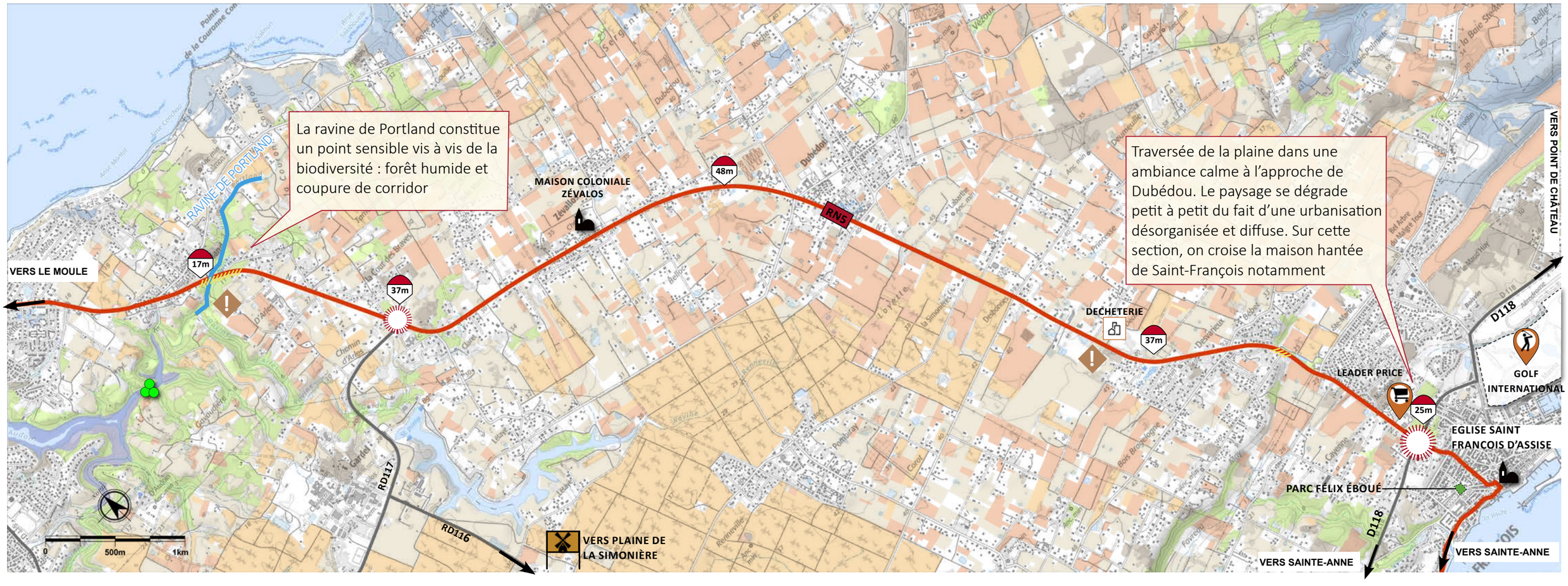
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN5 - SP7 LE MOULE > SAINT FRANÇOIS - DESCRIPTION

• PARCOURS ONDULÉ DANS LA PLAINE AGRICOLE HABITÉE

• Ambiance paysagère dominante : Agricole et péri-urbaine

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire péri-urbaine (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Plateaux de l'Est Grande-Terre





Route installée dans une végétation luxuriante du cordon boisé de la rivière d'Audoin

Entre le Moule et Saint-François, le paysage rural est caractérisé par un mitage urbain et commercial très fort. Les Grands Fonds se perçoivent au loin sur certains passages ondulés de la route. Les activités agricoles dominées par la canne à sucre et le maraîchage sont très présentes.

De longues lignes droites alternent avec de grands virages amples. La route dessert de nombreux chemins agricoles, accès riverains et routes secondaires. ① Cette forte connectivité de la voie fait qu'il est réellement difficile de rouler à 80 km/h bien que la physionomie de la voie invite à la vitesse. À noter que les sections les plus «cisaillées» ne sont pas signalées à 70 km/h ou 50 km/h.

L'image d'entrée de ville dans le Moule est fortement perturbée par la profusion de panneaux publicitaires et par les réseaux aériens brouillant les horizons. L'aménagement d'un giratoire au droit d'une station service concoure à la banalisation du paysage péri-urbain d'entrée de ville. ②

La RN5 traverse le cordon boisé de la rivière d'Audoin, juste après le branchement de Portland, dans un paysage boisé, très fermé visuellement, contrastant avec l'ouverture du plateau cannier et pastoral. ③ La spécificité du secteur est difficile à identifier clairement dans les paysages, les cultures étant réalisées sur des parcelles plus petites, souvent bordées de haies ou de bosquets, en alternance avec une urbanisation diffuse assez étendue. La lecture paysagère est assez complexe. La juxtaposition de commerce, usine, maison, et agriculture rend difficile la lecture des logiques paysagères. Des sites industriels et commerciaux (dépôt de matériaux de construction, cimenterie, déchetterie municipale, hangars...) visibles depuis la route, impactent fortement le paysage. L'emprise de la route suffisamment large au droit de ces sites ainsi que la grande superficie de leurs parcelles permettrait une réflexion en terme d'insertion paysagère, aujourd'hui absente. ④
Enfin, la RN5 est jalonnée de sites patrimoniaux, comme par exemple la Maison Coloniale de Zevallos, ancienne sucrerie classée monument historique se trouvant en bord de route et dont la cheminée est visible en arrivant du sud. À noter l'absence de signalétique fléchant vers ce site. ⑤
D'autres vestiges témoignent du riche passé de Grande-Terre, comme les nombreux moulins à vent. Aujourd'hui en ruine, la plupart de ces moulins sont inaccessibles et restent un patrimoine caché dans le paysage. Le Moulin de la distillerie Damoiseau, encore en fonctionnement aujourd'hui, est quant à lui accessible. ⑥

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence, en zone péri-urbaine et agricole (canne), présente peu d'enjeu écologique notable (on citera la ravine Portland et sa zone humide). Le SRPNB identifie toutefois des points de conflit potentiels avec les continuités écologiques.

RN5 - SP7 LE MOULE > SAINT FRANÇOIS - DESCRIPTION



Sortie sud-est du Moule : ouverture visuelle sur le paysage rural au droit du giratoire, perturbée par l'afichage publicitaire- Fp MRuffin



Patrimoine culturel: la cheminée de la Maison Coloniale de Zevallos visible depuis la route mais très mal indiquée- Fp SIGNES



Absence d'intégration paysagère des sites industriels



Hangar commercial installé sur une grande parcelle bordés de haies ou de bosquets. Mutation du paysage au profit d'un développement économique boosté par la desserte directe de le RN et l'effet vitrine offert par la route.



Entrée nord dans Saint-François : haies arborées et talus cadrent la route.
Fp MRuffin

À RETENIR

Infrastructure
- Diversité des accotements (bétonnés, enherbés)

Paysages
- Paysage hétéroclite (urbanisation diffuse, juxtaposition, désordre)
- Poches agricoles uniformisées par la culture de la canne à sucre
- Image des entrées de ville fortement dégradée par l'affichage publicitaire

Environnement
- Espace naturel de la ravine d'Audoin
- Forêt humide de la ravine de Portland

Architecture
- Habitation Zévallos
- Anciens moulins, ...

Patrimoine
- Site amérindien (site de Morel, à la sortie du Moule, non signalé depuis la route)
- Vestiges d'habitations rurales, ...

RN5 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- **Route jalonnée par trois villes riches en patrimoine dont elle traverse les centres historiques** : Morne à l'Eau, bourg historiquement développé autour d'un carrefour routier, la ville du Moule, marquée par le dynamisme du centre-bourg et Saint-François, jouissant d'une attractivité touristique.

- **Diversité des expériences paysagères offertes par la route** : traversées de plaine, immersion dans les Grands Fonds et parcours ondulés sur les plateaux. **Contraste entre différentes ambiances** : le paysage dédié au commerce du côté des Abymes, le paysage agricole tourné vers le production cannière avec des moulins comme points de repère construits du côté de Gardel, ou encore l'ambiance maritime sous les Alizées du boulevard urbain littoral long de 1,3 km au Moule.

- Points de vue paysagers peu nombreux : de manière générale, fermeture visuelle sur l'axe routier par les franges boisées, le front bâti des centres urbains denses ou le mitage très fort du territoire rural. Par contraste, généreuse ouverture visuelle lors des traversées de plaine.

- Territoire rural qui s'invibilise, en perte d'identité : mitage urbain et commercial, éparpillement, manque de cohérence des plans d'urbanisme, de zones d'habitat et de zones d'activités, dans les espaces agricoles et forestiers. Juxtaposition des activités, impression de désordre. **Difficulté de lecture des logiques paysagères** et perte de repère. Fermeture des perceptions visuelles.
> secteur des Grands Fonds, exception faite d'une section préservée car enclavée entre 2 escarpements (Lasserre / Blanchet)
> enjeu très fort sur la section Le Moule > Saint-François

- Banalisation de l'image des portes d'entrées des villes marquée par le système du giratoire, réponse d'aménagement systématique dont l'aspect purement routier et fonctionnel tend à déqualifier les paysages traversés (motif routier pas toujours accompagné de traitement paysager). L'image des portes d'entrées est aussi fortement **dégradée par les réseaux aériens qui brouillent les horizons et la prolifération de l'affichage publicitaire**
> giratoire au droit du cimetière dans Morne-à-l'Eau, intersection RN5-RN6
> entrées des villes de Morne-à-L'Eau et du Moule

- Présence de végétal comme trame paysagère structurante du réseau routier (alignement unilatéral de quelques palmiers de grandes hauteurs, franges boisées de part et d'autres de la route...)
> mauvais entretien des arbres d'alignement, entrée sud dans le Moule

MOBILITÉ ET USAGES

- Itinéraire de déplacement d'ouest en est, reliant l'agglomération pointoise, la côte est atlantique soumise aux Alizés et la côte sud de la Riviera.

- Non identifiée comme itinéraire pittoresque, la route reste à l'écart des circuits touristiques de Grande Terre. Ces derniers empruntent plutôt le réseau viaire secondaire pour permettre de découvrir l'Est et l'Ouest Grande-Terre. La RN5 donne en effet peu d'accès directs aux lieux touristiques et aux espaces naturels d'intérêt de l'île (hormis les mangroves depuis Vieux-Bourg au carrefour RD107/RN5, l'accès aux Grands Fonds, et à l'est la Maison Coloniale Zevallos et la Porte d'Enfer).

- Séquences urbaines des traversées des centres historiques denses, démontrant des lacunes d'aménagement pour les mobilités douces. Faiblesse et/ou absence d'espaces publics participant à l'attractivité des centres urbains ou la mise en valeur du patrimoine architectural et culturel visible depuis la route.
> entrée dans Morne-à-l'Eau, secteur du Stade Municipal au Moule, avenue Patrick Saint-Eloi à Pointe-à-Pitre

- Nombreuses sections urbaines et péri-urbaines où l'infrastructure est partagée entre les différents usagers. Sections très fréquentées aux abords des équipements publics (établissements scolaires et équipements sportifs). Forte fréquentation de l'ensemble de l'itinéraire par les cyclistes (route aux lignes droites et aux faibles dénivelés).
> bourg de Blanchet en proximité du stade, Lycée Faustin Fleret à Morne-à-l'Eau

- Traitement hétérogène de l'infrastructure : en plaine, la route adopte systématiquement la physionomie d'une voie rapide ou d'une route expresse (route expresse en 2x2 voies en ligne droite longue de 3 km à travers la plaine des Abymes et section expresse à l'emprise large à travers la plaine du Grippon). À travers les Grands Fonds et les plateaux de l'Est Grande Terre, l'infrastructure est davantage contrainte et devient une route prioritaire à deux voies.

- Les intersections routières sont traitées de manière hétérogènes également : échangeurs et giratoires aux dimensions considérables du côté des Abymes, petits carrefours à sens giratoire aux portes des villes de Morne-à-l'Eau, le Moule et Saint-François et intersections par croisement sur le reste de l'itinéraire.

DIAGNOSTIC PAYSAGER - RN5

Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Panneau d'entrée d'agglomération

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre statique

Fenêtre dynamique

Ambiances paysagères

urbaine

péri-urbaine

rurale

forestière

littorale

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Ouvrages d'art

Espaces remarquables
sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Rotule routière

Échangeur

Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

RN5 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN5 traverse Grande-Terre par l'intérieur mais offre également une partie côtière, sur le Moule.

En sortie de Pointe-à Pitre, sa configuration à 2 x 2 voies génère pour la faune, un effet de coupure des corridors de déplacement et des risques de collision importants. Même si elle passe à 2 voies à partir du secteur de Berlette, l'effet de coupure perdure en raison de sa géométrie rectiligne venant trancher les reliefs des Grands-Fonds. Ce n'est qu'après le centre de Morne-à-l'Eau que son profil est plus en adéquation avec la topographie et limite les incidences.

Les secteurs à enjeux, le long de la RN5, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Ces secteurs sont ;

> Milieux forestiers de qualité rencontrés aux abords de la route : la forêt semi-décidue (xérophile) des Grands-Fonds, entre Berlette et le centre de Morne-à-l'Eau

> Milieux humides : mangroves de la ravine du Nord-Ouest et de la rivière d'Audouin, au Moule.

• **Les ruptures de continuités terrestre lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. A noter que sur Grande-Terre, le terrain calcaire d'origine corallienne, la topographie plutôt plate et la faible pluviométrie, se traduit par un réseau hydrographique constitué de petites ravines qui ne coulent que lors de précipitations importantes. Ce contexte est peu favorable à une richesse faunistique du milieu aquatique et donc à des risques de ruptures des continuités aquatiques (aucune rupture n'y est identifiée au SRPNB).

Pour les continuités terrestres, 8 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 36 km de la RN5, avec une grosse densité sur la section à 2x2 voies. Ces points de conflits sont, grande partie, potentiels mais certains sont clairement identifiés, par exemple pour les corridors de déplacement des chauves-souris (voir ci-après).

• **Les points de conflits avérés avec les milieux naturels.** Il s'agit de secteurs où des menaces sur le milieu naturel, liées à la route, sont identifiées. Ces menaces sont essentiellement présentes dans les secteurs le plus sensibles comme les abords de cours d'eau, les abords du littoral et les abords des zones humides. Elles peuvent être liées à des ruptures de continuités écologiques (cf ci-dessus) ou à tout autre phénomène lié aux activités humaines induites par la route (dérangement, dégradation, collision,…).

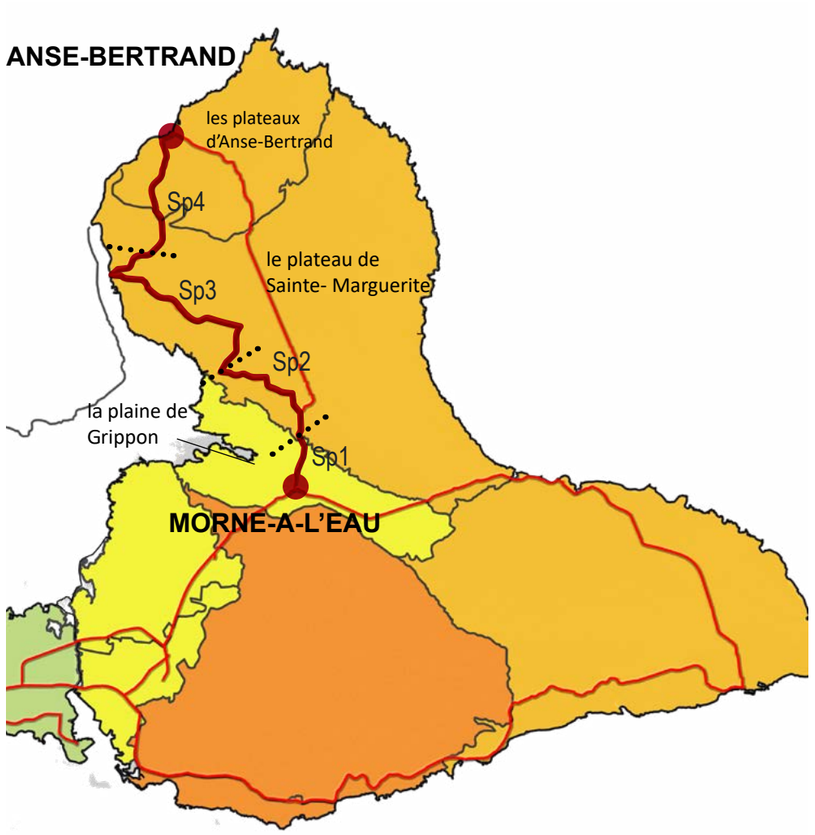
Peu nombreux sur la RN5, on notera le risque de dérangement des tortues marines sur la plage de la Baie du Nord-Ouest, au Moule.

RN6, ROUTE DE MORNE-À-L'EAU À L'ANSE BERTRAND - PORTRAIT

RN6 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 6
- Dénomination possible : Route de Morne-à-l'Eau à l'Anse-Bertrand
- Caractéristiques principales : Route qui offre la meilleure ambiance rurale cannière
- Longueur : 25 km
- Point de départ : Morne-à-l'Eau
- Point d'arrivée : Anse-Bertrand
- Communes traversées : Morne-à-l'Eau, Petit-Canal, Port-Louis, Anse-Bertrand
- EPCI concernés : Communauté d'agglomération du Nord Grande Terre
- Nombre de séquence paysagère identifiée dans le cadre du Plan Paysage : 4

Les Séquences paysagères de la RN6



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

Au départ de Morne-à-l'Eau, la RN6 relie les bourgs de Petit-Canal, Port-Louis et Anse Bertrand. Sur une longueur de 25 km, la route monte vers le Nord Grande-Terre et s'approche ponctuellement du littoral ouest en traversant les trois bourgs successifs. Entre ces traversées urbaines, la route s'immerge dans les terres agricoles, restant à distance des zones de mangrove du Grand-Cul-de-Sac marin.

Bien que moins centrale que la RN8, la RN6 offre les plus beaux panoramas sur les paysages canniers du nord Grande Terre dans une progression douce du sud au nord. Le tracé de la voie suit des courbes amples et épouse le relief ondulé. Puis la route s'aplanit doucement et devient plus rectiligne vers le nord, où le paysage devient plus ample et plus ouvert. Les larges perceptions paysagères offertes dans les secteurs agricoles sont toutefois variables. La plaine cannière est très ouverte visuellement quand la canne est jeune ou coupée, puis se ferme quand la canne est à maturité, limitant ainsi la vue sur de nombreux tronçons de la RN6. Les prairies, quant à elles, présentent constamment une grande ouverture visuelle, dans une ambiance pastorale paisible.

La route est une voie prioritaire rurale : un simple ruban d'asphalte marqué par une signalisation horizontale, bordé par des bas-côtés végétalisés. Une alternance entre séquences ouvertes et séquences fermées donne un rythme au parcours et rend l'itinéraire propice à la découverte du paysage. Les coupures d'urbanisation restent encore franches entre les trois bourgs modestes bien distincts. L'urbanisation diffuse du paysage agricole est présente, notamment au sud entre Morne-à-l'Eau et Petit-Canal. Plus au nord, l'urbanisation linéaire s'est concentrée aux portes des bourgs.

BIODIVERSITÉ

Au regard de la biodiversité, la RN6 longe la côte ouest de Grande-Terre sans s'approcher du littoral. Elle ne côtoie pas les vastes zones humides littorales (mangrove) du Grand-Cul-de-Sac marin, même si elles ne sont pas très loin. La route se développe majoritairement en zone agricole, dominée par la canne, les prairies et les zones maraîchères (culture du melon). Son altitude varie entre 0 et 25 m.

La RN 6 côtoie toutefois ponctuellement quelques secteurs plus sensibles du point de vue de la biodiversité, tels que :
- Franchissement de ravines ou canaux
- Traversée de zones de forêt sèche de qualité

RN6, ROUTE DE MORNE-À-L'EAU À L'ANSE BERTRAND - SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - CARREFOUR ROUTIER URBAIN
RN5 et RN6 se croisent à Morne-à-l'Eau

SP2 - DE MORNE-À-L'EAU À PETIT-CANAL
La RN6 s'installe dans la pente douce du plateau de Beauport - Sainte-Catherine en arrivant sur le bourg de Petit-Canal.

SP3 - DE PETIT-CANAL À PORT-LOUIS
La plaine agricole cannière parcourue par la RN6 amorce progressivement sa transformation avec des cultures maraîchères.

SP4 - DE PORT-LOUIS À ANSE-BERTRAND
La RN6 arpente des milieux forestiers, mémoire d'un paysage remplacé par la culture de la canne à sucre.



Séquence paysagère 1 - Traversée de Morne-à-l'Eau



Séquence paysagère 2 - Rougeole



Séquence paysagère 3 - Sortie Nord de Petit-Canal



Séquence paysagère 4 - Sortie d'Anse-Bertrand

RN6, ROUTE DE MORNE-À-L'EAU À L'ANSE BERTRAND - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Vue ouverte sur la plaine du Grippon à la sortie nord de Morne-à-l'Eau



À travers des haies arborées, brève échappée visuelle sur le paysage agricole

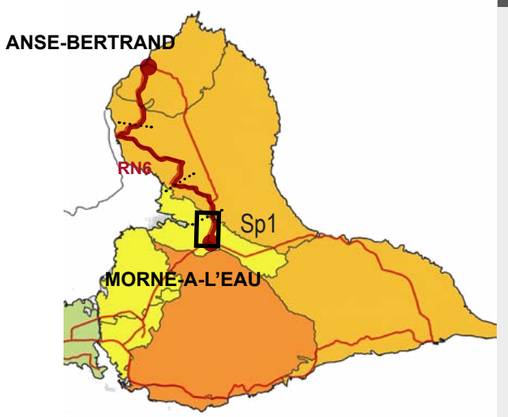


Paysage ouvert des étendues cannières à l'approche d'Anse-Bertrand



Ondulation, courbes amples et talus de tuf cadrant la route à travers le plateau de Sainte-Marguerite

RN6 - SP1 MORNE-À-L'EAU ET LA PLAINE DE GRIPPON - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

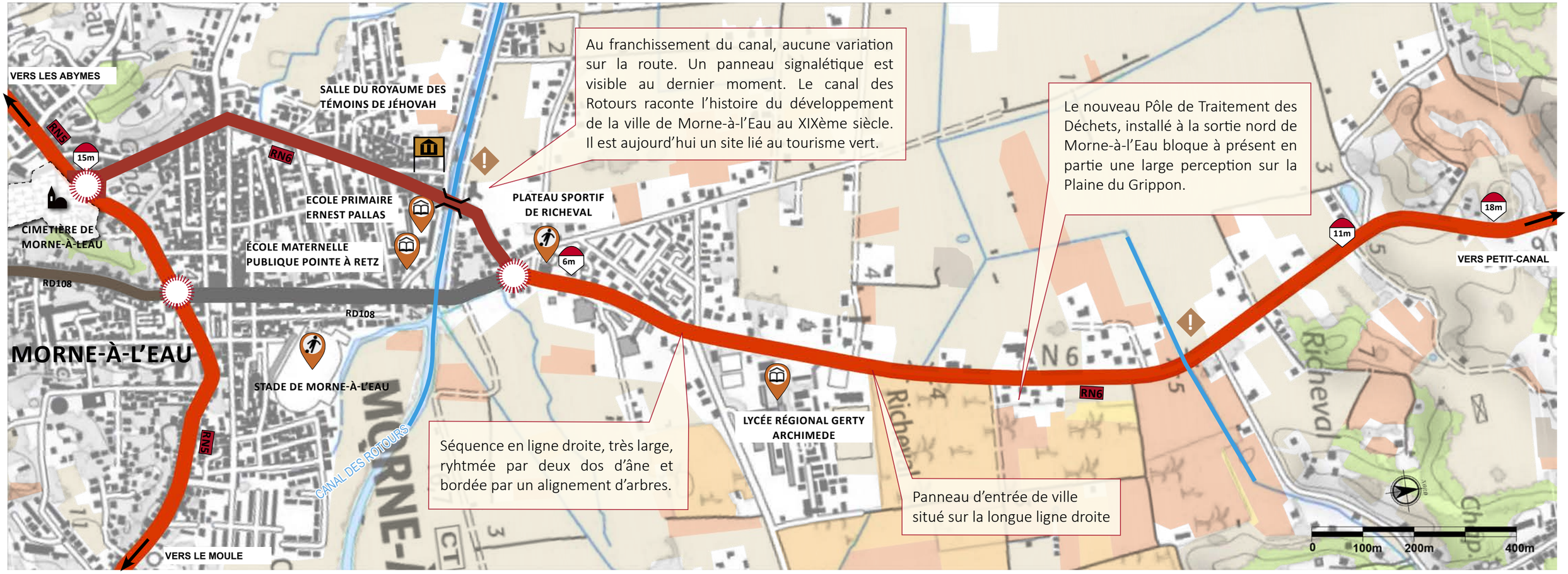
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN6 - SP1 MORNE-À-L'EAU ET LA PLAINE DE GRIPPON - DESCRIPTION

• CARREFOUR ROUTIER URBAIN
RN5 et RN6 se croisent à Morne-à-l'Eau

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et agricole

• Typologie d'infrastructure : Voie urbaine et route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : La Plaine du Grippon





Arrivée sur le rond-point depuis la RN6, le cimetière fait face aux usagers de la route - Fp SIGNES

Au centre de Morne-à-l'Eau et au droit du cimetière aux carreaux de faïence noire et blanche, le giratoire RN5/RN6 matérialise la croisée des itinéraires entre le Nord Grande Terre par la route de Petit-Canal et l'est Grande Terre par la route du Moule. L'itinéraire de la RN6 démarre ici. ① La position centrale et sur un morne du cimetière renforce sa valeur identitaire et patrimoniale. ② Le manque d'aménagement du giratoire, sa fonction simplement circulatoire et son emprise large ne participe pas à la mise en valeur du cimetière.

Dans la traversée urbaine, la RN6 offre sur un linéaire d'environ 300 mètres une sur-largeur avec un terre plein central enherbé. Cette surlargueur de voie peut être l'opportunité de mener un projet d'espace public proposant des aménagements qualitatifs en faveur des mobilités douces. ③

La route traverse ensuite le canal des Rotours, ouvrage hydraulique historique, patrimonial et aujourd'hui de grand intérêt touristique et environnemental. L'absence de signalétique d'annonce et de scénographie urbaine ne permet pas d'annoncer visuellement le franchissement du canal. Rien dans le paysage ne permet aujourd'hui de mettre en valeur cette traversée et de la matérialiser comme un jalon d'intérêt sur l'itinéraire de la RN6. ④

La route dessert ensuite sur une section en ligne droite deux équipements publics (établissement scolaire et maison de retraite) sans disposer d'aménagement spécifique. Un véritable projet d'entrée de ville est à construire sur cette section de la RN6. L'automobiliste sort progressivement de la ville sans percevoir aucune transition entre l'urbain et le rural, sans « effet porte » et sans aucune modification de la voie invitant à adapter la vitesse de circulation. Le panneau réglementaire de sortie d'agglomération reste le seul repère. ⑤

Les premiers champs de canne à sucre de la plaine de Grippon alternant avec quelques constructions accompagnent la route. ⑥ En perspective, apparaissent les reliefs des mornes boisés de Boyer, Richeval, Bonne-Terre et Pico ⑦, à l'Est. A l'Ouest, le paysage s'ouvre sur des prairies plus ou moins humides d'arrière-mangrove ⑧. Le bâti, essentiellement regroupé à Morne-à-L'Eau est tout de même légèrement présent aux abords de la route dans la plaine cannière et les prairies, notamment à Richeval. A Richeval la route s'enfonce dans un entrelac de petites vallées et de boisements réduisant les perceptions aux paysages et scènes de proximité.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence, en zone urbaine puis agricole (canne, banane), ne présente pas d'enjeu écologique notable.
Le SRPNB y identifie toutefois 2 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques, au niveau des traversées de canaux.

RN6 - SP1 MORNE-À-L'EAU ET LA PLAINE DE GRIPPON - DESCRIPTION



Le canal des Rotours dans Morne-à-l'Eau aujourd'hui - Fp Internet.



Carte postale ancienne début XXeme siècle - Le canal des Rotours permettait d'accéder à la mer et d'acheminer le sucre vers Pointe-à-Pitre par bateau. Le sucre arrivé des usines par voie de chemin de fer (visible en premier plan sur la photo).



Amorçe de la RN6 au niveau du rond-point du cimetière
Fp SIGNES



Traversée urbaine avec son terre-plein central enherbé, direction Petit-Canal
Fp SIGNES



L'entrée nord dans Morne-à-l'Eau au droit de l'établissement scolaire et de la maison de retraite
Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Emprise de 6 à 7 m de large
- Voie urbaine large sur un linéaire de 300 m dans Morne-à-l'Eau (boulevard N. Mandela).
- Rare trottoir dans Morne-à-l'Eau

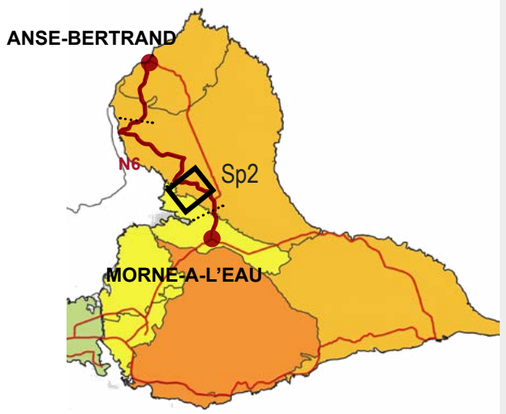
Paysages
- Essentiellement urbain
- Ripisylve du Canal des Rotours
- Agricole avec les champs de canne et les prairies
- Mornes et boisements

Environnement
- Canal des Rotours
- Boisements
- Mangroves et forêts humides

Architecture
- Cases, Lolos et maisons Créole fin XIXème siècle / début XXème siècle
- Bâtiments publics construits en béton (marché, école Foucan, mairie, lavoir, etc.)

Patrimoine
- Cheminées des anciennes distilleries (habitation Labuthie, distillerie Dubelloy, etc.)
- Anciens moulins (sucreries Lasserre, Gallo, ...)
- Usine Blanchet
- Pitt (Construction pour les combats de coqs) : Pitt Chastel, René Belair.

RN6 - SP2 MONTÉE SUR LE PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés

La route ondule dans les terres agricoles mais n'offre pas de perception ouverte. Les vues sont ici bouchées par une urbanisation linéaire accrochée à la route.

Motif routier qui se répète et rythme l'itinéraire : virage à angle droit à l'intersection avec une RD, créant une micro-centralité urbaine

Alternance entre perception fugace du paysage et talus de tuf encadrant la route

L'entrée dans le bourg de Petit-Canal est marquée par un parc, espace vert triangulaire que la RN6 borde par la droite avant de traverser le centre bourg de Petit-Canal.

L'aire de stationnement de la Forêt de Deville, située dans le virage de la route, est identifiable de loin par l'automobiliste de par la couleur claire du revêtement de sol.

PETIT CANAL

LES MARCHES AUX ESCLAVES

PARC PAYSAGER DE PETIT-CANAL

STADE DE PETIT-CANAL

FORÊT DE DEVILLE MAISONCELLE

RAVINE DEVILLE

7m · 18m · 32m · 8m · 17m · 17m

RN6 · D123

0 · 500m · 1km

VERS MORNE-A-L'EAU

VERS PORT-LOUIS

VERS ANSE-BERTRAND

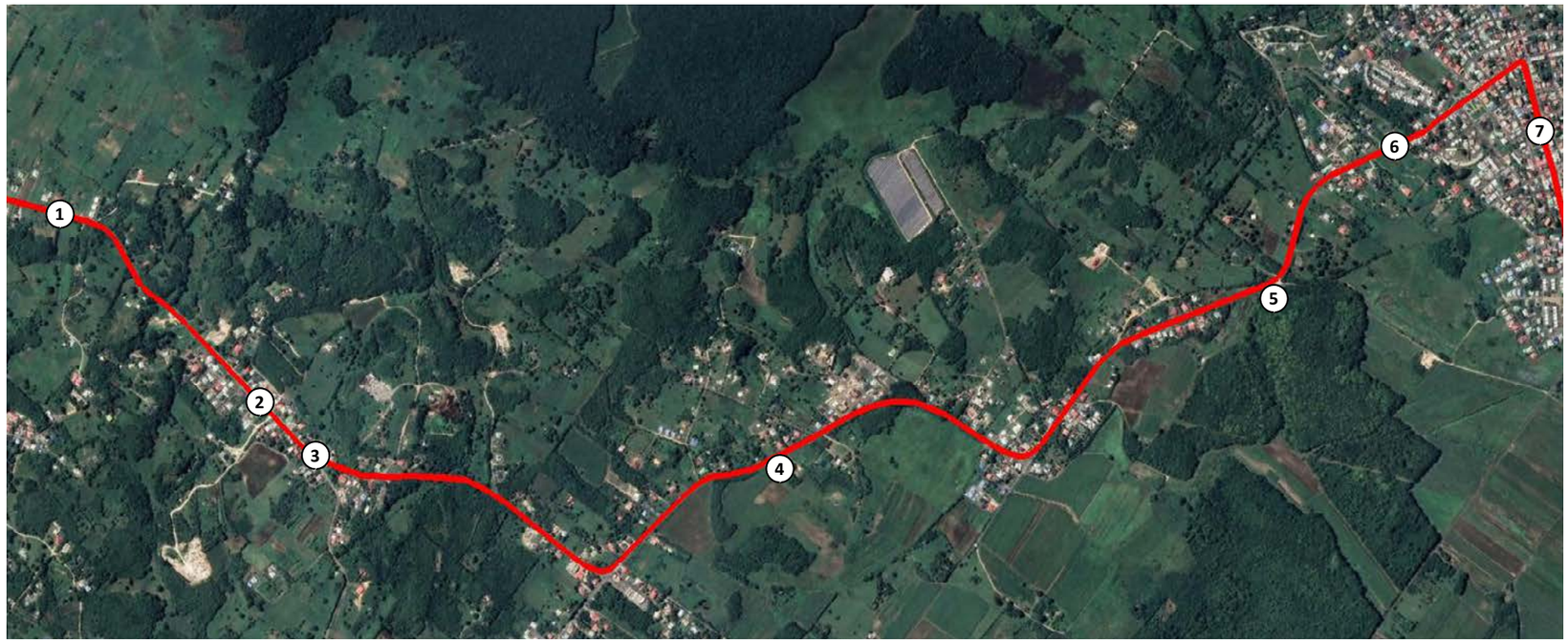
RN6 - SP2 MONTÉE SUR LE PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE - DESCRIPTION

• DE MORNE-À-L'EAU À PETIT-CANAL
La RN6 s'installe dans la pente douce du plateau de Beauport - Sainte-Catherine en arrivant sur le bourg de Petit-Canal.

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et agricole

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire rurale (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Le Plateau de Sainte-Marguerite





Sur la RN6, la continuité du paysage agricole (majoritairement cannier) et parfois interrompu par les linéaires des boisements de cours d'eau ou ravines.

La transition entre la plaine de Grippon et le plateau de Sainte-Marguerite est progressive. La RN6 serpente à travers le paysage de piémont avant de rejoindre Petit-Canal et trace dans la pente douce du plateau qui s'incline vers le nord-ouest. ① Entre Richeval et Rougeole, la RN déroule son tracé entre une alternance de micro-reliefs, de bosquets et de l'urbanisation linéaire de la section de Rougeole. Les perceptions visuelles du conducteur sont plutôt fermées, en raison du relief, des boisements et de l'urbanisation le long de la RN6. ②

Au niveau de la bifurcation RN6/RN8 ③, la route oblique plein ouest vers Balin et Maisoncelle et s'accompagne d'un côté par des habitations dispersées et de l'autre par les champs de canne, qui ont remplacés, au XVIII^{ème} siècle, les forêts de la Grande-Terre. ④

La RN6 traverse ensuite la ravine et la forêt Deville. ⑤ Cette forêt départementale sous gestion ONF est emblématique : elle est l'un des derniers milieux forestiers de Grande-Terre et présente une grande diversité d'arbres. Une signalétique peu visible depuis la route et un faible aménagement marque l'entrée de la Réserve biologique de la Forêt ainsi que le départ d'un sentier de découverte (PR). L'aire de stationnement située dans la courbe du virage est quant à elle identifiable de loin par l'automobiliste en raison de la couleur claire du tuf utilisé comme revêtement de sol.

À l'approche de Petit-Canal, le paysage agricole est mité. L'habitat diffus affecte la trame agricole et la lecture des paysages. ⑥ La traversée du bourg par la rue Félix Eboué a fait l'objet d'un aménagement avec une diversité de matériaux (type et couleur). Des trottoirs et un éclairage public permettent à tous les publics de circuler. ⑦

CONSTATS BIODIVERSITÉ
La séquence, en zone agricole (canne, banane), ne présente pas d'enjeu écologique notable; même si le SRPNB identifie toutefois un point de conflit potentiel avec les continuités écologiques, au niveau de la ravine Deville. A ce niveau, la RN6 côtoie un espace naturel de qualité : la forêt Deville, inscrite en Réserve Biologique.

RN6 - SP2 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE - DESCRIPTION



À Rougeole, bifurcation RN6/RN8 - Fp SIGNES



Arrêt de bus avant d'arrivée sur le carrefour de Balin - Fp SIGNES



Les vallonnements de la route sont un terrain d'entraînement pour les cyclistes
Fp SIGNES.



Vers Petit-Canal - Fp SIGNES



Les aménagements urbains dans Petit-Canal (trottoir coloré et éclairage public)- Fp SIGNES

A RETENIR

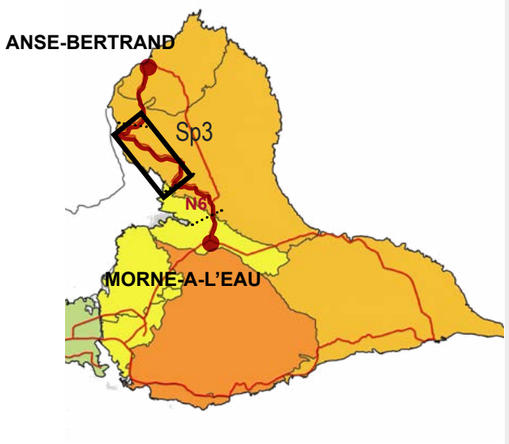
Infrastructure
- Voirie d'emprise modeste
- Absence de piste cyclable
- Bas-côtés enherbés

Paysages
- Mosaïque.
- Alternance entre champs de canne et reliquat de boisement.

Environnement
- Ravine Deville
- Forêt départementale et réserve biologique Deville
- Canal Moreau

Architecture
- Presbytère

RN6 - SP3 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

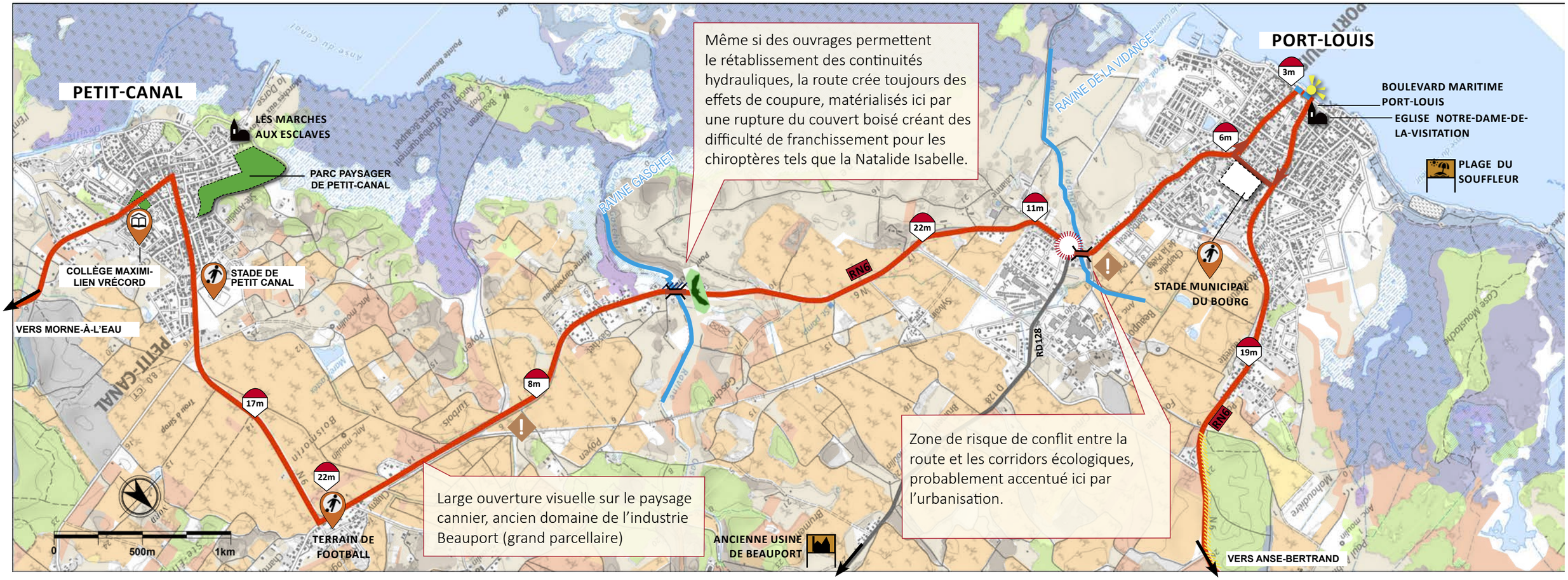
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



VERS MORNE-A-L'EAU ← → **VERS ANSE-BERTRAND**

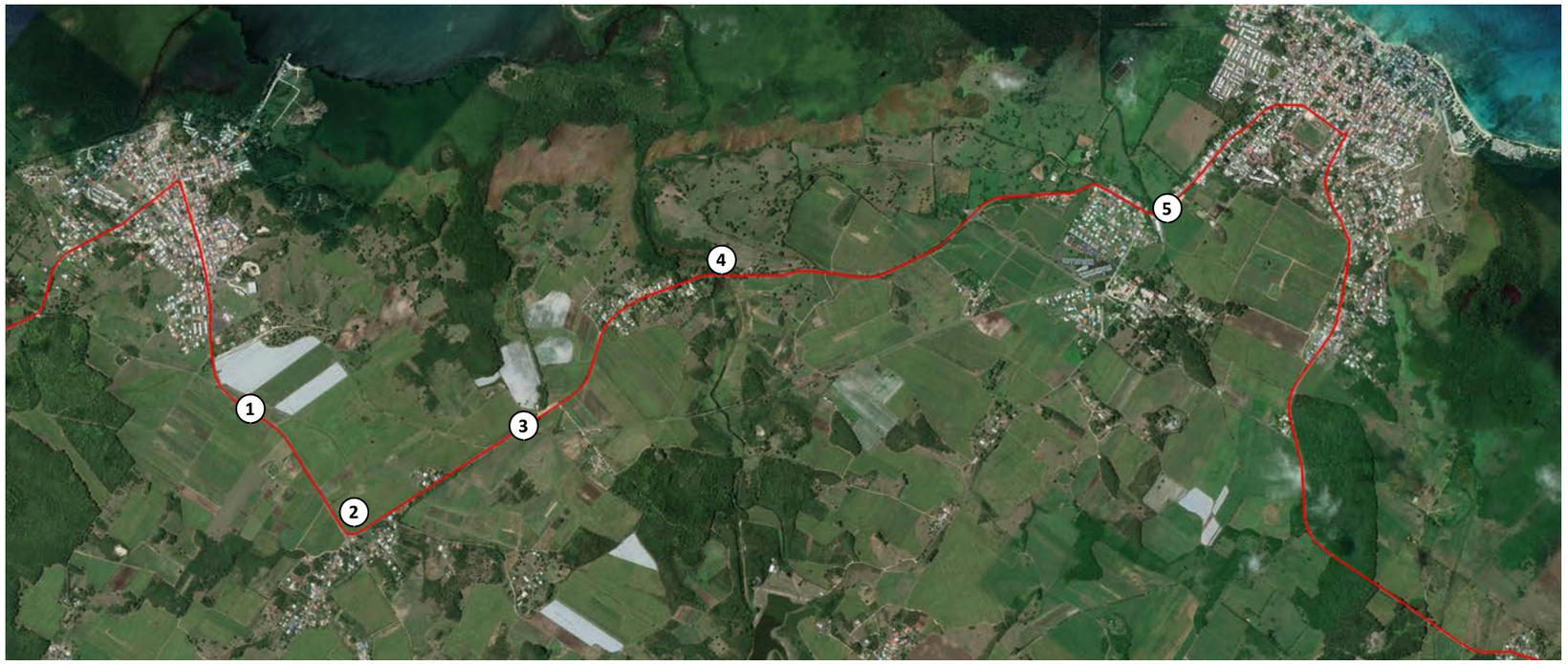
RN6 - SP3 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE - DESCRIPTION

• DE PETIT-CANAL À PORT-LOUIS
La plaine agricole cannière parcourue par la RN6 amorce progressivement sa transformation avec des cultures maraîchères.

• Ambiance paysagère dominante : Agricole

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Le Plateau de Sainte-Marguerite





Vestiges actuels de l'ancien port d'embarquement de la sucrerie Beauport. Projet du Conservatoire du littoral pour restaurer le port et les ruines.

Entre Petit-Bourg et Port-Louis, la route plus linéaire, s'enfonce au cœur du plateau cannier. Contrairement à la plaine cannière où l'ouverture visuelle est saisonnière (après la coupe de la canne à sucre), le plateau ondulé offre des points de vue ponctuels sur les vastes étendues cannières quelle que soit la période de l'année. Par endroit, le maraîchage complète la culture dominante de canne à sucre et compose un paysage plus diversifié ①.

A l'arrivée sur Charopin, Rancogne et Clugny, la RN6 oblique à 90° vers l'ouest en direction de Port-Louis. ② La route dessert le départ du sentier de petite randonnée (PR) qui mène à l'ancien port d'embarquement de la Sucrerie Beauport, site historique et patrimonial (usine sucrière la plus importante de la région à la fin du 19ème siècle transformé aujourd'hui en centre culturel) ③ Le départ du sentier est très peu identifiable depuis la RN : un chemin de quelques mètres conduit à un espace en terre servant probablement de parking. L'information et le stationnement pourraient être améliorés sur ce site, d'autant que ce point est à moins de 300 mètres de la ligne touristique de chemin de fer de Beauport (ancienne sucrerie - nouveau pôle touristique).

La route franchit la ravine Gaschet et sa ripisylve. Cette ravine offre des zones humides, de part et d'autres de la RN, qui, en mélange avec le couvert végétal du plateau Lalanne présente un paysage plus naturel contrastant avec l'ambiance agricole depuis la sortie de Petit-Canal.④. La séquence est intéressante car elle met en avant un paysage rivulaire composés de milieux humides riches d'une faune et d'une flore diversifiée. Les cours d'eau, ravines, rivières et étendues d'eaux, zones humides, et mangroves traversés par les RN sont des sites et des paysages à protéger et à mettre en valeur.

À l'approche de Port-Louis, la périurbanisation s'installe sur les prairies autour de l'agglomération. ⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Sur cette séquence, un secteur présente des enjeux notables en termes de biodiversité : le franchissement de la ravine Gaschet avec la présence d'une zone humide et la rupture de corridor de déplacement pour les chauves-souris (notamment pour la Natalide Isabelle, espèce endémiques des Petites Antilles). Ce secteur voit également se développer un roseau, le Typha domingensis, qui est une Espèce Végétale Exotique Envahissante) posant problème dans les zones humides.
Enfin, le SRPNB identifie également 2 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques, sur cette séquence.

RN6 - SP3 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE SAINTE-MARGUERITE - DESCRIPTION



Ravine Gaschet- Fp SIGNES.



Le pont de Gaschet sur la RN6 et la végétation arborescente de la ravine éponyme - Fp SIGNES



Entrée nord dans Petit-Canal, aménagements linéaires au droit du stade (alignement d'arbres, stationnement latéral et trottoir) - Fp SIGNES



Espace commercial en bordure de la ravine de la Vidange. Port-Louis.- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Largeur de voirie modeste
- Absence de piste cyclable
- Bas-côtés enherbés en dehors des villes et bourgs

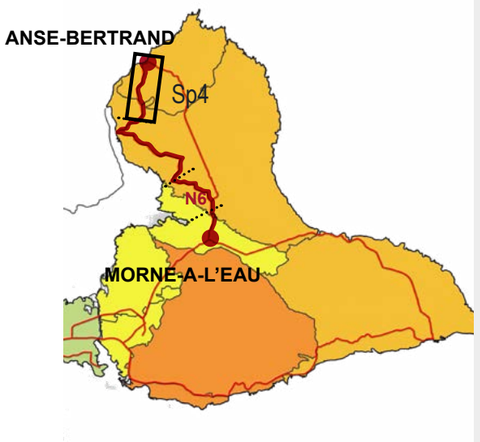
Paysages
- Rural patrimonial
- À dominante cannière
- En mutation avec des changements de pratiques agricoles, maraîchage (culture du melon).
- Ravines (Ravine Gaschet).
- Zones humides

Environnement
- Ravines
- Zones humides
- Ripisylves

Architecture
- Église Notre-Dame-de-la-Visitation
- Mairie, (architectes Ali Tur et G.M Corbin)
- Palais de justice (architecte Ali Tur)
- Maisons avec galerie
- Cases deux pièces

Patrimoine
- Usine Beauport, actuel centre d'interprétation sur la canne
- Temple Sinnan-Ragava
- Moulins

RN6 - SP4 LES PLATEAUX D'ANSE BERTRAND - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

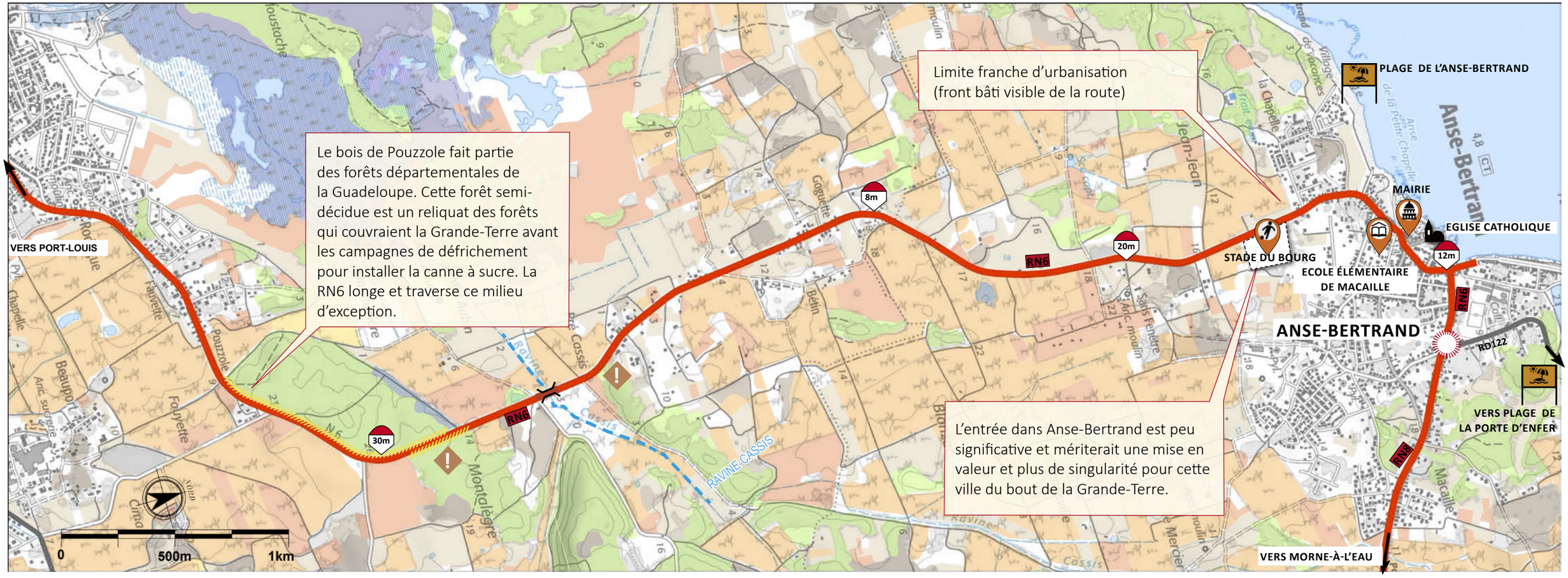
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN6 - SP4 LES PLATEAUX D'ANSE BERTRAND - DESCRIPTION

• DE PORT-LOUIS À ANSE-BERTRAND
La RN6 arpente des milieux forestiers, mémoire d'un paysage remplacé par la culture de la canne à sucre.

• Ambiance paysagère dominante : Agricole

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Le Plateau de Sainte-Marguerite - Les Plateaux de l'Anse-Bertrand (ou Plateaux Saint-Jacques)





Les reliefs de la Basse-Terre vu depuis les plages ouest d'Anse-Bertrand
Fp SIGNES

Cette séquence paysagère commence dans l'unité du Plateau de Sainte-Marguerite et continue dans l'unité des Plateaux de l'Anse Bertrand. La route contourne l'escarpement boisé de La Barre de Cadoue ① qui séparait ces deux unités (également nommé Montagne Vercinot à l'ouest). Cet escarpement, constituant le rebord des plateaux du nord de Grande-Terre, est le reste d'un ancien atoll corallien surélevé. La continuité entre les deux unités se traduit par une transition entre les prairies humides du nord de Port Louis et le paysage des plateaux agricoles à dominante cannière. L'ouverture visuelle des paysages est donc saisonnière, 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 devrait donc être aisée mais le tracé de la route n'offre qu'une fraction des paysages identitaires de cette unité, également caractérisée par des fourrés secs sur le littoral ouest et de plus en plus de vastes cultures de melons.

À la sortie de Port-Louis, la route traverse le boisement de Pouzzole Montalègre, une fôret saisonnière semi-décidue, reliquat des paysages de Grande-Terre avant qu'ils ne deviennent essentiellement agricoles.③ A partir de ce point et jusqu'à Anse-Bertrand, la RN6 est identifiée sur la carte IGN comme une route pittoresque ayant un intérêt paysager, historique et touristique.②

Entre Pré-Cassis et Goguette, un habitat diffus accompagne la route devant une alternance des champs de canne et des cultures maraîchères. Jusqu'à Anse-Bertrand, le paysage est morcelé entre reliquat de boisement et terres cultivées. La canne reste dominante dans les tableaux paysagers même si l'évolution agricole du territoire est visible depuis la route.④

L'entrée dans Anse-Bertrand est peu significative : une grande ligne droite passe devant le stade et est jalonnée du panneau d'entrée d'agglomération ⑤. La mer n'est pas visible depuis la route, alors que des points de vue pourraient aisément s'aménager au niveau du parc du village de vacances qui borde la voie.⑥ La route traverse le centre-ville et se termine à l'angle de l'avenue Vital Borifax (RN8 dans Anse-Bertrand).

CONSTATS BODIVERISTÉ
En ce qui concerne la biodiversité sur cette séquence, comme la précédente elle est en zone agricole (canne) et présente peu d'enjeu écologique notable. On y retrouve toutefois, à cheval avec la séquence précédente, un secteur à enjeux écologiques notables, au niveau de Pouzzole-Montalègre, avec la présence d'un boisement de qualité (forêt semi-décidue).
Le SRPNB y identifie également 2 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques.

RN6 - SP4 LES PLATEAUX D'ANSE BERTRAND - DESCRIPTION



Entrée dans Anse-Bertrand : voie rectiligne, largeur continue, accotements et trottoirs bétonnés - Fp MRuffin



Sortie du bourg de Port-Louis - Fp MRuffin



Traversée urbaine d'Anse-Bertrand (rue Cheikh Anta Diop) - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Identique aux sections précédentes

Paysages
- Diversifié malgré la dominante agricole
- Du volume avec les boisements (forêt Départementale de Pozzole)

Environnement
- Boisement de grande valeur patrimoniale (forêt Départementale de Pozzole)

Architecture
- Mairie (architecte Ali Tur)
- Marché.
- Cases urbaines, rurales, « entolés » et rurales à galerie

Patrimoine
- Ancienne Prison
- Les moulins (Beaufond, Grand-Fonds moulin, ...).
- Habitation Macaille

RN6 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- La route offre les plus beaux panoramas sur les paysages canniers du Nord Grande Terre (au nord, grand parcellaire du domaine de l'industrie de Beauport, au sud petit parcellaire lié à de multiples propriétaires). Saisonnalité des perceptions lorsque la route est bordée par les champs de cannes (perceptions fermées par les canne à sucre arrivées à maturité, mais ouvertes avec récolte ou en début de développement).

- **La perception visuelle des paysages présente une rythmique marquée, alternant entre une ouverture sur le paysage rural (séquence agricole) et un contexte urbain plus fermé (séquence urbaine).** La route jalonne en effet quatre centralités urbaines moyennes bien distinctes et équilibrées sur le territoire, séparés par de franches coupures d'urbanisation plongeant l'automobiliste dans une ambiance rurale. **L'ouverture sur le paysage agricole** est d'abord furtive par des échappées visuelles (section Morne-à-l'Eau > Port-Louis), puis devient généreuse par de larges panoramas (section Port-Louis > Anse-Bertrand). **La fermeture sur l'axe routier** s'opère par la végétation arborée, les talus de tuf, l'urbanisation linéaire accrochée à la voie et le front bâti de l'urbanisation dense dans les traversées de bourg.

- Nés du dialogue entre l'infrastructure terrestre et la géographie du territoire, les profils en long et en plan de la route décrivent une progression du sud au nord : d'un itinéraire aux courbes amples et au relief ondulé, la voie s'aplanit doucement et devient plus rectiligne. Les virages sont plus distancés et les abords de la route s'ouvrent largement au nord.

- La route peut être qualifiée de rurale pittoresque : route prioritaire à 2 voies de 7 mètres de large, perçue comme un simple ruban d'asphalte avec signalisation horizontale, majoritairement encadrée par des bas-côtés végétalisés en traversant les espaces agricoles, encadrée par des trottoirs traversant les bourgs « authentiques ». La continuité de traitement de l'infrastructure sur l'ensemble de l'itinéraire est au service d'une sensibilité paysagère optimale.

- La logique des limites urbaines et l'image des portes d'entrée des bourgs sont affectées par l'urbanisation linéaire, qui s'accompagne d'un recouvrement des fossés de drainage et d'une bétonnisation des bas-côtés. L'aménagement de la route banalise le paysage, donnant un aspect « routier » aux portes des villes

MOBILITÉ ET USAGES

- La route, moins fréquentée et moins embouteillée que les autres RN, dessert la côte ouest de Grande-Terre, un territoire rural moins soumis à l'influence de l'agglomération Pontoise (peu de trajets pendulaires)

- L'infrastructure est partagée par tous les usagers (automobilistes, cyclistes, véhicules agricoles, transport en commun). Absence de piste cyclable sur l'ensemble de l'itinéraire (contrainte imposée par le gabarit modeste de la chaussée).

- Traversées urbaines des bourgs à pacifier, avec peu ou pas de dispositifs pour ralentir la vitesse de circulation automobile (enjeu fort à Morne-à-l'Eau, boulevard Nelson Mandela)

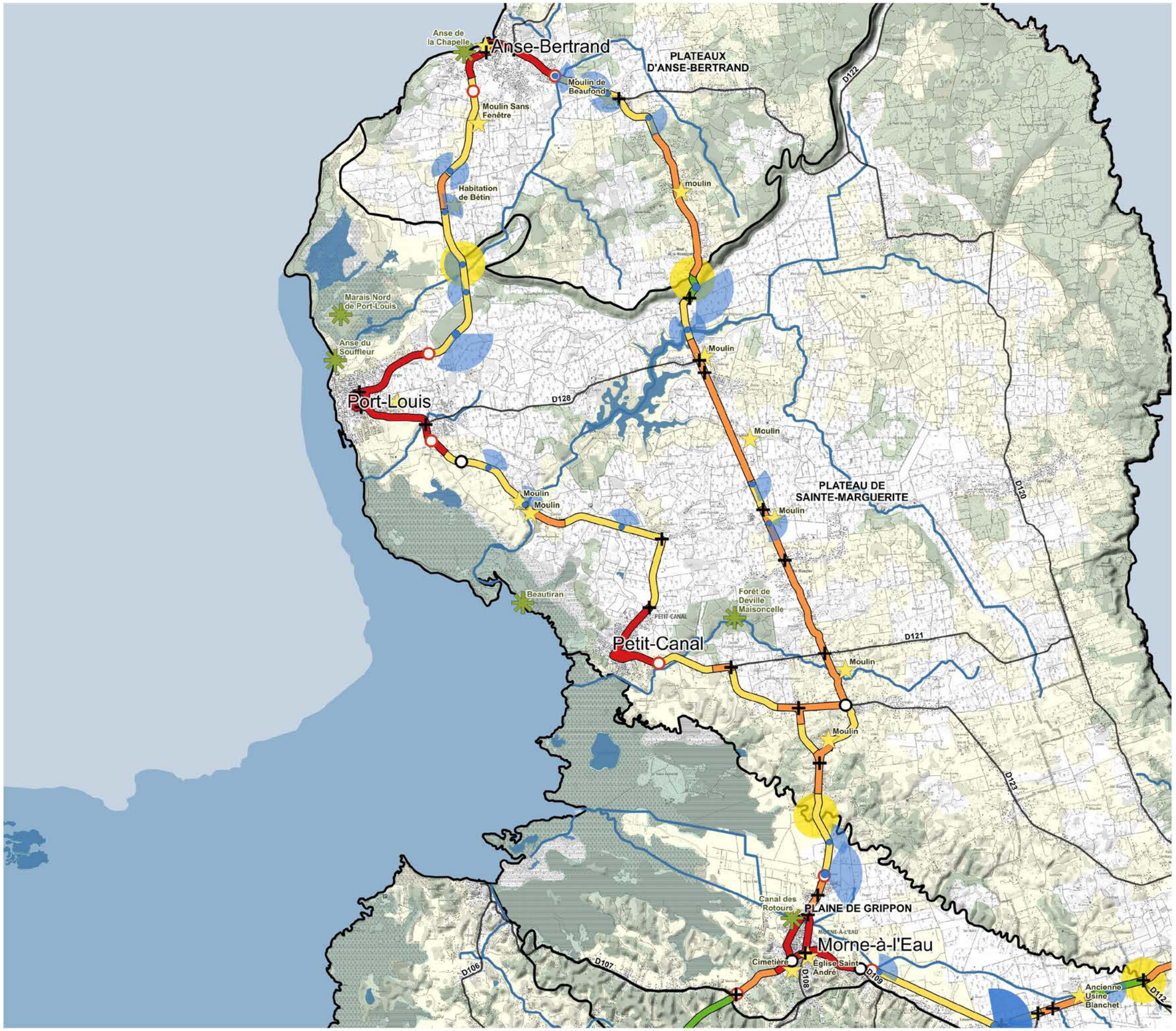
- **De nombreuses intersections routières, non aménagées en carrefour à sens giratoire.** Un motif routier se répète : virage à angle droit de la RN à l'intersection avec une voie secondaire, créant une petite polarité urbaine. Une seule intersection est aménagée en giratoire au droit du cimetière à Morne-à-l'Eau, point noir en terme de fluidité du trafic.

- Attractivité touristique d'un itinéraire permettant de découvrir la tradition cannière du Nord Grande Terre. Accessibilité des sites patrimoniaux, vestiges de l'industrie sucrière (centre culturel Beauport Guadeloupe, canal des Rotours, anciennes habitations, anciens moulins, ancienne usine). Relative invisibilité des éléments du patrimoine depuis la RN (points de repère construits). Absence/manque de signalétique touristique et d'aménagement pour l'accueil du public.

- Proximité et accessibilité des sites naturels. Plusieurs itinéraires de découverte des milieux par des sentiers de petite randonnée. Absence/manque de signalétique touristique et d'aménagement pour l'accueil du public.
> Forêts de Deville, Réserve biologique de Gaschet et boisement de Pouzzole
> Mangrove et Grand-Cul-de Sac Marin, invisible depuis la RN

- Un linéaire important de bas-côté enherbé contribuant à une meilleure gestion des eaux de ruissellement et de pluie. Entretien à établir.

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN6



Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

urbaine

péri-urbaine

rurale

forestière

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Espaces remarquables
sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

RN6 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN6 est la route qui desserre la côte ouest de Grande-Terre, c'est-à-dire la côte de Grand-Cul-de-Sac Marin, haut lieu de la biodiversité en Guadeloupe. Toutefois, elle ne s'approche jamais du littoral et n'offre aucune perception sur la frange côtière ou sur les milieux humides qui l'accompagnent (mangrove). Le seul point de vue furtif sur ces milieux est la traversée du canal des Rotours, à Morne-à-l'Eau

Les secteurs à enjeux, le long de la RN6, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Sur la RN6, ce sont essentiellement des milieux forestiers de qualité, comme la forêt semi-décidue (xérophile) de la Réserve Biologique de Montalègre (Port-Louis). En effet, les zones humides littorales ne viennent pas jusqu'aux abords de la RN6.

• **Les ruptures de continuités terrestre lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. A noter que sur Grande-Terre, le terrain calcaire d'origine corallienne, la topographie plutôt plate et la faible pluviométrie, se traduit par un réseau hydrographique constitué de petites ravines qui ne coulent que lors de précipitations importantes. Ce contexte est peu favorable à une richesse faunistique du milieu aquatique et donc à des risques de ruptures des continuités aquatiques (aucune rupture n'y est identifiée au SRPNB).
Pour les continuités terrestres, 7 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 25 km de la RN6. Ces points de conflits sont, grande partie, potentiels mais certains sont clairement identifiés, par exemple pour les corridors de déplacement des chauves-souris (voir ci-après).

• **Les points de conflits avérés avec les milieux naturels.** Il s'agit de secteurs où des menaces sur le milieu naturel, liées à la route, sont identifiées. Ces menaces sont essentiellement présentes dans les secteurs le plus sensibles comme les abords de cours d'eau et les abords des zones humides. Elles peuvent être liées à des ruptures de continuités écologiques (cf ci-dessus) ou à tout autre phénomène lié aux activités humaines induites par la route (dérangement, dégradation, collision,…).

> Risque de collision de chiroptères, sur la ravine Gaschet (Petit Canal), notamment pour la Natalide Isabelle, espèce endémiques des Petites Antilles,

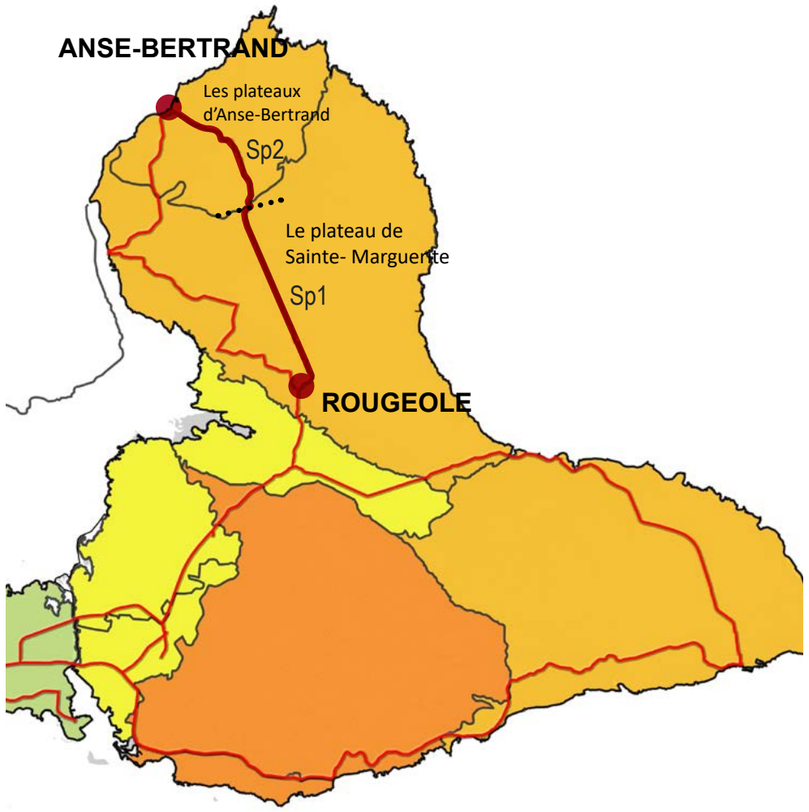
> Présence d'espèces végétales exotiques envahissantes, nécessitant une gestion spécifiques dans toutes les interventions de gestion pour éviter leur dissémination : par exemple Typha domingensis aux abords de la ravine Gaschet (Petit Canal),

RN8 - ROUTE DES MANGLES - PORTRAIT

RN8 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 8
- Dénomination possible : Route de Grippon à l'Anse-Bertrand
- Caractéristiques principales : une route en ligne droite, intérieure ; une route jardinée
- Longueur : 15,6 km
- Point de départ : Intersection avec la RN6 à Rougeole (commune de Petit-Canal)
- Point d'arrivée : Intersection avec la RN6 dans Anse-Bertrand
- Communes traversées : Petit-Canal, Port-Louis, Anse-Bertrand
- EPCI concernés : Communauté d'Agglomération du Nord Grande Terre
- Séquence paysagère identifiée dans le cadre du Plan Paysage : 2

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN8



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

La RN8 relie la plaine du Grippon à Anse-Bertrand en passant par l'intérieur des terres. Bien que plus centrale que la RN6, la RN8 n'offre qu'une immersion fragmentée dans l'ambiance paysagère rurale du Nord Grande Terre. La route traverse un territoire largement rurbanisé, dont les bourgs côtoient de vastes étendues cannières et maraîchères, dans un relief vallonné. La Barre de Cadoue, escarpement constituant le rebord des plateaux du nord de Grande-Terre, est le seul repère paysager visible au nord dans l'axe de la route. Au niveau de la montagne Vercinot, la Barre de Cadoue constitue un véritable seuil paysager entre deux séquences distinctes : la route bascule de l'entité paysagère du plateau de Sainte-Marguerite à l'entité paysagère des plateaux de Saint-Jacques.

Au départ de Rougeole, la RN8 remonte en ligne droite à travers les piémonts et le plateau cannier et traverse les centralités urbaines de Bazin, les Mangles, Pelletan. Cette très longue séquence rectiligne est marquée par l'urbanisation linéaire devenue presque continue sur 5 km sans vues lointaines ou très fugaces. La route traverse ensuite les centralités urbaines de Haut-de-la-Montagne et de Guéry avant d'enfin offrir à l'automobiliste de larges ouvertures visuelles à travers les plateaux d'Anse-Bertrand. Cette seconde séquence est marquée par une respiration autour de l'axe routier.

Hormis l'urbanisation dense d'Anse-Bertrand, la route traverse de nombreuses petites centralités urbaines linéaires, dont certaines devenues continues. Contrairement à la RN6, jalonnée par des entités urbaines bien distinctes et équilibrées sur le territoire, la RN8 traverse des continuums péri-urbains étirés en longueur.

BIODIVERSITE

La RN8 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 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 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 (relief issu d'un ancien atoll coralien surélevé). 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.

RN8 - ROUTE DES MANGLES - DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - EN LIGNE DROITE
La longue traversée de la plaine cannière jusqu'à Gaschet et la Barre de Cadoue.

SP2 - ENTRE LIMITE JARDINÉE ET PLATEAU CANNIER
Entre Haut de la Montagne et Beaufond, les jardins privatifs dessinent les bas-côtés de la route.



Séquence paysagère 1 - Longue ligne droite entre Pelletan et Bazin



Séquence paysagère 2 - Ondulations et virages entre Haut-de-la-Montagne et Anse-Bertrand

RN8 - ROUTE DES MANGLES - AMBIANCES PAYSAGÈRES



RN8 dans la traversée urbaine d'Anse-Bertrand : Aménagement de la placette avant l'ouverture du front de mer. Grands arbres et assises intégrées

RN8 - ROUTE DES MANGLES - AMBIANCES PAYSAGÈRES





La Barre de Cadoue, vue depuis la sortie de Pelletan direction l'Anse-Bertrand , abrite la forêt départementale avec plusieurs espèces d'orchidées menacées dont les rares stations de l'orchidée Tetramica elegans- Fp SIGNES

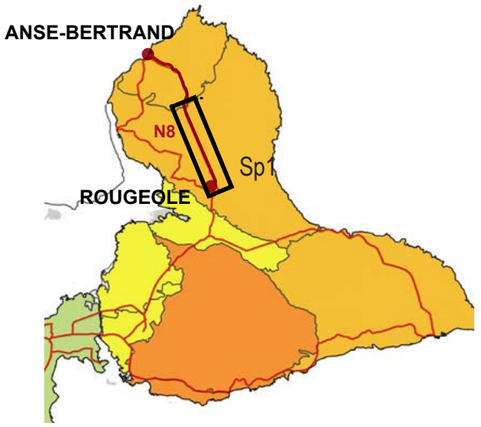


Rare coupure d'urbanisation entre les Mangles et Beauplan permettant de percevoir le paysage rural - MRuffin



Urbanisation linéaire et prolifération des réseaux aériens entrainant une privation des paysages- Fp MRuffin

RN8 - SP1 LE PLATEAU DE SAINTE MARGUERITE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

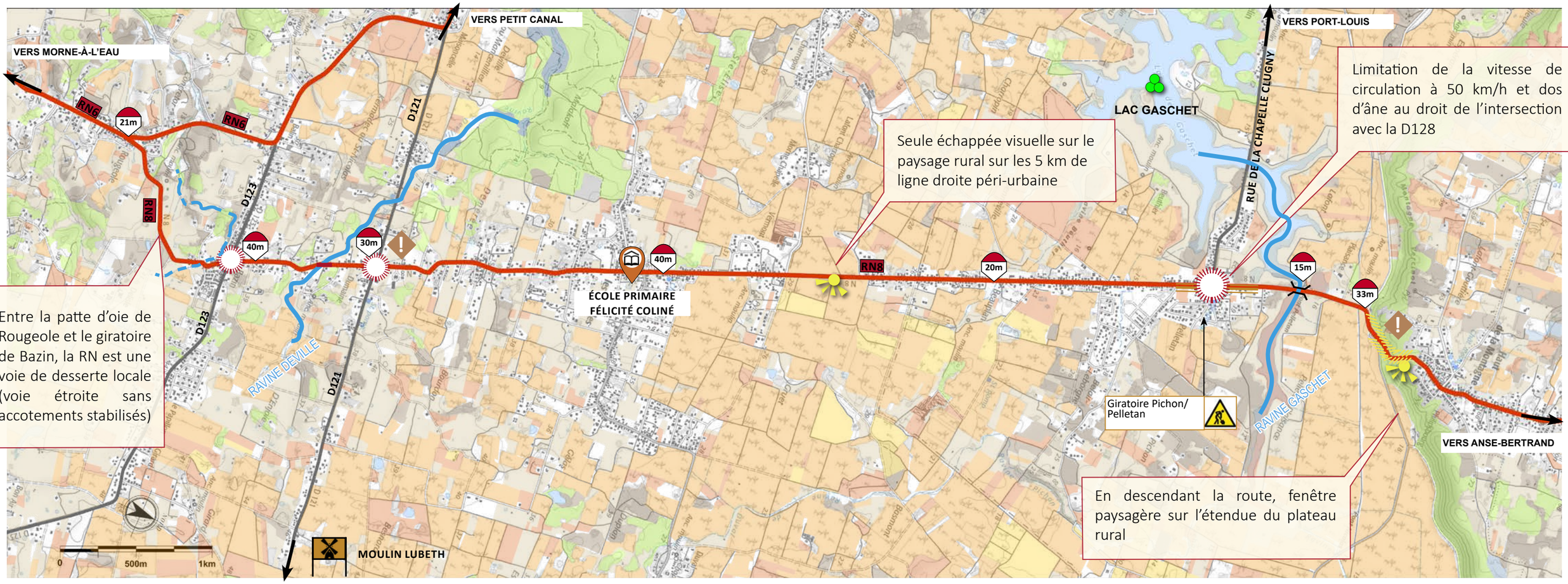
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



VERS ROUGEOLE — **VERS ANSE-BERTRAND**

RN8 - SP1 LE PLATEAU DE SAINTE MARGUERITE - DESCRIPTION

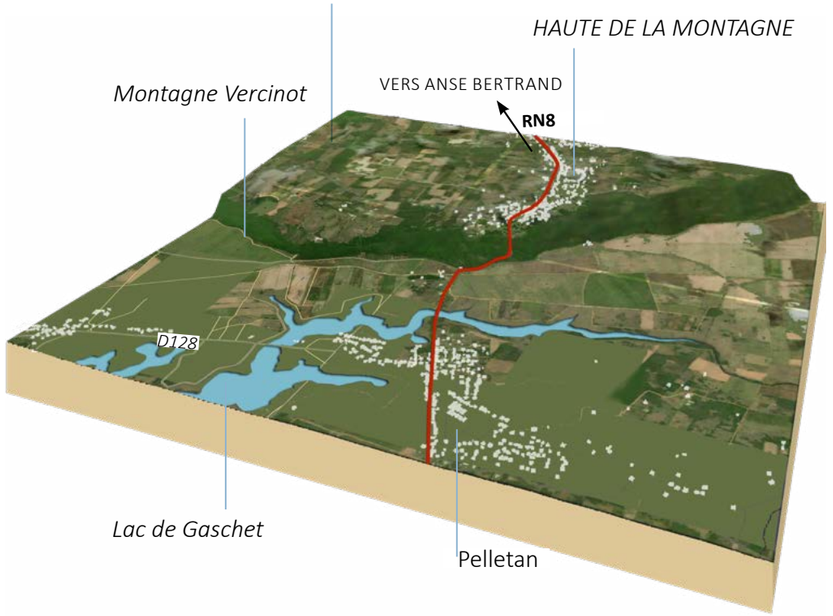
• EN LIGNE DROITE
La longue traversée de la plaine cannière jusqu'à Gaschet et Cadoue.

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbaine et rurale

• Typologie d'infrastructure : Voie prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Le Plateau de Sainte-Marguerite





La barre de Cadoue marque la rupture entre le plateau Saint-Jacques qui surplombre le plateau de Beauport-Sainte-Marguerite. Structure paysagère et environnementale emblématique.

La RN8 prend naissance à la patte d'oie de Rougeole (intersection RN6/RN8). Jusqu'à l'intersection avec la RD123, la RN8 est une voie de desserte locale, l'axe de grande circulation étant l'axe RN6/RD123/RN8). ① La route remonte le plateau de Sainte-Marguerite vers le nord de manière très rectiligne, offrant une vue sur la Barre de Cadoue dans l'axe de la route. La route traverse les piémonts. Le paysage y est fermé sur l'axe routier dû aux reliefs, aux boisements et à l'urbanisation linéaire le long de la route. Puis la route traverse le plateau cannier dans un continuum péri-urbain.

La route, voie prioritaire rurale, est composée de deux voies avec fossés de drainage de part et d'autre. La dynamique d'urbanisation linéaire s'accompagne d'une bétonnisation des bas-côtés et d'un recouvrement des fossés de drainage. Cette requalification des abords de la route se fait de manière systématique, indifféremment du contexte paysager, et sans prise en compte des mobilités douces. À la fois axe de circulation à l'échelle régionale et route de desserte pour de nombreux riverains, l'aménagement de la route devrait permetre de pacifier les traversées urbaines.

Après la coupe de la canne, entre Vermont et les Mangles, le paysage s'ouvre brusquement sur le plateau cannier. Cette échappée visuelle reste l'une des seules perceptions offertes à l'automobiliste sur le paysage rural. ② En effet, tout au long de la séquence, les perceptions sont bloqués par le front bâti qui longe la route. En quittant Pelletan, la Barre de Cadoue monte progressivement vers l'horizon. Le paysage s'ouvre sur les champs canniers de chaque coté puis sur un paysage verdoyant autour de la retenue d'eau de Gaschet.

Quittant la séquence et l'unité paysagère, la route borde l'escarpement de la Barre de Cadoue. Une rapide ascension offre d'un côté un panorama sur la plaine cannière et de l'autre sur la falaise boisée. Le statut de Réserve de biodiversité de ce bois reste discret depuis la route (un panneau d'information se cache sur le côté juste avant la montée). Cet espace d'intérêt paysager facilement accessible depuis la route mériterait d'être aménagé en certains points pour mieux orienter et accueillir les visiteurs désireux de découvrir les paysages caractéristiques de Guadeloupe. ③ Un belvédère a été récemment installé par l'ONF en haut du plateau, mais son accès est peu visible depuis la route.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
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.

RN8 - SP1 LE PLATEAU DE SAINTE MARGUERITE - DESCRIPTION



Départ de la RN8 à la patte d'oie de Rougeole ; la route est sur cette première section une voie de desserte locale



Limite public/privé étriquée, accotements bétonnés et fossés de drainage couverts à Beauplan - Fp MRuffin



Ouverture visuelle vers la ravine et la retenue d'eau de Gaschet depuis la RN8 au pied de la Barre de Cadoue- Fp SIGNES



Montée vers Haut-de-la-Montagne : la route serpente et gravit l'escarpement de la Barre de Cadoue - Fp SIGNES



Panneau d'information au pied de la Barre de Cadoue cachés dans la végétation- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure
- Voie prioritaire majoritairement avec accotements bétonnés
- Voie de desserte locale entre Rougeole et Bazin

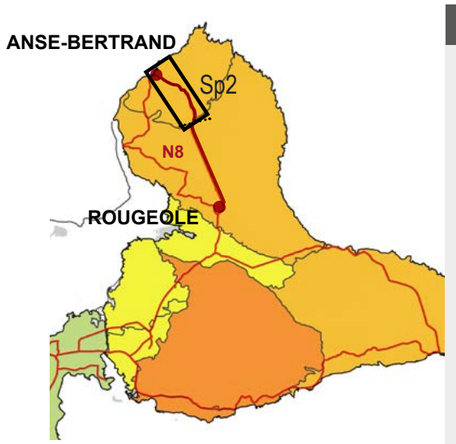
Paysages
- Plateau Sainte-Marguerite
- La Barre Cadoue et sa forêt
- La retenue d'eau de Gaschet
- La plaine cannière

Environnement
- Ravine
- Lac de Gaschet
- La forêt semi-décidue de la Barre de Cadoue

Architecture
- Urbanisation linéaire collée à la route: Bazin, les Mangles, Vermont, Beauplan, Pelletan

Patrimoine
- Moulins à vents
- Réseau ferroviaire reliant les usines cannières de Bellevue, Portland à la centrale de Beauport.

RN8 - SP2 LES PLATEAUX D'ANSE BERTRAND - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

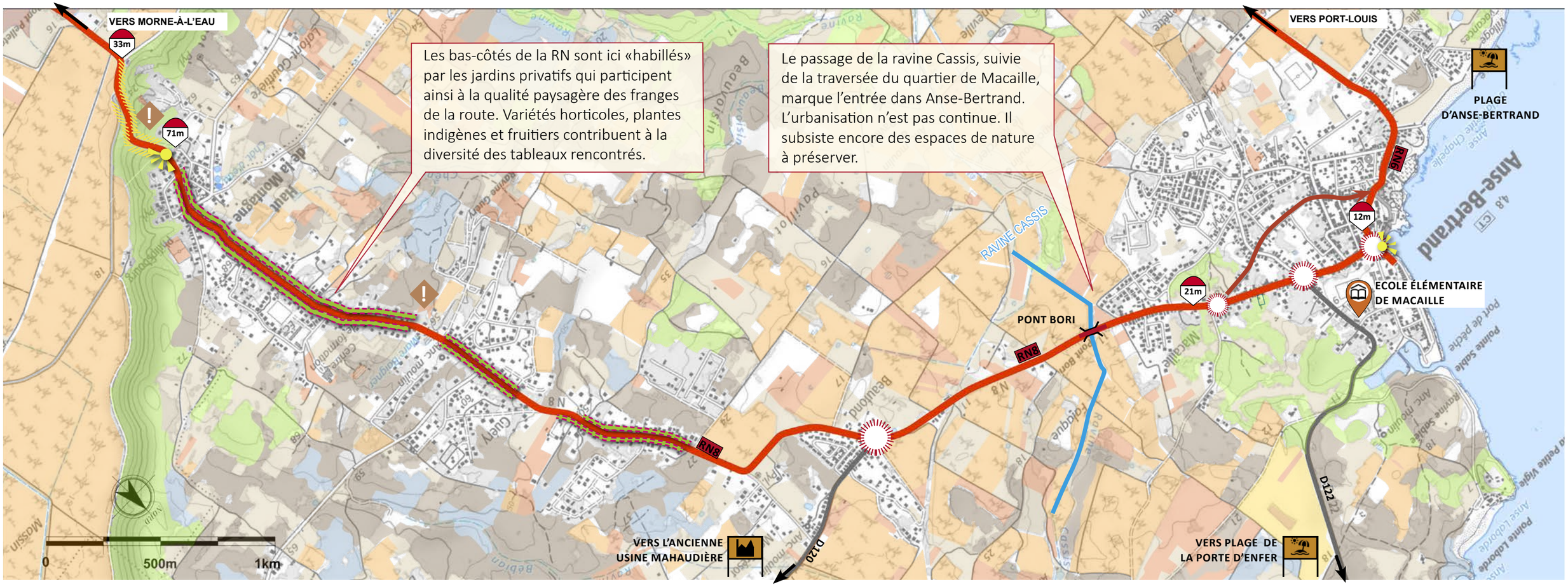
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



VERS MORNE-A-L'EAU

VERS ANSE-BERTRAND

RN8 - SP2 LES PLATEAUX D'ANSE BERTRAND - DESCRIPTION

• ENTRE LIMITE JARDINÉE ET PLATEAU CANNIER
Entre Haut de la Montagne et Beaufond, les jardins privatifs dessinent les bas-côtés de la route.

• Ambiance paysagère dominante : Agricole et urbaine

• Typologie d'infrastructure : Voie rurale prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Les Plateaux de l'Anse-Bertrand





Traversée urbaine d'Anse-Bertrand

Après avoir gravi la Barre de Cadoue, cette séquence traverse les vallons de Guéry/Massoioux, caractérisés par l'urbanisation et de nombreuses parcelles boisées ou en friches, nuançant la vocation agricole de l'unité paysagère. Au niveau du bourg Haut-de-la-Montagne, les jardins des parcelles résidentielles bordent la route, offrant un spectacle de couleurs variées. ① Cette « limite jardinée » entre la route et l'urbanisation des bourgs pourrait s'appliquer plus largement à l'ensemble des RN lors de leur passage dans des bourgs linéaires.

La route trace ensuite de manière plus rectiligne et offre une 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 est de gabarit modeste et la circulation d'allure modérée. Les accotements, le plus souvent bétonnés, sont utilisés comme cheminement pour les mobilités douces sans aménagement favorisant la sécurité des usagers. ② À Beaufond, la RN8 croise la D120, route de la côte est de Grande-Terre desservant plusieurs sites touristiques (Porte d'Enfer, Pointe du Piton, Anse à Tortues, ...). Cette intersection reste inaperçue, sans panneau d'information touristique ni aménagements appropriés. ③
La route entre finalement dans le bourg d'Anse-Bertrand, plongeant le conducteur dans un paysage urbain de petit bourg côtier. La route y longe une petite place ombragée, plantée de flamboyants. ④ Brusquement, l'ouverture vers la mer se produit et l'automobiliste découvre une petite anse aménagée avec des gradins accompagnée d'une promenade piétonne en bord de mer qui contourne la baie en direction du port. ⑤ À noter le manque de stationnement pour s'arrêter et profiter des vues sur la mer, l'anse, la pointe Sable et la pointe de la Grande Vigie.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Au regard de l'environnement, pas d'enjeu écologique notable. La vigilance reste tout de même pour la Barre de Cadoue, que la RN8 franchit dans sa partie sud.

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

RN8 - SP2 LES PLATEAUX D'ANSE BERTRAND - DESCRIPTION



Traversée du bourg de Haut-de-la-Montagne, avec jardins en limite de voie- Fp SIGNES



Sortie de Anse-Bertrand direction Beaufond : alignement de palmiers nains hors échelle - Fp MRuffin



Ancien moulin à vent de M. Beaufond bien visible depuis la RN8. Fp OT



Aménagement dans Anse-Bertrand, rue Schoelcher - Fp SIGNES



Aménagement de ce même secteur avec des gradins et un cheminement - Source internet

A RETENIR

Infrastructure :
- Route au gabarit modeste
- Accotements variés (végétalisés, bétonnés et trottoir bordurés)

Paysages :
- Plateaux de l'Anse-Bertrand
- Vallons de Guéry/Massoioux
- Jardins
- Parcelles agricoles
- Baie de l'Anse-Bertrand
- Plage de la Chapelle

Environnement :
- Forêt semi-décidue de la Barre de Cadoue

Architecture :
- Urbanisation linéaire de type bourg à Guéry
- Bourg de Haut-de-la-Montagne
- Paysage urbain de l'Anse-Bertrand

Patrimoine :
- Anciens moulins à vents

RN8 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- Traversée centrale du territoire rural du Nord Grande-Terre offrant très peu de perceptions sur les paysages agricoles, exception faite *du secteur Beaufond > Anse-Bertrand*, où par contraste avec le reste de la RN, le relief est plat et le tracé de la voie rectiligne, et une respiration autour de l'axe routier permet de larges ouvertures visuelles sur le paysage rural.

- La route est jalonnée par une multitude de toutes petites centralités urbaines disséminées sur le territoire, dont certaines sont devenues aujourd'hui continues. Disparition des coupures d'urbanisation entre ces petites centralités urbaines, perte de lisibilité des limites urbaines. Perturbation des perceptions par les réseaux aériens

- Traversée du plateau de Sainte-Marguerite et des plateaux d'Anse-Bertrand dans une **ambiance péri-urbaine diffuse avec de rares échappées visuelles furtives sur les paysages ruraux**. Privation des paysages dans deux configurations différentes :

1. Section Les Mangles > Pelletan > Beauplan : section rectiligne ondulée longue de 7 km à l'ambiance péri-urbaine continue. L'urbanisation linéaire est accrochée à la route, le rideau bâti faisant obstacle à la perception du paysage environnant. Les bas-côtés bétonnés déqualifient le paysage routier de proximité, et la limite privé/public étriquée laisse apparaître une multitude de clôtures et murets. La vue sur la Barre de Cadoue au nord dans l'axe de la route est le seul repère paysager.

2. Section Haut de la Montagne > Beaufond : ambiance péri-urbaine avec urbanisation placée en recul de la route, avec implantation de jardins en bord de voie, , limite privé/public jardinée et épaisse offrant qualité et diversité paysagère

- Qualité de l'expérience paysagère offerte par la route au passage de la Montagne Vercinot et de la Ravine Gaschet, seuil paysager (point de basculement entre deux unités paysagères). Le paysage routier de proximité est qualitatif (glissière de sécurité en bois, domaine d'appartenance de la route limitée à la chaussée asphaltée, axe routier encadré par le boisement et le talus rocheux). L'itinéraire descendant offre une vue lointaine sur le grand paysage.

- Entrée dans Anse-Bertrand peu perceptible, matérialisée par le panneau d'entrée d'agglomération et le changement de nature des bas-côtés (les accotements végétalisés deviennent bétonnés au droit du panneau)

MOBILITÉ ET USAGES

- Route centrale de Nord Grande-Terre, donnant accès à la côte sauvage du Nord-Est de Grande-Terre et à des espaces naturels d'intérêt (Porte d'Enfer, Pointe du Piton, l'Anse à Tortues...)

- Route rurale au gabarit modeste : route prioritaire à 2 voies de 7 mètres de large, majoritairement encadrée par des bas-côtés bétonnés, sans piste cyclable ou trottoirs pour les mobilités douces

- **Absence de repères sur le tracé routier rectiligne** : six intersections avec le réseau des routes départementales « invisibles », peu signalées, dont une seule aménagée en carrefour à sens giratoire (giratoire de Bazin). Multiplication des accès riverains sur la RN créant du cisaillement sur la voie. Enjeu de sécurité routière.

- **L'infrastructure est partagée par tous les usagers.** Forte fréquentation par les cyclistes : tracé peu sinueux et longue ligne droite, déclivité modérée (une seule côte correspondant à l'escarpement de la Barre de Cadoue). Trafic modéré. Circulation d'engins agricoles très larges

- Traversées péri-urbaines « routières » à pacifier. La vitesse de circulation automobile limitée à 70 km/h ou 50 km/h est peu respectée en raison de la linéarité de la voie. Seuls dispositifs pour ralentir : des dos d'âne dans les zones limitées à 50 km/h, au droit des équipements publics ou de certaines intersections. L'aspect « routier » est confirmé par l'absence de structures végétales, de traversées piétonnes sécurisées ou d'espaces publics.
> Enjeu fort à la traversée de Pelletan au droit du groupe scolaire et la traversée de Guery

- Perte d'attractivité : itinéraire au coeur du territoire rural du Nord Grande Terre non identifié comme circuit touristique de découverte des paysages grandioses et de la tradition cannière du NGT (circuit RN6 > D122 > D120). Relative invisibilité des éléments du patrimoine depuis la RN (quatre anciens moulins à proximité). Potentiel des sites paysagers de la Barre de Cadoue et de la retenue de Gaschet. Absence/manque de signalétique touristique et d'aménagement pour l'accueil du public

> La séquence urbaine du front mer d'Anse-Bertrand présente un caractère singulier et qualitatif (espaces publics en bord de mer) perturbé par du stationnement sauvage

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN8 traverse le centre de Grande-Terre dans un paysage essentiellement agricole, avec les champs de cannes à perte de vue, et côtoie peu d'espaces naturels.

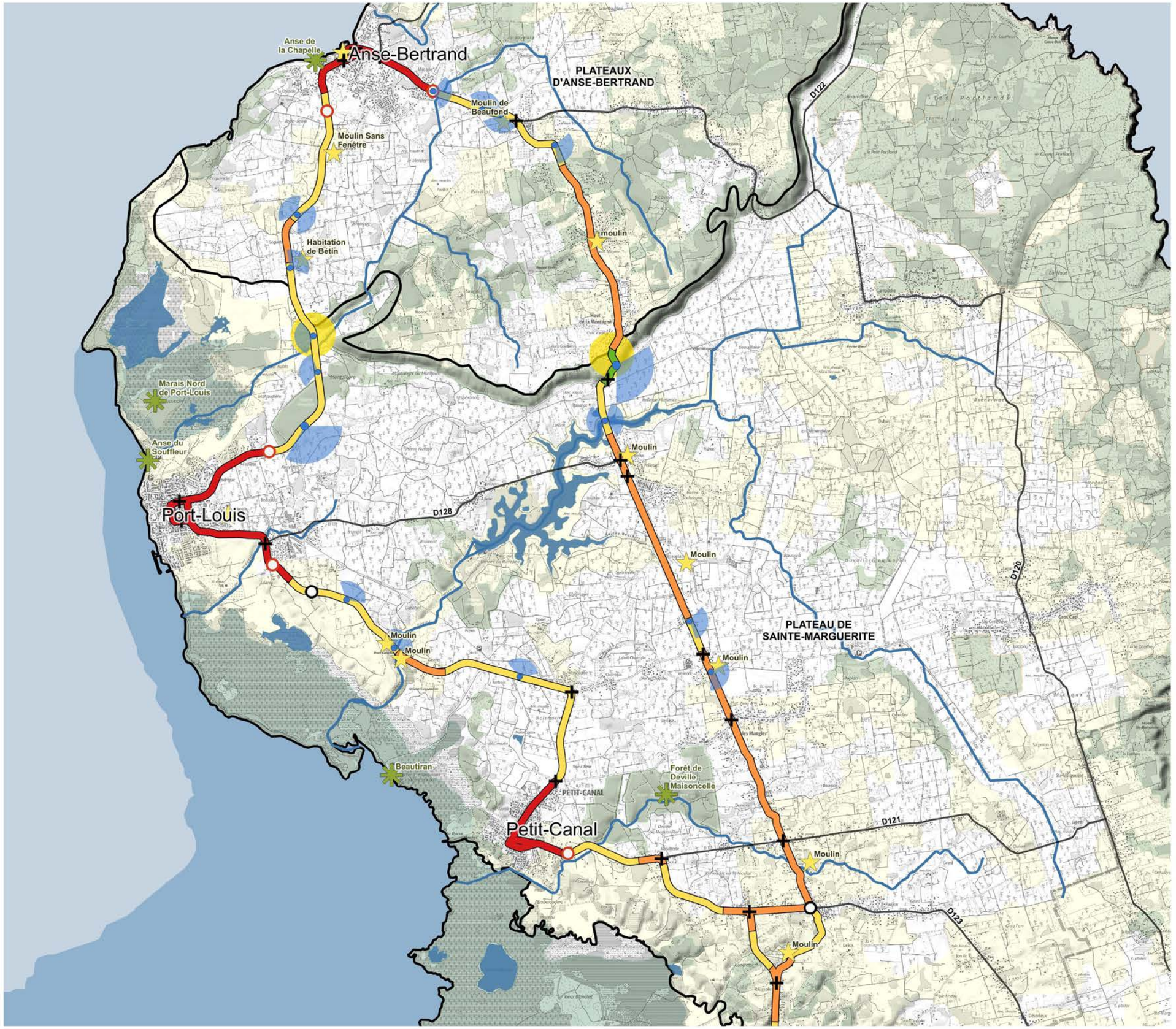
Les quelques secteurs à enjeux écologiques, le long de la RN8, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Pour la RN8, on citera, sur Port-Louis, la forêt semi-décidue (xérophile) de la Barre de Cadoue en réserve biologique, et la zone humide de la ravine Gaschet.

• **Les ruptures de continuités terrestre lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. A noter que sur Grande-Terre, le terrain calcaire d'origine corallienne, la topographie plutôt plate et la faible pluviométrie, se traduit par un réseau hydrographique constitué de petites ravines qui ne coulent que lors de précipitations importantes. Ce contexte est peu favorable à une richesse faunistique du milieu aquatique et donc à des risques de ruptures des continuités aquatiques (aucune rupture n'y est identifiée au SRPNB).

Pour les continuités terrestres, 3 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 15 km de la RN8.

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN8



Seuil paysager, point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

- urbaine
- péri-urbaine
- rurale
- forestière

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Espaces remarquables sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

3.4 LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL EN MARIE-GALANTE

RN9 - ROUTE DE MARIE-GALANTE



Seule route nationale de Marie-Galante, la RN9 relie les centres-bourg des trois communes de l'île : Grand-Bourg, Saint-Louis et Capesterre-de-Marie-Galante.

La route permet de découvrir les paysages de la partie sud-ouest de l'île. La complémentarité avec les routes départementales permet une découverte totale du territoire de Marie-Galante.

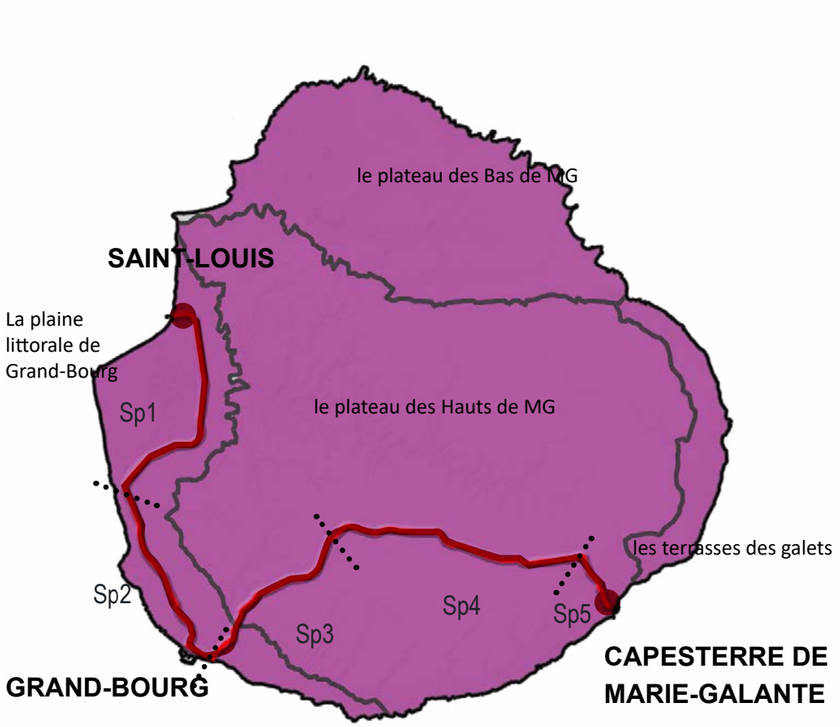
L'île de Marie-Galante est souvent associée à son art de vivre paisible et à son attachement aux traditions rurales. Ces deux caractères significatifs ressortent pleinement en parcourant la RN9.

RN9 - ROUTE DE MARIE-GALANTE - PORTRAIT

RN9 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 9
- Dénomination possible : Route de Marie-Galante
- Caractéristiques principales : route de plaine et de plateau à l'ambiance agricole
- Longueur : 23 km
- Point de départ : Saint-Louis
- Point d'arrivée : Capesterre-de-Marie-Galante
- Communes traversées : Saint-Louis, Grand-Bourg, Capesterre-de-Marie Galante
- EPCI concernés : Communauté de Communes de Marie-Galante
- Nombre de séquence paysagère identifiée dans le cadre du Plan Paysage : 5

Les Séquences paysagères de la RN9



LEGENDE

Route nationale / RN

Grands ensembles paysagers (GEP)

GEP de Marie-Galante

Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

La RN9, seule route nationale de l'île, parcourt la plaine littorale de Grand-Bourg puis le plateau des Hauts de Marie-Galante. La route dessert les communes de Saint-Louis, Grand-Bourg et Capesterre-de-Marie-Galante. Sur 23 km d'itinéraire, la RN9 traverse des paysages rappelant ceux du plateau de la Grande-Terre, c'est à dire majoritairement agricoles et avec peu de relief.

L'unité de la Plaine littorale de Grand-Bourg est délimitée à l'Ouest par le littoral sableux accompagné d'un cordon boisé en arrière-plage, et à l'Est par une pente régulière et boisée menant au plateau de l'unité attenante (escarpement des Hauts). Le relief actuel y est doux et peu élevé, contrastant avec le plateau des Hauts. L'usage principal des sols est agricole, permettant une grande ouverture visuelle, où le regard file souvent loin, favorisé par le relief peu marqué. Les routes sont le plus souvent planes et rectilignes sur ce relief, avec de longues lignes droites qui offrent alors de belles perspectives visuelles dans l'axe de la voie.

La RN9 parcourt ensuite le sud de l'unité du plateau des Hauts, en partant de Grand Bourg pour rejoindre l'Est de l'île, à Capesterre-de-Marie-Galante. Le tracé se fait totalement à l'intérieur des terres, dans un paysage d'abord forestier puis de plateaux canniers, accompagnés d'une urbanisation linéaire peu dense. Ensuite, la route est encore entourée de l'urbanisation aux abords de Grand Bourg avec un ensemble de petits logements sociaux très colorés récents, contrastant avec l'urbanisation lâche et diffuse du plateau des hauts dont le bâti est à dominante rurale et agricole.

S'agissant de la biodiversité, la RN9 qui dessert uniquement la partie sud de Marie-Galante présente deux sections distinctes :

- **Une section littorale**, entre Saint-Louis et Grand-Bourg, s'élevant jusqu'à 12 m d'altitude. Ici, le principal enjeu écologique est la vaste zone humide littorale de Folle Anse (Mangles de Folle Anse, Mangles de Saint-Charles, Mangles de Poisson),
- **Une section à l'intérieur des terres**, entre Grand-Bourg et Capesterre-de-Marie-Galante. Ce tronçon s'élève jusqu'à 157 m d'altitude sur le plateau calcaire (ancien atoll corallien surélevé) et traverse de zones agricoles (cannes et prairies) où se détachent des îlots de forêt sèche (semi-décidue).

RN9 - ROUTE DE MARIE-GALANTE - DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - SAINT-LOUIS
La RN9 débute à Saint-Louis et longe la vaste zone humide de Folle-Anse / Saint-Charles

SP2 - TRAVERSÉE URBAINE DU CHEF LIEU
La RN9 sillone à travers la plaine cannière pour déboucher dans le centre de Grand-Bourg, chef-lieu de l'île

SP3 - LA MONTÉE SUR LE PLATEAU DES HAUTS
Depuis Grand-Bourg, le franchissement du Morne Ducos marque l'arrivée sur le plateau des Hauts de Marie-Galante.

SP4 - LA TRAVERSÉE DU PLATEAU DES HAUTS
La route traverse le plateau des Hauts

SP5 - UNE PLONGÉE VERS CAPESTERRE
La route prend un tournant vers le sud pour finir sa trajectoire à Capesterre-de-Marie-Galante après avoir franchi un ultime escarpement.



Sp1



Sp2



Sp3



Sp4



Sp5

RN9 - ROUTE DE MARIE-GALANTE - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Séquence paysagère 2 -



En arrivant sur Capesterre-de-Marie-Galante, la RN 9 offre des vues à couper le souffle.

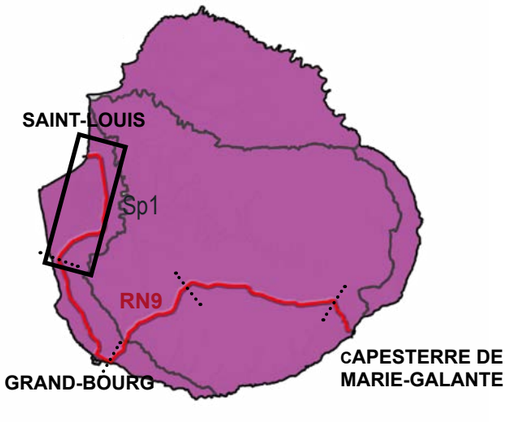


Séquence paysagère 4 -



Entre Saint-Louis et Grand-Bourg la RN9 est partagée par les usagers

RN9 - SP1 SAINT-LOUIS - PLAINE HUMIDE DE FOLLE ANSE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

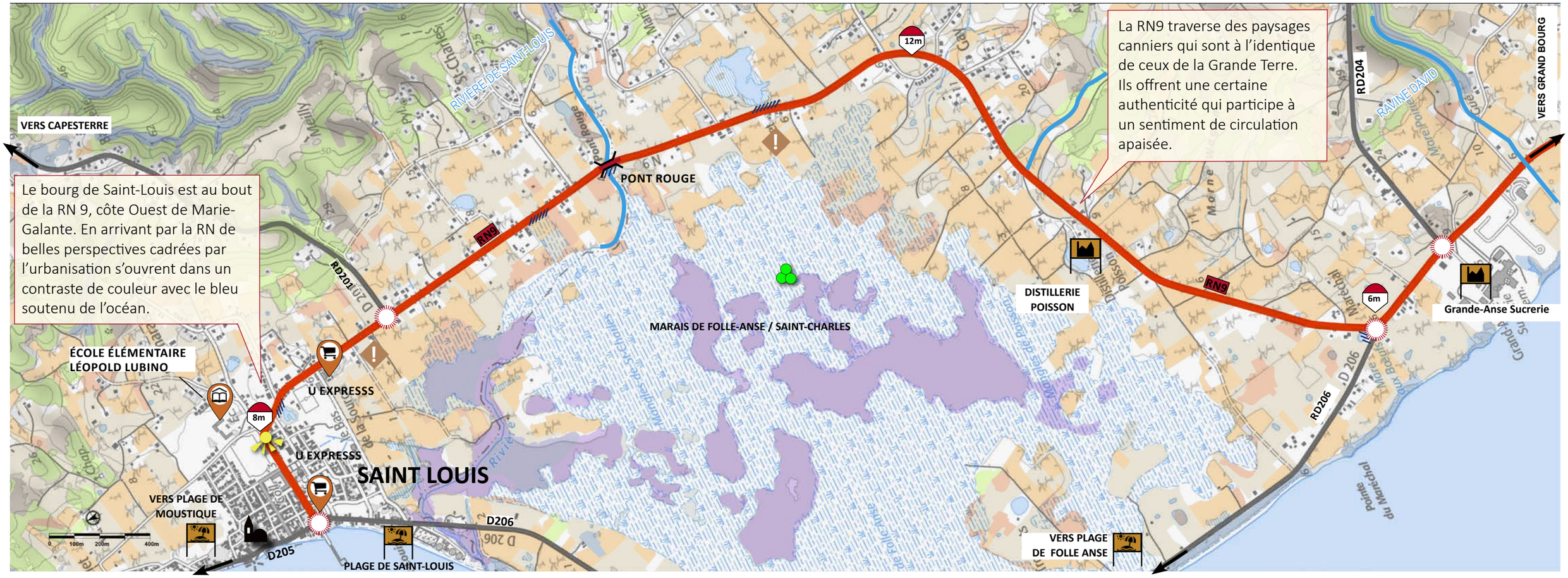
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



RN9 - SP1 SAINT-LOUIS - PLAINE HUMIDE DE FOLLE ANSE - DESCRIPTION

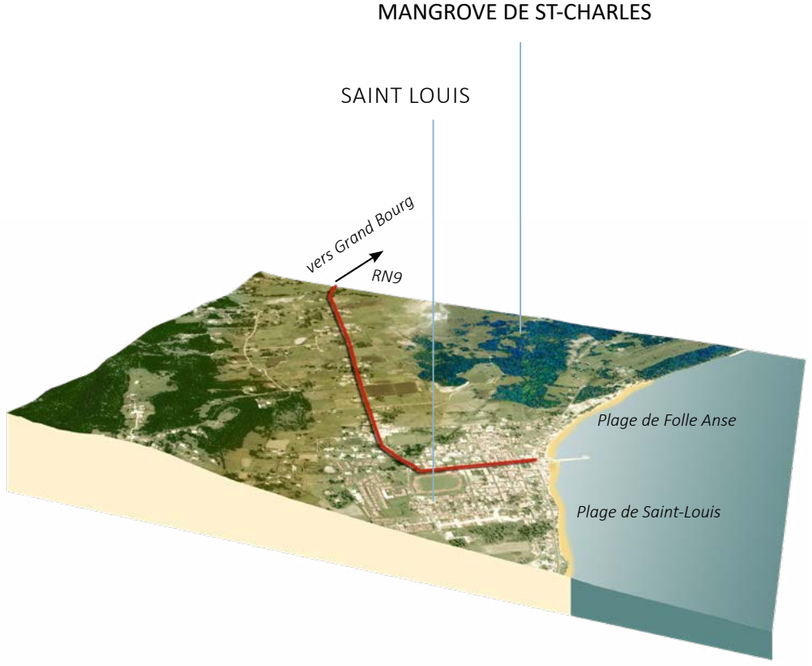
• SAINT-LOUIS
La RN9 débute à Saint-Louis et longe la vaste zone humide de Folle-Anse / Saint-Charles

• Ambiance paysagère dominante : Agricole

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
La Plaine littorale de Grand-Bourg





La RN9 s'installe dans ce cordon agricole entre la mangrove de Saint-Charles à l'ouest et le paysage vallonné des Hauts à l'est.

Cette séquence paysagère est caractérisée par une grande ouverture visuelle, une ambiance rurale avec l'escarpement des Hauts au loin d'un côté et les paysages humides du marais de Folle-Anse de l'autre. Le conducteur est entouré de la plaine cannière. Périodiquement, le regard est coupé par l'urbanisation linéaire suivant le tracé de la route.

À son point de départ dans l'agglomération de Saint-Louis ①, la RN9 présente une physionomie de voie urbaine dont l'aménagement répond à des objectifs de sécurité des cheminements et de partage de l'infrastructure. À noter la prolongement de la voie par la jetée, permettant à la route de se dérouler jusqu'à la mer.

En sortant de Saint-Louis, la RN9 redescend vers le sud ② et s'installe dans un paysage agricole de façade, car derrière les champs de canne, notamment pour la plaine de Saint-Charles, se profile un vaste marais avec des espaces ouverts et quelques zones boisées renfermant des spécimens de mangles médailles (arbres caractéristiques et imposants de la forêt marécageuse ③. La RN contourne cette zone naturelle pour rejoindre le carrefour Maréchal, intersection avec la RD 206④.

La route passe devant la distillerie Poisson (production locale de Rhum Père LABAT) et devant la sucrerie de Grande-Anse (usine de transformation de la canne créée en 1845), sans que rien ne soit mis en place pour inciter à s'arrêter, à l'exception de quelques aménagements entrepris visiblement par les producteurs eux-mêmes. La route franchit ensuite la ravine David en direction de Grand-Bourg, puis emprunte le pont Rouge sur la rivière Saint Louis, élément paysager de repère sur l'itinéraire. Le Pont Rouge côtoie un ancien pont de type Eiffel qui pourrait être mis en valeur (intérêt historique et patrimonial). Ce site pourrait également servir de point d'accroche pour une aire de repos ou un site d'observation sur le marais de Folle-Anse/ Saint-Charles.⑤

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence contourne la vaste zone humide littorale de Folle Anse qui constitue un espace remarquable vis-à-vis de la biodiversité. La RN9 franchit ici, régulièrement, des ravines qui viennent s'y jeter et côtoient différents milieux humides (Prairies humides, marais d'eau douce et forêt marécageuse, mare).

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

RN9 - SP1 SAINT-LOUIS - PLAINE HUMIDE DE FOLLE ANSE - DESCRIPTION



Avenue Raphaël JERPAN sur la jetée / Saint-Louis- Fp SIGNES.



Avenue Raphaël JERPAN, RN9 dans Saint Louis- Fp SIGNES



Signalétique publicitaire de la distillerie du Père LABAT - Fp SIGNES



Vue sur le marais de Folle-Anse/Saint-Charles et des reliefs de la Basse-Terre dans le lointain- Fp SIGNES



Le pont Rouge sur la rivière Saint-Louis, à l'aval de la rivière, l'ancien pont de type Eiffel noyé dans la végétation- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Voie paisible
- Emprise de voie modeste (largeur de chaussée de 3,50 mètres environ)
- Livre ouvert sur le paysage de Marie-Galante et de l'archipel Guadeloupéen
- Route habitée

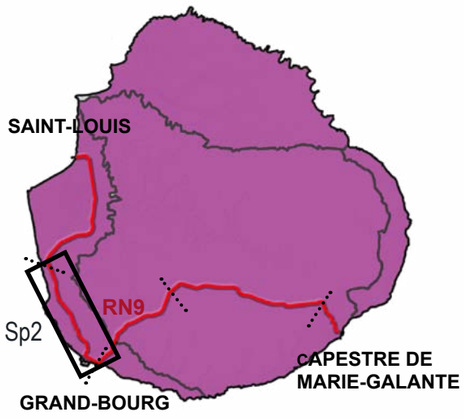
Paysages :
- Zones humides, forêt marécageuse
- Rivière Saint-Louis
- Mornes et forêts
- Bord de mer et plage à Saint-Louis
- Habité

Environnement :
- Ravines et rivières
- Rivière Saint-Louis

Architecture :
- Ville de Saint-Louis
- Cases, maisons de ville
- Mairie, etc;

Patrimoine :
- Ancienne prison
- Chapelle RN9
- Usine DOROT
- Distillerie Poisson / sucrerie de Grande-Anse
- Ancien Pont Rouge Eiffel

RN9 - SP2 PLAINE LITTORALE DE GRAND-BOURG - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

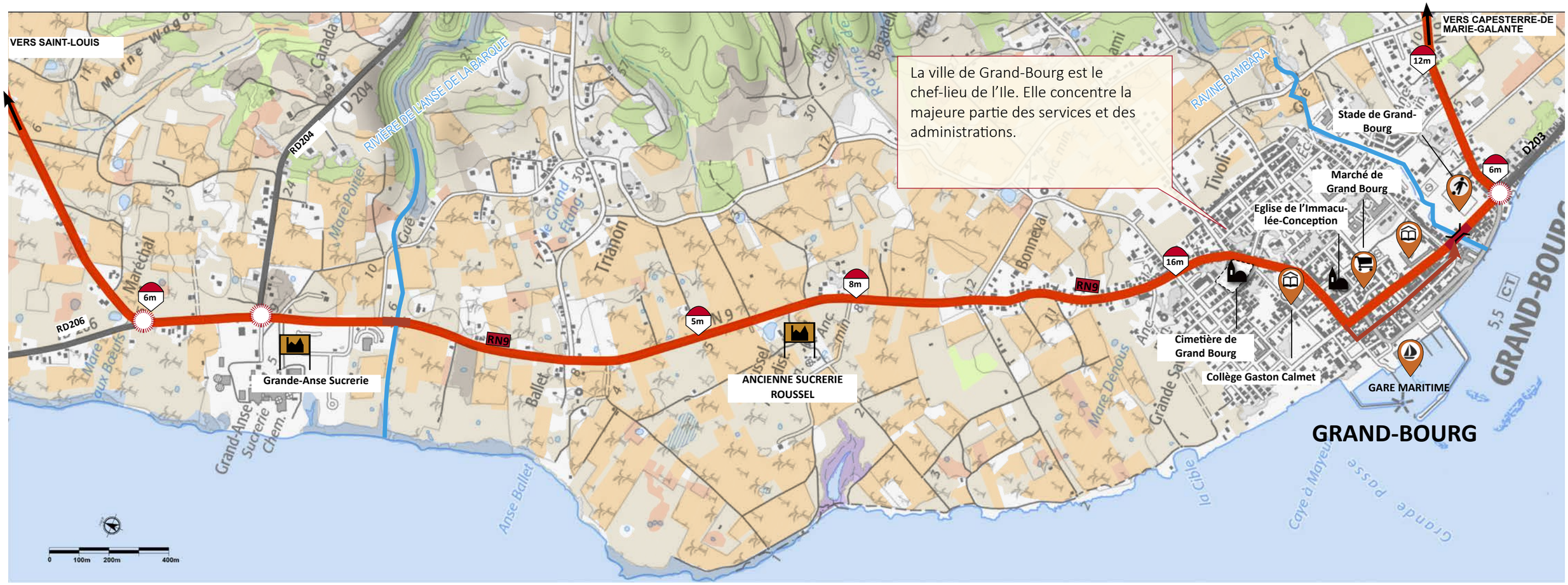
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



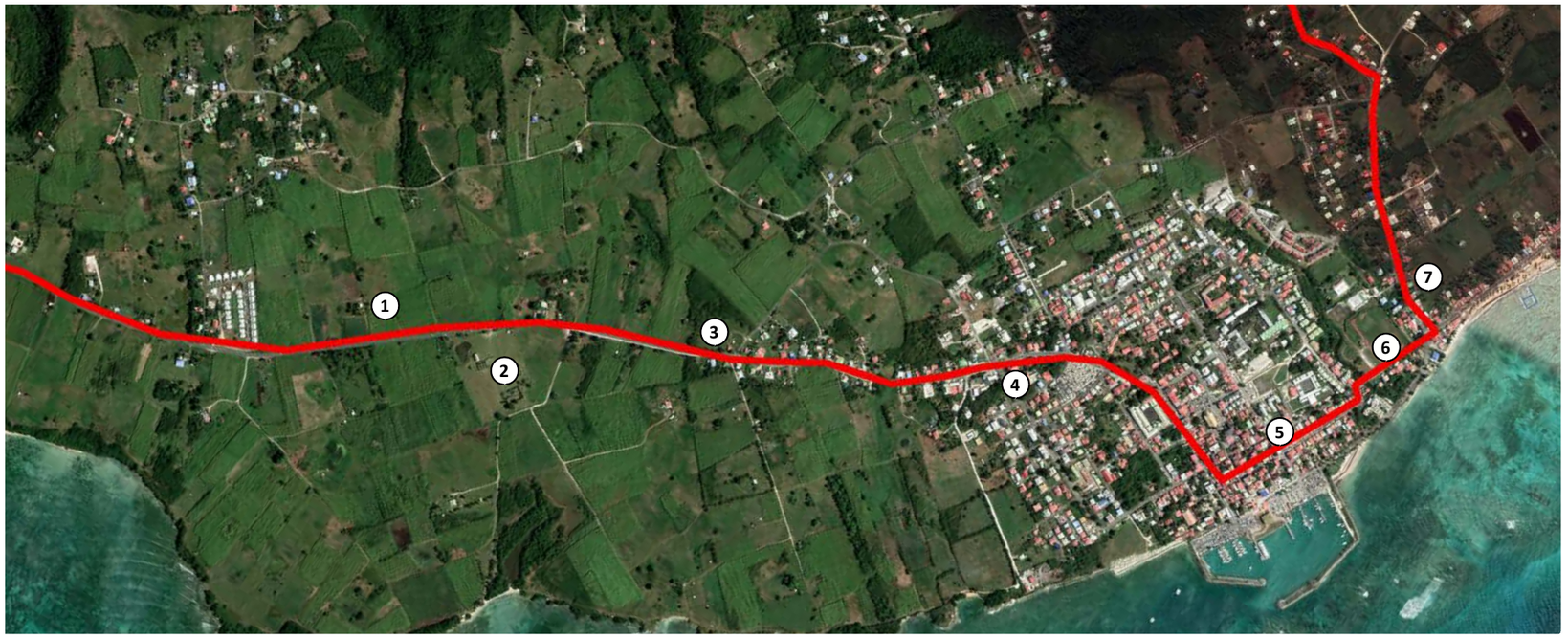
RN9 - SP2 PLAINE LITTORALE DE GRAND-BOURG - DESCRIPTION

• TRAVERSÉE URBAINE DU CHEF LIEU
La RN9 sillone à travers la plaine cannière pour déboucher dans le centre de Grand-Bourg, chef-lieu de l'île

• Ambiance paysagère dominante : Agricole et urbaine

• Typologie d'infrastructure : Voie rurale prioritaire et voie urbaine dans Grand-Bourg

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : La Plaine littorale de Grand-Bourg





Les moulins sur l'île de Marie-Galante ponctuent le paysage de la «Galette». 105 moulins à vent en 1830, plus que 72 aujourd'hui - Fp Bibliothèque Nationale de France (BNF).

Après s'être rapprochée du littoral, la route rencontre rarement l'urbanisation linéaire avant d'atteindre la périphérie de Grand Bourg. La vue est ouverte sur le paysage agricole et cadrée par la ceinture boisée dense du littoral à l'ouest. La canne à sucre est moins présente, au profit de prairies sèches. ① L'escarpement des Hauts est toujours visibles au loin, à l'ouest. Le tracé de la route, plutôt rectiligne, offre de belles perspectives visuelles dans l'axe de la voie.

La route croise le site de l'ancienne sucrerie Roussel-Trianon. ② Aujourd'hui propriété du Conseil Départemental, le site présente les vestiges de moulins et de cheminées qui faisaient au 18ème siècle de cette usine sucrière l'une des plus importantes de « L'île au 100 moulins ». Les ouvrages et les bâtiments d'une grande qualité architecturale témoignent du savoir-faire des tailleurs de pierre et artisans de l'époque (classé Monument Historique en 1981). Ces vestiges imposants sont perceptibles depuis la RN9, sans pour autant être annoncés ou signalés.

A nouveau, l'urbanisation se densifie peu à peu jusqu'à atteindre Grand Bourg. L'entrée nord ouest dans Grand-Bourg est caractérisée par un chapelet de constructions accroché à la route.③ La RN9 a permis le développement d'une urbanisation d'abord linéaire et parallèle à l'infrastructure, puis dans un second temps d'une urbanisation épaisse s'appuyant sur le maillage de routes secondaires perpendiculaires à la voie principale. Les paysages authentiques de Marie-Galante n'échappent pas à cette dynamique d'urbanisation progressive qui se fait à partir de l'axe principal de déplacement.

À l'amorce du quartier Grande Savane, la RN9 devient voie urbaine. La route est étroite lorsqu'elle est « rue » et prend ses aises en devenant avenue. ⑤ Une fois le centre ville traversé, la route franchit la ravine Bambara pour passer devant le complexe sportif de Grand-Bourg dont les abords sont d'une grande sobriété et peu attractifs. ⑥

En direction de Capesterre-de-Marie-Galante, la route remonte dans les terres laissant de côté le littoral au profit de la RD203 qui dessert l'aérodrome de l'île.⑦

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence en zone agricole (canne) ne présente pas d'enjeu écologique notable.

RN9 - SP2 PLAINE LITTORALE DE GRAND-BOURG - DESCRIPTION



La RN9 à l'entrée Nord Ouest de Grand-Bourg- Fp SIGNES.



L'arrivée par bateau à Grand-Bourg - Fp SIGNES



L'arbre n'est que très peu utilisé sur les bords de la RN9. Sujets isolés qui en font un marqueur du lieu- Fp SIGNES



L'ancienne usine sucrière Roussel-Trianon vu depuis la RN9- Fp SIGNES



L'arrivée sur Grand-Bourg depuis la côte Est- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Voie paisible
- Emprise de voie modeste (largeur de chaussée de 3,50 mètres environ)
- Livre ouvert sur le paysage de Marie-Galante et de l'archipel Guadeloupéen
- Route habitée
- Des entrées sorties à requalifier
- Absence de signalétique sur le patrimoine ou les points d'intérêts depuis la RN9

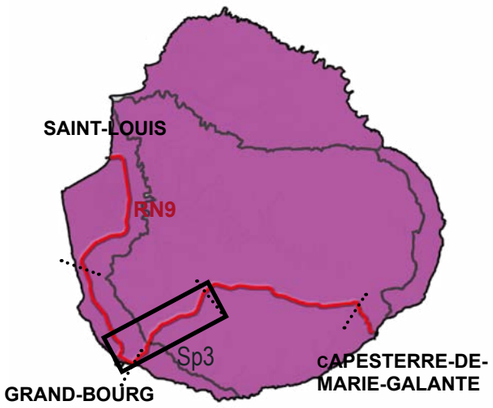
Paysages :
- Plaine cannière
- Patrimoine industriel
- Mornes et forêts
- Ville de Grand-Bourg
- Habités
- Mares et végétations connexes
- Ravine Bambaras

Environnement :
- Ravine Bambaras
- Mares

Architecture :
- Ville de Grand-Bourg
- Cases, maisons de ville
- Commerces et maisons de Grand-Bourg
- Mairie, etc;

Patrimoine :
- Ancienne sucrerie Roussel-Trianon
- Anciens moulins et bâtiments des sucreries
- Sites précolombiens de la plaine de Grand-Bourg ...

RN9 - SP3 MONTÉE SUR LE PLATEAU DE MARIE-GALANTE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

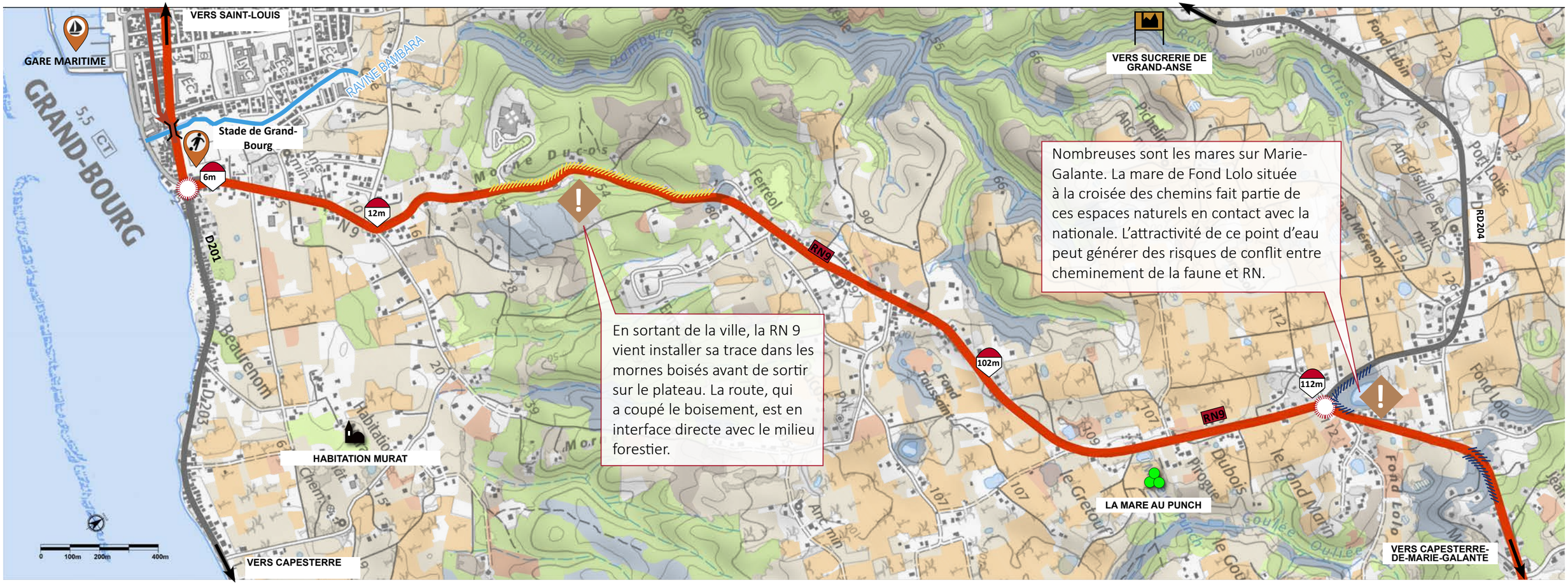
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



VERS GRAND-BOURG

VERS CAPESTERRE DE MARIE-GALANTE

RN9 - SP3 MONTÉE SUR LE PLATEAU DE MARIE-GALANTE - DESCRIPTION

• LA MONTÉE SUR LE PLATEAU DES HAUTS
Depuis Grand-Bourg, le franchissement du Morne Ducos marque l'arrivée sur le plateau des Hauts de Marie-Galante.

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbain et agricole

• Typologie d'infrastructure : voie rurale prioritaire

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Le Plateau des Hauts de Marie-Galante





Rond point de Fond Lolo, la mare est derrière le rideau de verdure- Fp SIGNES

La route quitte la plaine et prend de l'altitude pour parcourir le plateau des Hauts, unité paysagère ondulée, offrant des points de vue ponctuels sur les points hauts, favorisant ainsi l'ouverture visuelle sur les paysages. On rencontre beaucoup de mares accompagnées de prairies ou de petits bosquets, qui apportent de la biodiversité.

Dans son ascension, la route dessert l'hôpital installé sur Morne Ducos, relief que l'aménagement de la route a entaillé en deux.① Au quartier des Férréols, la voie sort de la couverture végétale du morne pour parcourir de nouveau les paysages agricoles. La canne à sucre y est cultivée sur de petites parcelles qui composent une sorte de grand damier irrégulier sur le plateau. La monoculture de canne à sucre et son omniprésence entraîne une monotonie par la répétition du motif. ②

La RN monte progressivement sur le plateau. Elle dessert la Mare au Punch, seule mare ayant fait l'objet d'une mise en valeur dû à son intérêt historique. Cette mare fût le théâtre d'un épisode de l'abolition de l'esclavage et du mécontentement de la population face au Maire de Grand-Bourg de l'époque (cf. Histoire de la mare au punch et de la sucrerie de l'usine Pirogue). ③

La route, à l'intersection avec la RD204, est marquée par la végétation spécifique qui entoure la mare de Fond Lolo. ④ Un grand nombre des mares sont présentes à proximité de la route.

Au carrefour de la mare de Fond Lolo, la RN s'oriente vers le sud ouest pour rejoindre le bourg de Capesterre-de-Marie-Galante.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
La séquence routière monte et s'installe sur le plateau en zone agricole (canne, banane) comme indiqué précédemment, elle ne présente pas d'enjeu écologique notable, si ce n'est la présence de quelques mares à ses abords.

Le SRPNB y identifie 2 points de conflit potentiel avec les continuités écologiques.

RN9 - SP3 MONTÉE SUR LE PLATEAU DE MARIE-GALANTE - DESCRIPTION



L'embranchement de la RN 9 avec l'hôpital de Marie-Galante- Fp SIGNES



La RN9 sur le plateau des Hauts, direction Grand-Bourg- Fp SIGNES



Les champs de canne du plateau des Hauts et les bas côtés de la RN ponctués de quelques bananiers- Fp SIGNES.



La mare au punch en bord de RN9. Fp SIGNES.



Descente vers Grand-Bourg depuis Morne Ducos- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route qui prend de la hauteur
- Des proportions normales (voie de 3,50 environ)
- Route habitée
- Des entrées sorties à requalifier
- Absence de signalétique sur le patrimoine ou les points d'intérêts depuis la RN9

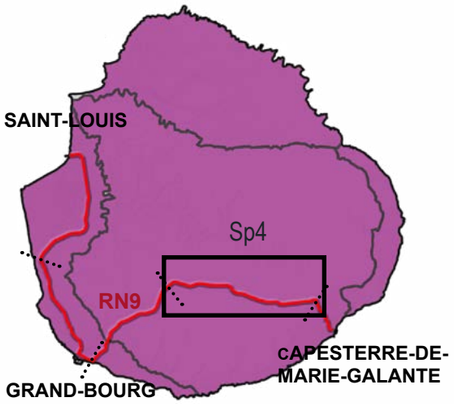
Paysages :
- Plateau cannier
- Arrière plan des mornes
- Couvert végétal de la rivière St Louis en fond de tableau
- Ville de Grand-Bourg
- Habité
- Mares et végétations connexes
- Mare au punch, mare de Fond Lolo

Environnement :
- Mares

Architecture :
- Ville de Grand-Bourg
- Cases, maisons de ville
- Commerces et maisons de Grand-Bourg
- Mairie, etc;

Patrimoine :
- Mare au punch
- Anciens moulins et bâtiments des sucreries

RN9 - SP4 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE MARIE-GALANTE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

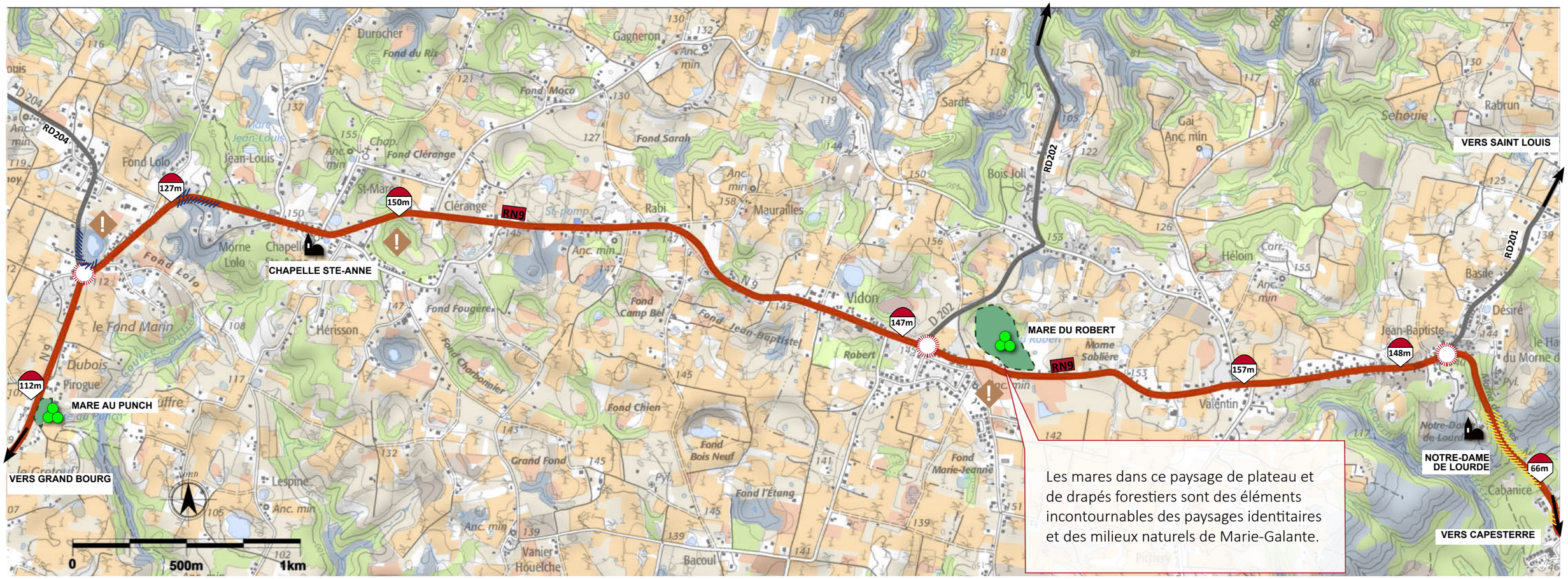
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



Les mares dans ce paysage de plateau et de drapés forestiers sont des éléments incontournables des paysages identitaires et des milieux naturels de Marie-Galante.

VERS GRAND-BOURG

VERS CAPESTERRE DE MARIE-GALANTE

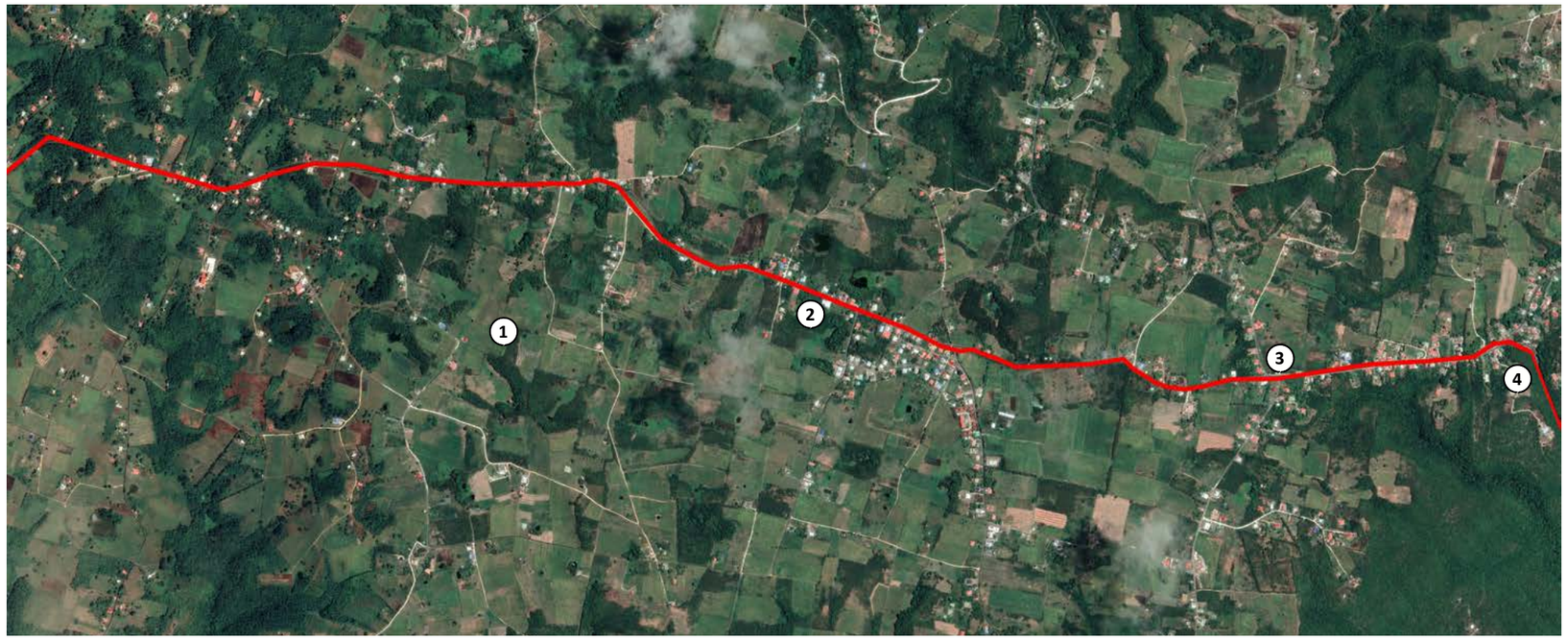
RN9 - SP4 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE MARIE-GALANTE - DESCRIPTION

• LA TRAVERSÉE DU PLATEAU DES HAUTS
La RN9 traverse le plateau des Hauts

• Ambiance paysagère dominante : Péri-urbain et agricole

• Typologie d'infrastructure : Voie rurale prioritaire

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Le Plateau des Hauts de Marie-Galante





Le trame végétale de la rivière Saint Louis se distingue nettement depuis la RN - Fp SIGNES

Cette séquence traverse en long le plateau cannier identitaire de Marie-Galante, avec son ouverture visuelle saisonnière en fonction de la hauteur des cannes à sucre ①. L'urbanisation linéaire diffuse accompagne le conducteur. La route est continuellement accompagnée par de l'habitat et ponctuellement par des éléments référents dans le paysage (chapelle Saint-Anne, mares Vidon et du Robert) ②.

Parfois, de beaux points de vue se dégagent sur la mer. Ces points de vue ponctuels sont des occasions rares d'ouverture depuis l'axe routier sur l'environnement, presque uniformément boisé en crête et à flanc de talus.
La route épouse le relief ondulé du plateau dans une succession de bosses et de creux. L'enchaînement de montées et descentes installe une lecture differenciée du paysage pour l'automobiliste : en montée, le regard se porte vers le lointain. À l'inverse en descente, le regard se porte vers le paysage de proximité, celui des bas côtés.

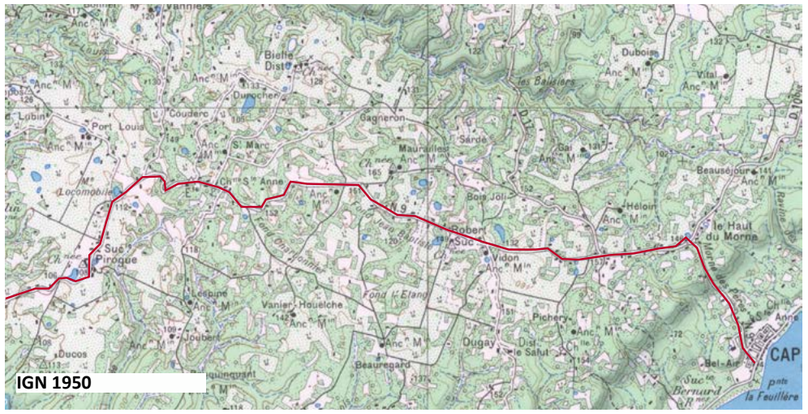
Passé la mare du Robert, la route arrive à son point culminant à Valentin (157 m), redescend vers Jean-Baptiste et s'engage dans la spectaculaire descente de Morne des Pères.③

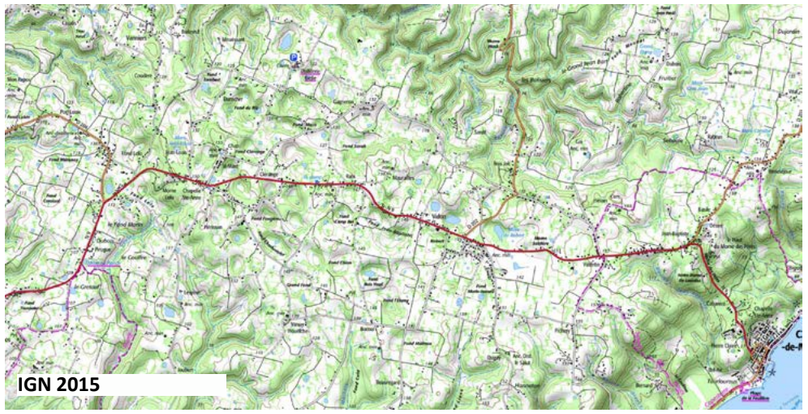
CONSTATS BIODIVERSITÉ
Cette séquence qui monte sur le plateau en zone agricole (canne, banane), présente peu d'enjeu écologique notable, excepté la présence de quelques mares à ses abords et la forêt semi-décidue, à son extrémité ouest.

En effet, à l'ouest, la séquence routière rejoint le rebord du plateau et descend vers le littoral. A ce niveau, dans les zones pentues, un couvert forestier s'est maintenu et renferme une forêt semi-décidue de qualité.④

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

RN9 - SP4 TRAVERSÉE DU PLATEAU DE MARIE-GALANTE- DESCRIPTION





En regardant ces deux fonds IGN de 1950 et 2013, on constate que le tracé de la RN sur le plateau a très peu bougé. L'autre élément intéressant est le maintien de cette délicate trame paysagère entre petit parcellaire des champs de canne et les drapés des boisements, bien visible depuis la RN.



Carrefour avec la voie communale au droit de la Mare du Robert (Direction Dugay Marécage)- Fp SIGNES.



L'usage de certains matériaux de remblais peut devenir problématique pour les milieux (Lessivage des fines)
- Travaux de remblais du bas-côté- Fp SIGNES



Sortie de Capesterre-de-Marie-Galante en direction de Grand-Bourg- Fp SIGNES



Les franges boisées et l'urbanisation en bord de RN contribuent pleinement aux ambiances qui alternent sur le haut plateau- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route qui offre de belles perspectives
- Des proportions agréables
- Route habitée
- Absence de signalétique sur le patrimoine ou les points d'intérêts depuis la RN9
- Perception différenciée selon le sens montant ou descendant

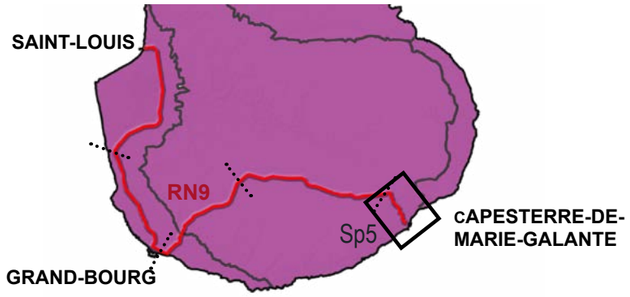
Paysages :
- Plateau cannier
- Arrière plan des mornes
- Couvert végétal de la rivière St louis en fond de tableau
- Habité
- Mares et végétations connexes
- Mare Vidon, mare du Robert
- Alternances de portions cadrés et ouvertes

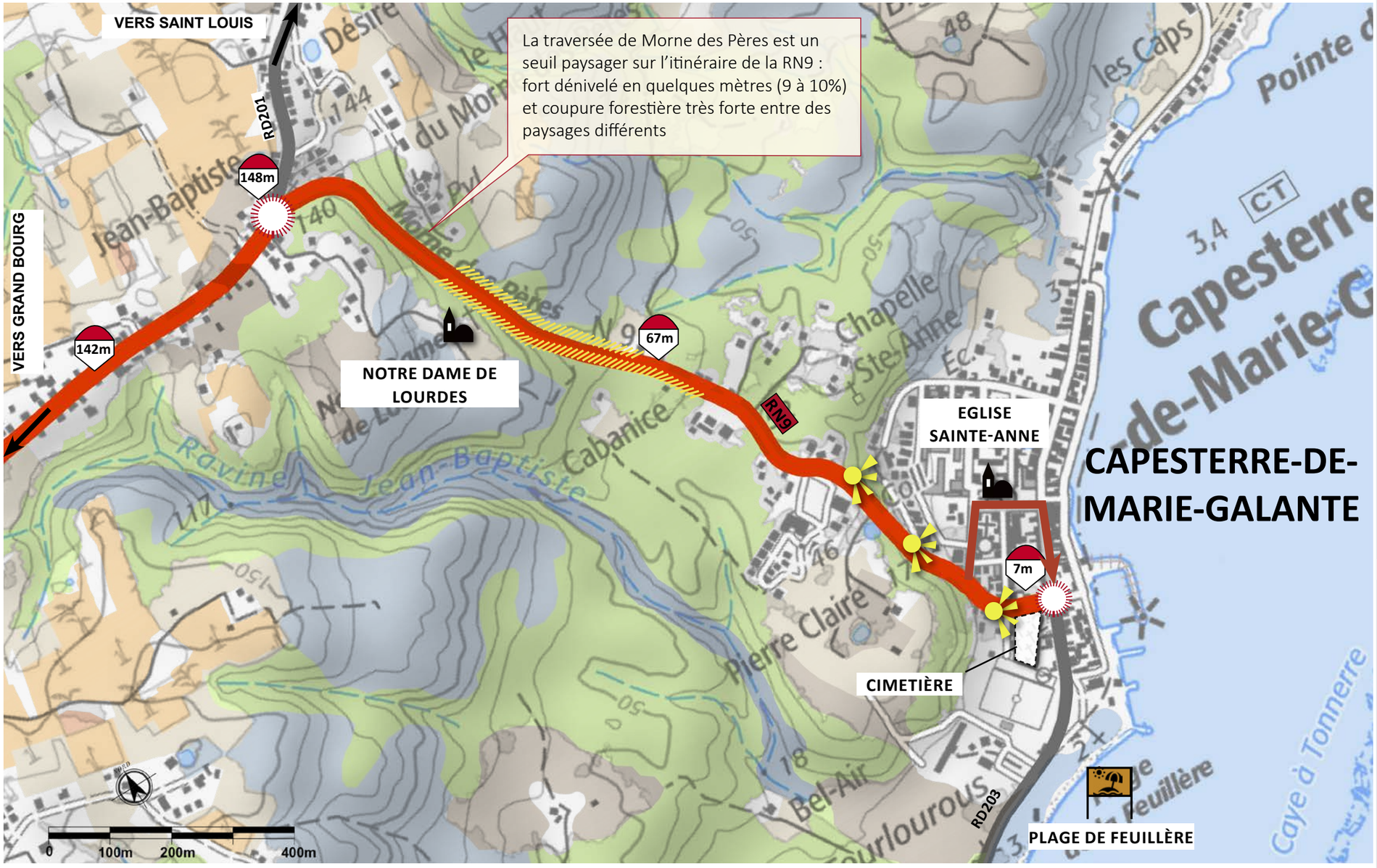
Environnement :
- Mares
- Forêts semi-décidue

Architecture :
- Diverses et variées sur le bord de la route
- Mélange de genre et de composition

Patrimoine :
- Eglise Ste-Anne

RN9 - SP5 LA DESCENTE VERS CAPESTERRE - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES





La traversée de Morne des Pères est un seuil paysager sur l'itinéraire de la RN9 : fort dénivelé en quelques mètres (9 à 10%) et coupure forestière très forte entre des paysages différents

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Aeroport
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Prison
- Centre commercial
- Hôtel de tourisme
- Etablissement administratif
- Port

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

RN9 - SP5 LA DESCENTE VERS CAPESTERRE - DESCRIPTION

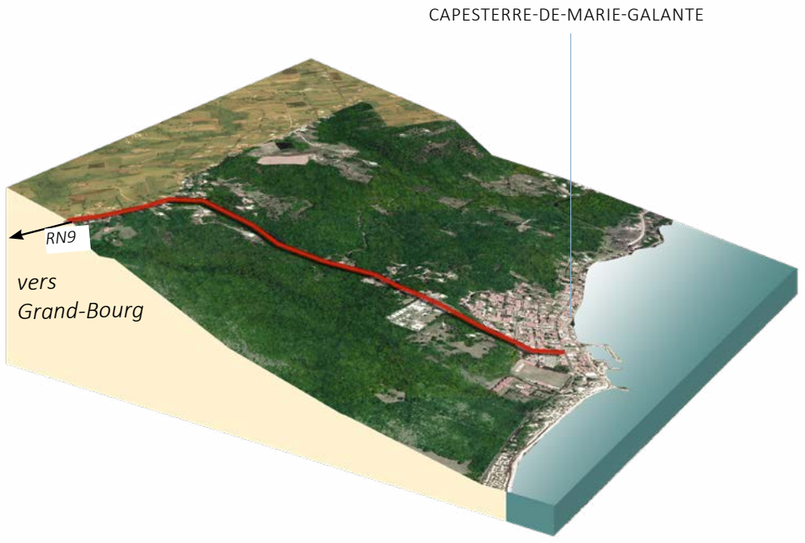
• UNE PLONGÉE VERS CAPESTERRE
La route prend un tournant vers le sud pour finir sa trajectoire à Capesterre-de-Marie-Galante après avoir franchi un ultime escarpement.

• Ambiance paysagère dominante : Forestière et urbaine

• Typologie d'infrastructure : Voie rurale prioritaire

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Le Plateau des Hauts de Marie-Galante- Capesterre-de-Marie-galante





La RN9 plonge dans une descente somptueuse vers Capesterre-de-Marie-Galante. En quelques minutes l'automobiliste passe du plateau des Hauts au littoral.

La RN9 quitte le plateau des Hauts par un escarpement qui offre un panorama exceptionnel au-dessus du bourg de Capesterre-de-Marie-Galante, où la vue s'ouvre sur le plateau des Bas. Les toits rouges et orangés se dégagent de la végétation sombre et touffue du premier plan, mettant en valeur l'océan bleu turquoise au loin. A cet endroit, la route est escarpée et s'engage dans une descente à fort dénivelé (1), en traversant le boisement imposant de Morne des Pères.

Ce tableau, à couper le souffle de l'automobiliste, se construit en descendant du plateau des Hauts. À la sortie du bois et au droit du quartier de Pierre-Claire, la route s'ouvre progressivement sur le bourg de Capesterre-de-Marie-Galante avec en fond de tableau l'océan et ses cayes (récifs coraliens) qui brisent les vagues.(2) Capesterre-de-Marie-Galante étant de petite étendue, l'unité du paysage rural est préservée.

Le panorama est splendide, mais aucun aménagement ne permet à l'automobiliste de s'arrêter pour profiter de la vue sur le paysage. La voie conduit ensuite vers le petit port dans une ambiance architecturale créole caractéristique. Toutefois, l'entrée dans le bourg est un peu confuse à cause de l'urbanisation diffuse.

Sur cette séquence, la RN9 parcourt des paysages d'exception et offre des vues sublimes sur le bourg et son littoral, tout comme la RD203, la route du littoral reliant Grand-Bourg à Capesterre-de-Marie-Galante. Un circuit de découverte des paysages de Marie-Galante pourrait s'envisager via une combinaison d'itinéraires entre RN et RD, et en priorité dans le sens Grand-Bourg, plateau des Hauts, Capesterre-de-Marie-Galante et retour sur Grand-Bourg par la RD.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
En ce qui concerne la biodiversité sur cette courte section routière qui constitue la descente du plateau vers le centre ville de Capesterre-de-Marie-Galante, l'enjeu est lié à la forêt de Morne des Pères.(3), qui constitue un couvert forestier de qualité (forêt semi-décidue).

RN9 - SP5 LA DESCENTE VERS CAPESTERRE - DESCRIPTION



Au droit du centre de vacances, l'océan se dévoile dans l'horizon- Fp SIGNES.



La RN au niveau du panneau de signalétique de sortie du bourg direction Grand-Bourg- Fp SIGNES



La montée dans Morne des Pères- Fp SIGNES



La vue sur Capesterre-de-Marie-Galante reste furtive en voiture- Fp SIGNES



Le charme et l'authenticité en arrivant sur le bourg se traduit entre couvert végétal et architecture- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une route qui offre de beaux points de vue
- Une route stratégique
- Combinaison avec la RD 203
- Absence de signalétique sur le patrimoine ou les points d'intérêts depuis la RN9

Paysages :
- Forestier
- Habité
- Morne des Pères
- Alternances de portions cadrées et ouvertes

Environnement :
- Boisement de Morne des Pères
- Ravine Jean Batiste

Architecture :
- Habitat et architecture du bourg de Capesterre-de-Marie-Galante
- Eglise Notre Dame de Lourdes
- Chapelle Ste Anne

Patrimoine :
- Centre village

RN9 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- Authenticité et diversité des paysages caractérisés par une forte ruralité et naturalité
> Ambiance forestière de Morne des Pères et perceptions offertes sur Capesterre-de-Marie-Galante
> entre Saint-Louis et Grand-Bourg, champs de canne et zone humide de Saint-Charles
> plateau des Hauts et son organisation spatiale entre petit parcellaire agricole et drapés forestiers

- Itinéraire de la RN9 rythmé par les traversées urbaines des bourgs identitaires de Saint-Louis et Capesterre-de-Marie-Galante. Qualité architecturale et paysagère de la route sur ces séquences urbaines (mobilier urbain, design, traitement paysager, etc.)

- Image des entrées de ville altérée par le manque de qualité paysagère et urbaine *> enjeu particulièrement fort pour la ville de Grand-Bourg*

- La RN9 est une route prioritaire rurale à deux voies, dont la largeur de voirie est de 3,5 mètres en moyenne. Le gabarit modeste de la route et son traitement homogène lui confère **un caractère de « route de campagne » propice à la découverte des paysages ruraux patrimoniaux de Marie-Galante.**

- Une route qui tend à se cloisonner du fait d'une urbanisation linéaire qui s'accroche à la route et grignote les paysages agricoles et naturels. Le rideau bâti fais obstacle à la perception du paysage environnant.
> Enjeu fort sur le secteur périphérique ouest de Grand-Bourg (quartier Bonneval) ayant des conséquences sur l'image d'entrée dans la ville
> Plateau des Hauts (Ferréol, Vidon)
> À proximité de la zone humide de Saint Charles (entre Pont Rouge, Saint Charles et la RD201).

- Richesse du patrimoine architectural, industriel et agricole, qui évoque l'histoire de Marie-Galante. Des repères construits visibles depuis la route mais peu mis en valeur (ancienne sucrerie, ruines de moulins, etc.).
Patrimoine routier également, par la présence de plusieurs ouvrages d'art
> ancien pont Eiffel en parallèle du Pont Rouge sur la rivière Saint-Louis, peu visible car noyé dans la végétation
> jetée jusqu'à la mer, avenue Raphaël JERPAN à Saint-Louis

- Absence d'information touristique sur les paysages, les élément du patrimoine et les sites touristiques à visiter.

MOBILITÉ ET USAGES

- Route partiellement à l'écart des circuits touristiques : seules les séquences paysagères 1, 2 et 4 font partie de l'itinéraire du tour de Marie-Galante. Les itinéraires touristiques empruntent de préférence les routes départementales en position littorale qui offrent davantage de vues sur les paysages.

- Absence de piste ou voie cyclable sur l'ensemble de l'itinéraire. Contraintes d'aménagement : route souvent encadrée par des habitations et des commerces, largeur de voirie modeste.

- Absence/manque d'équipements d'accueil aux abords de la RN, lieux de commodité associés à la route (aire de repos, de stationnement, toilettes, etc.)

- Route implantée à l'intérieur des terres en majeure partie, **moins exposée à l'aléa cyclonique et s'écartant du risque de submersion**, contrairement aux routes départementales littorales

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN9 permet d'offrir à l'usager des perceptions sur les différents milieux naturels de Marie-Galante. Elle contourne la vaste zone humide littorale de Folle Anse qui constitue un espace remarquable vis-à-vis de la biodiversité, et monte sur le plateau agricole en traversant, à chaque extrémité, les rebords boisés de ce plateau.

Les secteurs à enjeux, le long de la RN9, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). Ces secteurs sont ;

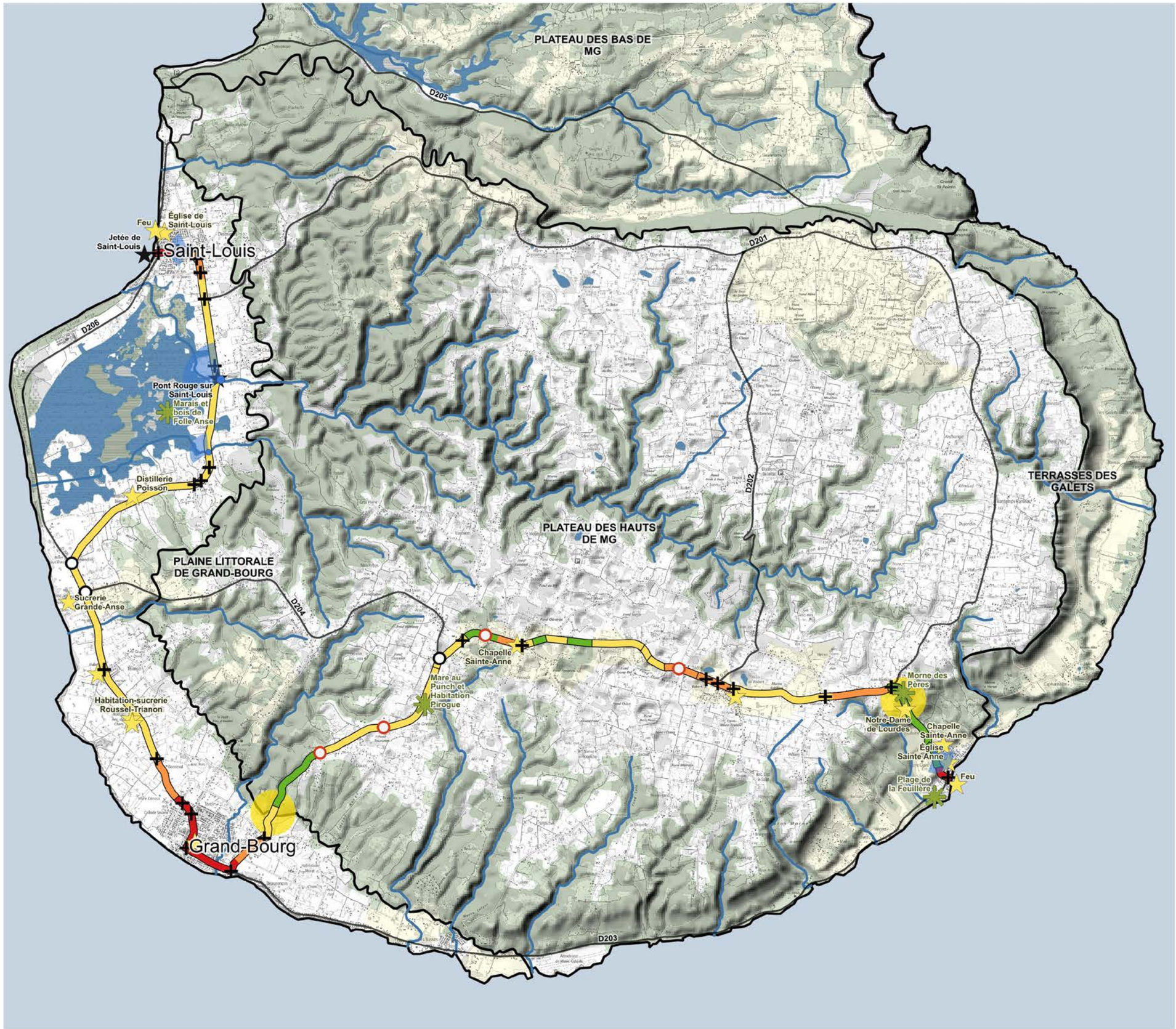
> Milieux humides rencontrés aux abords de la route : les milieux humides les plus remarquables sont la zone humide littorale de Folle Anse/Mangle St Charles. Mais, sur le plateau, de nombreuses mares liées à des dolines où s'accumulent des terres argileuses, sont également présentes et constituent autant de points favorables à une riche biodiversité.

> Milieux forestiers de qualité rencontrés aux abords de la route : la RN9 côtoie, lorsqu'elle traverse le rebord du plateau, une barre forestière xérophile (forêt semi-décidue) dont la plus remarquable est celle du morne de Pères, à Capesterre-de-Marie-Galante.

• **Les ruptures de continuités terrestre lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement. A noter que sur Marie-Galante, le terrain calcaire d'origine corallienne, la topographie plutôt plate et la faible pluviométrie, se traduit par un réseau hydrographique constitué de petites ravines qui ne coulent que lors de précipitations importantes. Ce contexte est peu favorable à une richesse faunistique du milieu aquatique et donc à des risques de ruptures des continuités aquatiques (aucune rupture n'y est identifiée au SRPNB).

Pour les continuités terrestres, 6 points de conflits, liés aux continuités écologiques terrestres, sont identifiés par les SRPNB sur les 23 km de la RN9. Ces points de conflits sont, grande partie, potentiels mais souvent liés à la proximité de l'eau, comme aux abords de la mare de Fond Lolo ou autour de la zone humide de Folle Anse.

DIAGNOSTIC PAYSAGER
RN9



Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Panneau d'entrée d'agglomération

Découpage en unité paysagère selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Vues remarquables

Fenêtre paysagère dynamique

Ambiances paysagères

- urbaine
- péri-urbaine
- rurale
- forestière

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Espaces remarquables sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Giratoire

Intersection majeure

0 1 2 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

3.3 LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL EN SECTEUR CONFLUENCE

Les routes nationales 10 et 11 sont deux infrastructures récentes aménagées au cours du 20ème siècle. Elles ont toutes les deux été tracées dans des secteurs au relief plat, au détriment des forêts humides, composante paysagère caractéristique du secteur de la Confluence et de la Rivière Salée.
Conçues pour des besoins différents, développement économique d'une part et optimisation des déplacements inter-îles d'autre part, elles présentent toutefois une physionomie similaire de deux fois deux voix.



RN10 - ROUTE DE JARRY

Traversée de la ZI de Jarry Houëlbourg - Fp Conservatoire du Littoral



RN11 - ROCADE DE L'ALLIANCE

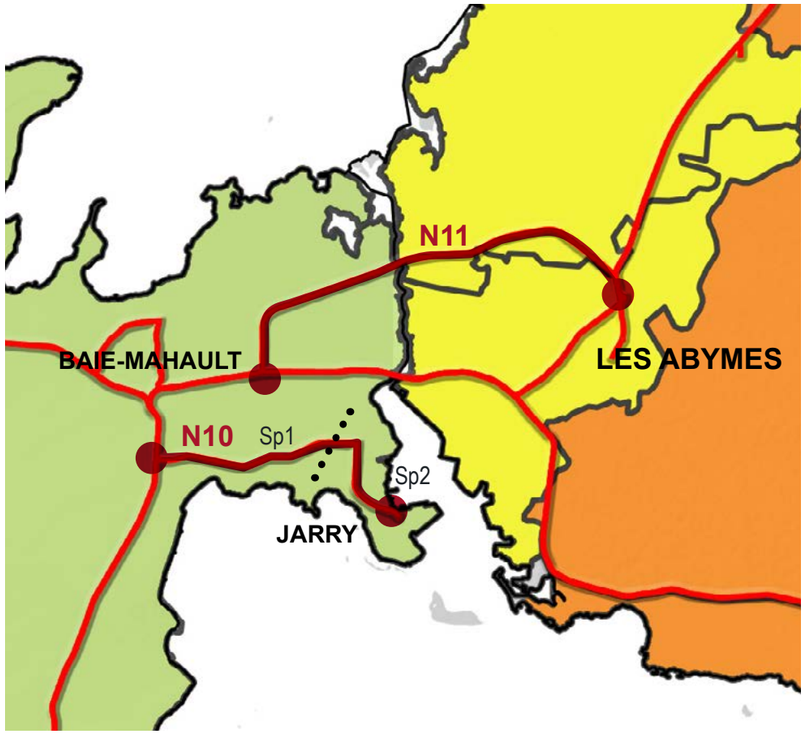
Liaison entre Baie-Mahault et les Abymes et l'aéroport Guadeloupe-Pôle-Caraïbe

RN10 - ROUTE DE JARRY - PORTRAIT

RN10 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 10
- Dénomination possible : Route de Jarry
- Caractéristiques principales : Route avec la plus grande façade commerçante et industrielle de l'archipel
- Longueur : 5,5 km
- Point de départ : échangeur de Jabrun-Moudong avec la RN1
- Point d'arrivée : port autonome Pointe de Jarry
- Commune traversée : Baie-Mahault
- EPCI concernés : Communauté d'agglomération Cap Excellence
- Nombre de séquences paysagères identifiées dans le cadre du Plan Paysage : 2

LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN10



LÉGENDE

Route nationale / RN

Grands ensembles paysagers (GEP)

GEP des plaines de Grande-Terre

GEP des plateaux de Grande-Terre

GEP du Nord Basse-Terre/ Côte au vent

Sources: Atlas des Paysages de la Guadeloupe

Au sein de l'unité paysagère des **Vallons Urbanisés de la Confluence**, la RN10 traverse la zone industrielle et commerciale de Jarry. Poumon économique de la Guadeloupe avec près de 10 000 emplois et une zone de chalandise qui s'étend à l'archipel entier, le foncier y est recherché. La mutation commerciale effrénée du secteur provoque la transformation rapide des espaces disponibles. Le paysage, à l'image de toute grande zone d'activités, se caractérise par le redondance des formes de bâti, de la signalétique et des voies de circulations de desserte.

Cette dynamique de mutation commerciale continue de progresser dans tout le nord-ouest de l'unité des **Vallons Urbanisés de la Confluence**. Les **zones les plus humides de mangrove** sont encore préservées bien que grignotées à la marge. Une importante forêt humide sépare la zone commerciale de Jarry et la zone de la Jaille.

Voie de desserte vitale au fonctionnement de la zone d'activités, la RN10 traverse un paysage dédié au commerce saturé de signes. Dans une première séquence vallonnée et fortement urbanisée, la route offre une ouverture visuelle restreinte, avec toutefois quelques panoramas sur les reliefs lointains de la Basse-Terre. Dans une deuxième séquence au relief plat, la route se prolonge jusqu'à la pointe sud-est de Jarry vers les installations industrialo-portuaires du Grand Port Maritime.

DÉCOUPAGE EN SÉQUENCES PAYSAGÈRES

SP1 - LA ROUTE, VITRINE DU COMMERCE
Artère urbaine en 2x2 voies desservant la zone industrielle et commerciale, dans un secteur vallonné et fortement urbanisé

SP2 - VERS LE PORT AUTONOME
Une route à 2 voies desservant la zone industrielle et portuaire dans un secteur plat

RN10 - ROUTE DE JARRY - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Giratoire à l'intersection RN10 / RD32 : de vastes espaces engazonnés caractérisent l'infrastructure du rond-point et les talus adjacents. Des arbres de moyen développement apportent de l'ombrage aux parkings sans masquer les enseignes commerciales - Fp Signes



Traversée de la forêt marécageuse à Moudong : les continuités écologiques terrestres sont interrompues par une route au gabarit très large. Ici par exemple, une mangouste tente de traverser - Fp Signes

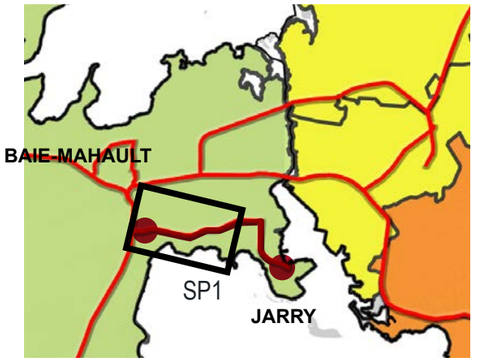


Traversée de la zone commerciale : les commerces profitent de l'effet de vitrine apporté la route - Fp Signes

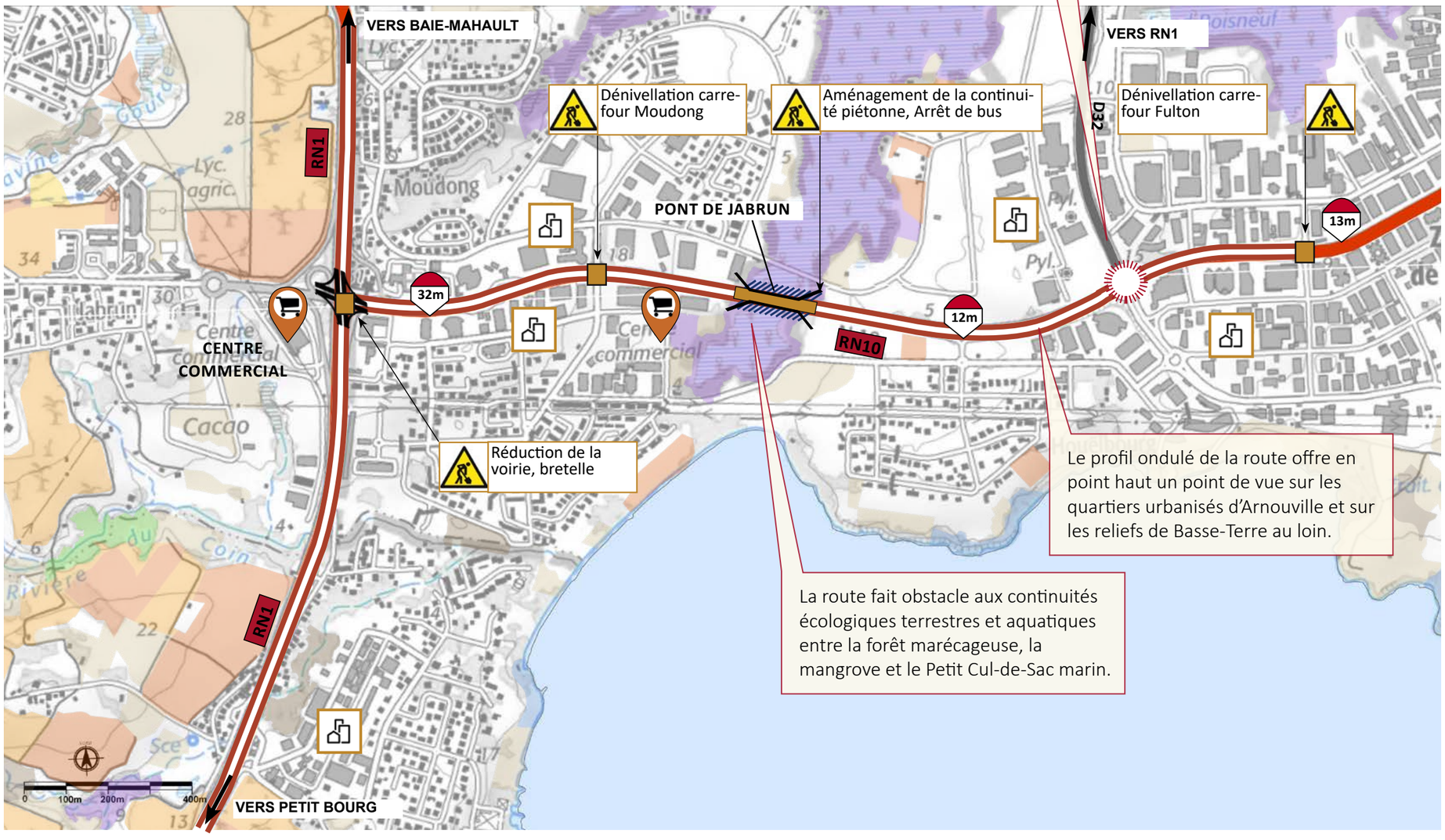


Traversée de la zone industrielle vers le pointe de Jarry- Fp MRuffin

RN10 - SP1 ZONE DE JARRY - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



Giratoire dont les dimensions considérables créent de vastes espaces verts : surfaces engazonnées et végétation ornementale



Le profil ondulé de la route offre en point haut un point de vue sur les quartiers urbanisés d'Arnouville et sur les reliefs de Basse-Terre au loin.

La route fait obstacle aux continuités écologiques terrestres et aquatiques entre la forêt marécageuse, la mangrove et le Petit Cul-de-Sac marin.

VERS BAIE-MAHAULT ← → **VERS JARRY**

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Aeroport
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Prison
- Centre commercial
- Hôtel de tourisme
- Etablissement administratif
- Port

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

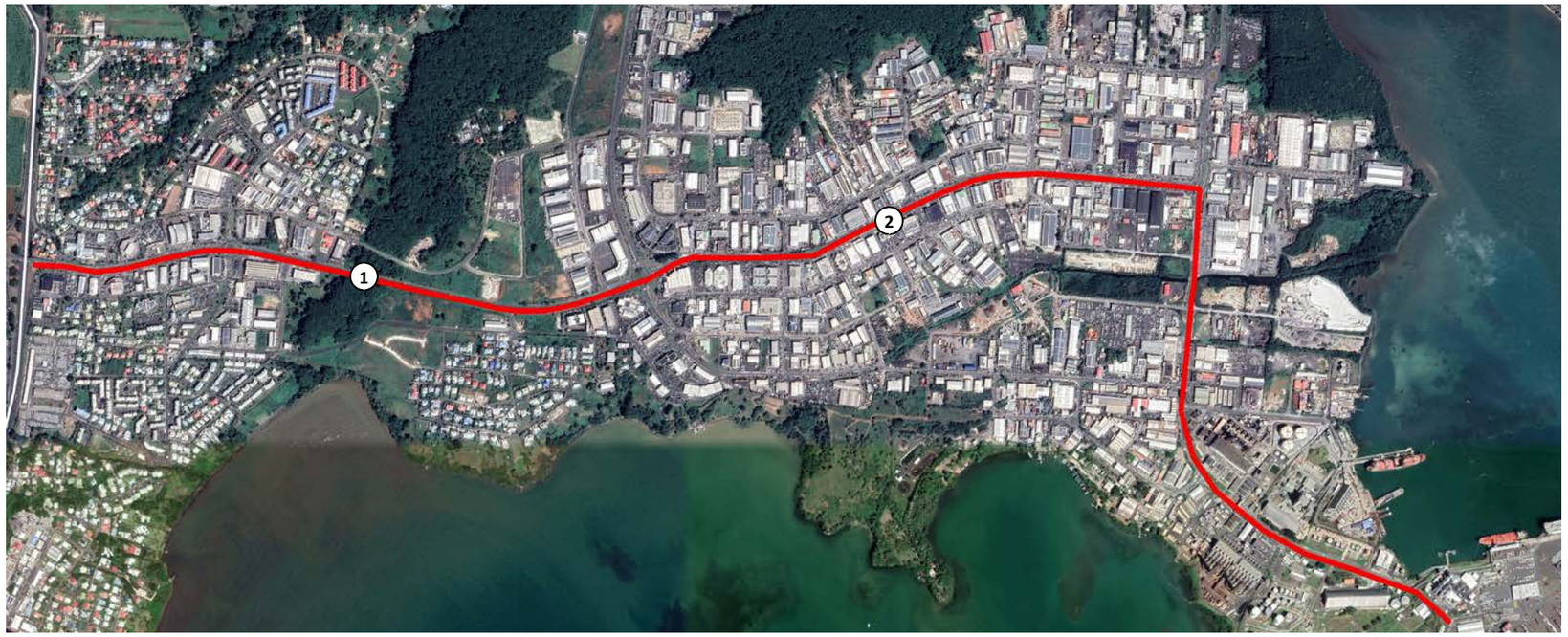
RN10 - SP1 ZONE DE JARRY - DESCRIPTION

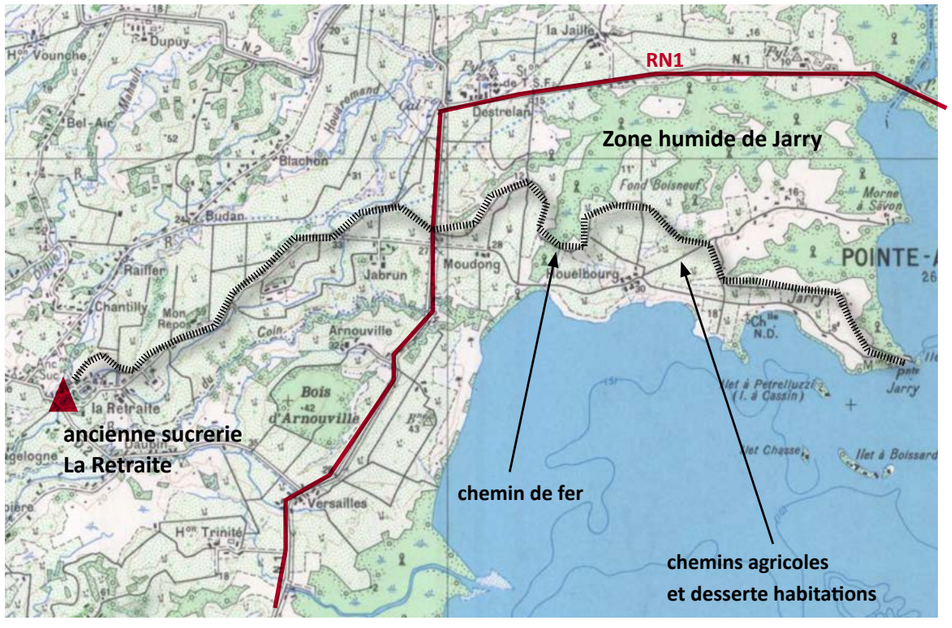
• LA ROUTE, VITRINE DU COMMERCE
Artère urbaine en 2x2 voies desservant la zone industrielle et commerciale dans un secteur vallonné et fortement urbanisé

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et commerciale

• Typologie d'infrastructure : 2x2 voies

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Les Vallons urbanisés de la Confluence.





Extrait Carte IGN 1950

La carte IGN ci-contre permet de voir la transformation historique profonde qu'a connu le Jarry. En 1950, le secteur est encore essentiellement agricole, partagé entre les forêts marécageuses et les champs de cannes à sucre. Une piste et des chemins d'exploitation desservent les quelques regroupements d'habitations. Liée à l'activité cannière et au commerce maritime, une ligne de chemin de fer reliant l'ancienne sucrerie de la Retraite à la pointe de Jarry traverse le secteur d'est en ouest.

Le développement de la zone d'activités du Jarry a donc été fulgurant depuis les années 1950. L'aménagement de la RN10, voirie de desserte aux dimensions importantes a permis le développement d'une zone d'activités considérable, dont la logique d'aménagement est intimement liée à l'automobile. La route offre un effet vitrine aux commerces, dont la valeur architecturale très pauvre marque fortement le paysage et l'enlaidie. De plus, de multiples signes retiennent et détournent l'attention de l'automobiliste : les enseignes commerciales placées en hauteur visibles de loin depuis la route, et les panneaux publicitaires aux couleurs criardes, placés au gré des opportunités. ②

Le retrait des panneaux d'affichage permettrait d'ouvrir les vues et d'aérer le paysage. Une organisation plus rigoureuse du traitement des enseignes, totems et autres affichages apporterait une lisibilité du paysage urbain et un cadre de vie amélioré à la zone de Moudong. Un premier projet d'aménagement de la zone économique où la publicité était repensée a vu le jour à l'orée de l'an 2000 (« Jarry 2000 »). Depuis, certains aménagements routiers ont été réalisés et un nouveau projet intitulé « Jarry 2030 » est en cours d'élaboration.

A l'ouest de la zone, la route traverse un bras de la forêt marécageuse de Jarry, « parenthèse verte » dans le parcours de la RN (terrain du conservatoire du littoral). ①

La configuration en 2x2 voies de la route a pour vocation quasi-unique de drainer les flux automobiles le plus efficacement possible. Il n'y a pas d'aménagements incitatifs pour les mobilités douces actives. Large trottoir, piste cyclable, alignement d'arbres, voies réservés aux transports en commun... pourraient permettre à la route d'adopter la physionomie d'un boulevard urbain, arboré et partagé, plutôt qu'un axe routier de transit.

Les perspectives de requalification de la route doivent prendre en compte les espaces naturels encore présents sur le secteur : préservation de la forêt humide et rétablissement des continuités écologiques coupées.

RN10 - SP1 ZONE DE JARRY - DESCRIPTION



Paysage dédié au commerce : enseignes commerciales en hauteur perceptibles de loin par les automobilistes, panneaux et drapeaux publicitaires. Cette section de route, aménagée en remblai par rapport au terrain naturel, présente une ambiance particulièrement minérale : absence de végétal aux abords de la voie et nappe de bitume comme seul traitement de sol- Fp SIGNES.



Présence de végétal sous des formes peu qualitatives : quelques arbres d'alignement âgés sévèrement élagués et des espaces engazonnées qui « jaunissent » au soleil - Fp MRuffin



La route crée une coupure dans la forêt marécageuse de Moudong (gabarit de voie large et éclairage) - Fp SIGNES



Boulevard Mahatma Gandhi : 2x2 voies séparées par un terre-plein central bétonné- Fp SIGNES

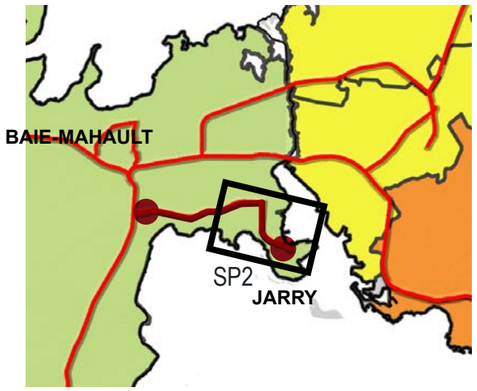
A RETENIR

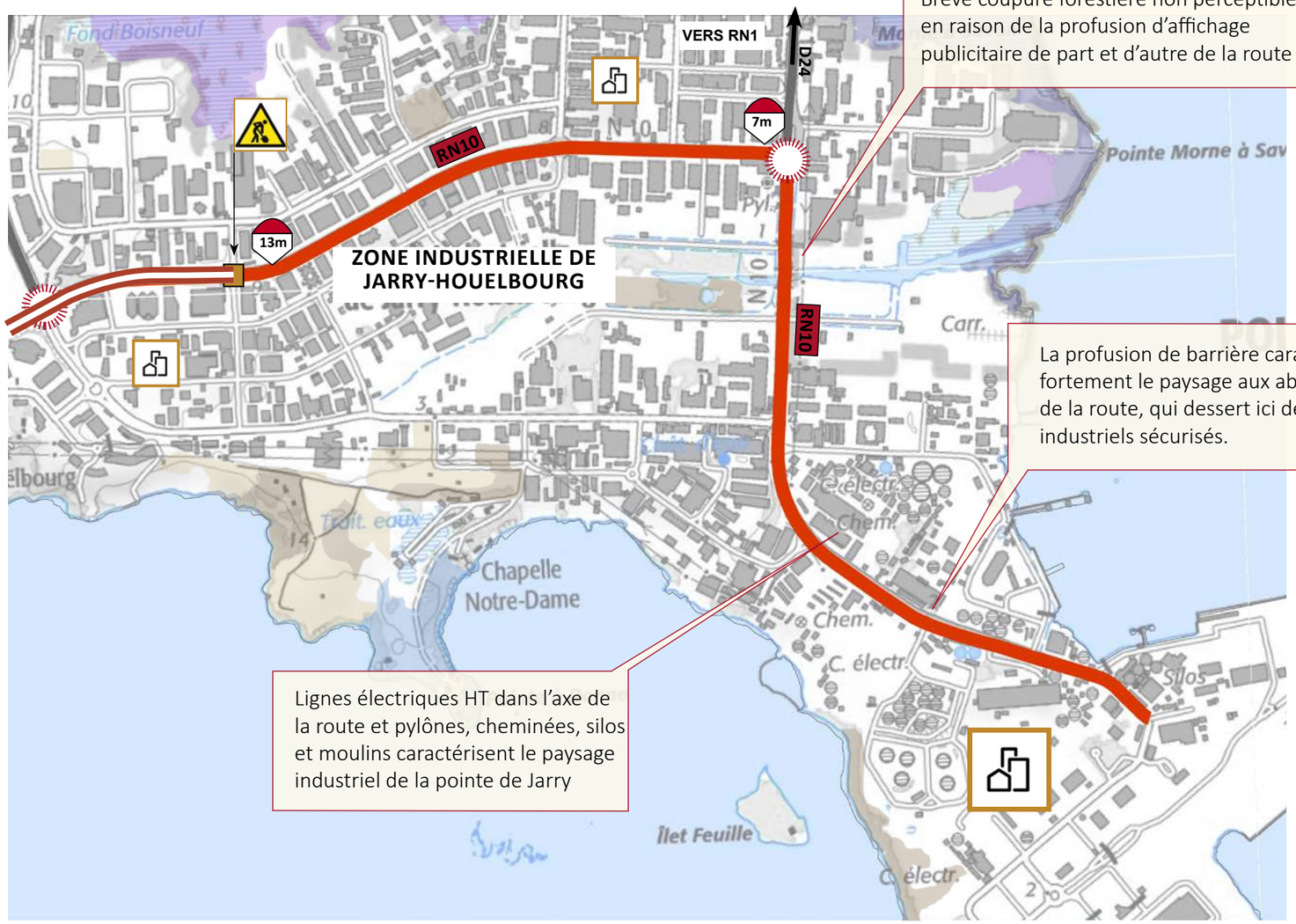
Infrastructure :
- Gabarit très large à 2x2 voies
- Support de développement de la zone d'activités
- Vitrine des activités commerciales

Paysages :
- Devantures, façades commerciales
- La zone humide de Jarry encore visible et encore présente.
- Le paysage dédié au commerce, bardé de signes graphiques

Environnement :
- Milieux et habitats de grande valeur biologique et environnementale, zone humide
- Forêt marécageuse, mangrove, espèces protégées, etc.

RN10 - SP2 POINTE DE JARRY - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES





Brève coupure forestière non perceptible en raison de la profusion d'affichage publicitaire de part et d'autre de la route

La profusion de barrière caractérise fortement le paysage aux abords directs de la route, qui dessert ici des sites industriels sécurisés.

Lignes électriques HT dans l'axe de la route et pylônes, cheminées, silos et moulins caractérisent le paysage industriel de la pointe de Jarry

ELEMENTS ROUTIERS

- Echangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos
- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie centre ville

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines à signaler
- Points de vue à valoriser
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés à préserver
- Espaces naturels à protéger
- Alignement d'arbres à maintenir
- Allée de palmiers à distinguer
- Cours d'eau - Ravines à valoriser
- Cours d'eau temporaire à indiquer

USAGES

- Projets structurants en cours
- Voie douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- «HOT SPOT» Activités sportives et ludo-récréatives

Equipements

- Zone d'activité
- Terrain de sport
- Centre commercial
- Etablissement scolaire
- Hôtel de tourisme
- Etablissement de santé
- Base Nautique
- Etablissement administratif
- Aeroport
- Prison
- Port

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

RN10 - SP2 POINTE DE JARRY - DESCRIPTION

• VERS LE PORT AUTONOME
Une route à 2 voies desservant la zone industrielle et portuaire dans un secteur plat

• Ambiance paysagère dominante : Industrielle et portuaire

• Typologie d'infrastructure : Route prioritaire (2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Les Vallons urbanisés de la Confluence.



Photographie aérienne de la Pointe de Jarry datant de 1950-1965
Source : IGN Remonter le temps



À l'intersection avec la RD24 ① la RN10 oblique vers la Pointe de Jarry et parcourt un secteur au relief plat, évoquant la proximité avec la mer (secteur aménagé par remblai sur les zones marécageuses).

La route croise un cours d'eau dont la maîtrise foncière est assurée par le Conservatoire du Littoral. Cela crée une brève coupure forestière à peine perceptible, tant l'affichage publicitaire par des panneaux de 4 x 3 mètres est prolifique et capte l'attention de l'automobiliste, potentiel client. ②



Pontons d'embarquement face à l'Îlet Boissard

Le paysage change progressivement, les derniers hangars commerciaux laissant place à un paysage industrialo-portuaire, caractérisé par la présence de cheminées, silos, pylônes, moulins et hangars d'une échelle plus grande. En position centrale dans la zone industrielle, la route dessert des sites industriels sécurisés par une double voire triple barrière de sécurité. La profusion de barrières aux abords directs de la route marque donc ici fortement les premiers plan de perception. ③

La RN passe proche du trait de côte, qu'on devine artificiel mais n'offre pas de vue ouverte vers Pointe-à-Pitre et le port maritime de l'autre côté de la rade. La route dessert le port autonome de Jarry avant d'obliquer vers le sud-ouest jusqu'à la Capitainerie. ④ Comme le montre la photographie aérienne datant de 1950-1965, ce secteur est entièrement artificiel, construit par remblai sur la mer.

À la fois axe de desserte des grands sites industriels (EDF, Lafarge, Port Autonome...), la RN10 est aussi un axe de circulation vers les îlets Feuille, Chasse et Boissard. Ces îlets habités, sont accessibles par voie maritime. Plusieurs quais d'embarquement se situent sur le cordon boisé littoral au niveau de la Capitainerie. ⑤

La Pointe de Jarry est un lieu où cohabitent les usages (industriels, commerciaux mais aussi de loisir comme la pêche, la navigation), et où se confrontent des ambiances opposées : le paysage industriel, construit et artificiel contraste fortement avec l'ambiance des cordons boisés littoraux des îlets et les poches boisées, reliquats du paysage originel de forêt marécageuse.

RN10 - SP2 POINTE DE JARRY - DESCRIPTION



Usines présentes vers le port autonome et végétation arborée encore présente par endroit - Fp MRuffin



Profusion des barrières qui sécurisent les sites industriels, qui obstruent ici la vue vers Pointe-à-Pitre - Fp MRuffin



Cheminées, pylônes et silos composent le paysage industriel de la Pointe de Jarry - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Route prioritaire de 7 mètres de large à 2 voies
- Accotements enrobés et abords végétalisés ouverts accentuant le gabarit très large

Paysages :
- Le paysage industrialo-portuaire (réseaux aériens, ligne THT, usines, grandes cheminées de la centrale électrique EDF, etc.)
- Les îlets boisés et habités

Environnement :
- Mangrove côtière de la Rivière Salée

Architecture :
- Architecture industrielle
- Port autonome

Patrimoine :
- Chapelle Notre Dame (non visible depuis la RN)

RN10 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- Paysage péri-urbain d'une des plus vastes zones industrielles et commerciales de France. Poumon économique de la Guadeloupe structurant les paysages de l'archipel, bien au-delà de ses limites physiques, en tant que point focal d'une large périurbanisation qui a boosté le développement des communes alentours.

- La route traverse deux ambiances distinctes :

1. **Paysage dédié au commerce** : architecture commerciale et tertiaire synonyme de « boite à chaussures» climatisée : architecture très pauvre qui banalise le paysage. Bâtiments construits sans lien aux lieux. Ce paysage péri-urbain dédié au commerce est également saturé de signes, bardé de couleurs : multiplication des enseignes commerciales, prolifération des panneaux publicitaires. Engendrant perturbation visuelle, encombrement et fermeture des vues.
2. **Paysage industrialo-portuaire** à la Pointe de Jarry : lignes HT dans l'axe de la route et pylônes très présents, architecture industrielle (silos, moulins, grues, conteneurs). Forte présence visuelle des barrières multiples qui sécurisent les sites industriels.

- Brève coupure forestière comme seul rapport au terrain naturel et au paysage de forêt marécageuse initialement présente.

- Le paysage est fortement artificialisé, anthropisé, sans lien avec la paysage forestier originel. L'aménagement du territoire ne révèle pas le paysage : absence de repère paysager visible depuis la RN, absence d'ouvertures visuelles, excepté furtivement vers les reliefs de la Basse-Terre et les quartiers habités d'Arnouville en descendant du rond-point de Houëlbourg.

- Présence du végétal uniquement à caractère ornementale. Talus et surfaces engazonnés. Des arbres sévèrement élagués. Des palmiers ponctuels, hors échelle, qui ne créent pas réellement d'alignement ou de points d'appel dans le paysage. Absence/manque d'arbre d'alignement et de structures végétales.

- Importance des surfaces imperméabilisées (surfaces des voiries, zones de stationnement, zones extérieures d'activités...). Artificialisation forte des sols. Certaines sections sont très minérales.

MOBILITÉ ET USAGES

- Axe majeur de desserte de la Zone Commerciale et Industrielle de Jarry, point d'entrée principal du transport routier des marchandises sur l'archipel guadeloupéen (90% à 95% des marchandises arrivent et partent de cette zone). La RN10 est l'axe majeur entre le port de Jarry et la zone commerciale.

- Maillage important avec le réseau viaire secondaire (RD32, RD24), créant un réseau dense de circulation en lien avec la RN1 qui contourne Jarry sur près de 6 km au nord, et la RN2 qui connecte Jarry à l'ouest. Route jalonnée de six giratoires aux dimensions variables

- Hétérogénéité de traitement de l'infrastructure : allure de voie rapide à l'ouest (bretelle d'insertion, glissière de sécurité, absence d'accès riverains), boulevard péri-urbain en 2x2 voies avec terre-plein central et accotements larges enrobés, puis large route à 2 voies dans la zone industrielle à la Pointe de Jarry.

- Une grande partie de l'activité économique guadeloupéenne se concentre dans l'agglomération pointoise, principalement à Jarry. La **densité des trafics dans cette zone entraîne des problèmes de congestion routière importants**. Les carrefours non traités par giratoire peuvent rapidement être source de congestion et le manque de stationnement conduit à un empiétement de nombreux véhicules sur la chaussée.

- Consommation des espaces sans prise en compte des aléas naturels : même si ce secteur n'est pas habité et est dédié à l'activité économique et industrielle, il est situé en zone rouge du Plan de Prévention des Risques Naturels (aléa inondation et submersion). Les bâtiments font obstacle physique à l'écoulement des eaux.

- Monofonctionnalité de l'infrastructure : circulation automobile de véhicules légers et de camions transporteurs. Absence de piste cyclable, de trottoirs bordurés ou d'espaces publics.

- Des projets sont menés par le Conservatoire du Littoral pour créer des itinéraires de promenade sur le littoral et au sein de la mangrove. Ces aménagements permettraient de révéler le paysage dans une perspective de valorisation locale (lieu de promenade pour les riverains) et touristique. Un maillage des ces itinéraires depuis la RN serait intéressant.

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN10 est une route essentiellement urbaine. Elle est proche d'un vaste espace à enjeux avec les zones humides de Jarry (forêt marécageuse/mangrove), mais ne les approche vraiment qu'au niveau de Moudong. Dans ce secteur, sa configuration à 2 x 2 voies génère un effet de coupure notable sur cet espace à enjeux.

Les secteurs à enjeux, le long de la RN10, sont :

- **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). C'est uniquement sur le secteur Moudong/Houëlbourg que la RN10 approche ces espaces de qualité : forêt marécageuse, mangrove.

- **Les ruptures de continuités terrestre ou aquatique lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau avec des seuils créant une rupture de l'écoulement des eaux, franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement.
Sur la RN10, le SRPNB n'en identifie aucun, mais dans le secteur Moudong/Houëlbourg, sa configuration à 2 x 2 voies coupant un bras de forêt marécageuse constitue une rupture avérée.

DIAGNOSTIC PAYSAGER - RN10

Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Fenêtres paysagères

Fenêtre dynamique

Ambiances paysagères

- forestière
- péri-urbaine
- rurale
- industrielle

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

- Ouvrages d'art
- Espaces remarquables sur le plan paysager
- Patrimoine bâti

Aménagements routiers

- Rotule routière
- Échangeur
- Giratoire
- Intersection majeure

0 0,5 km

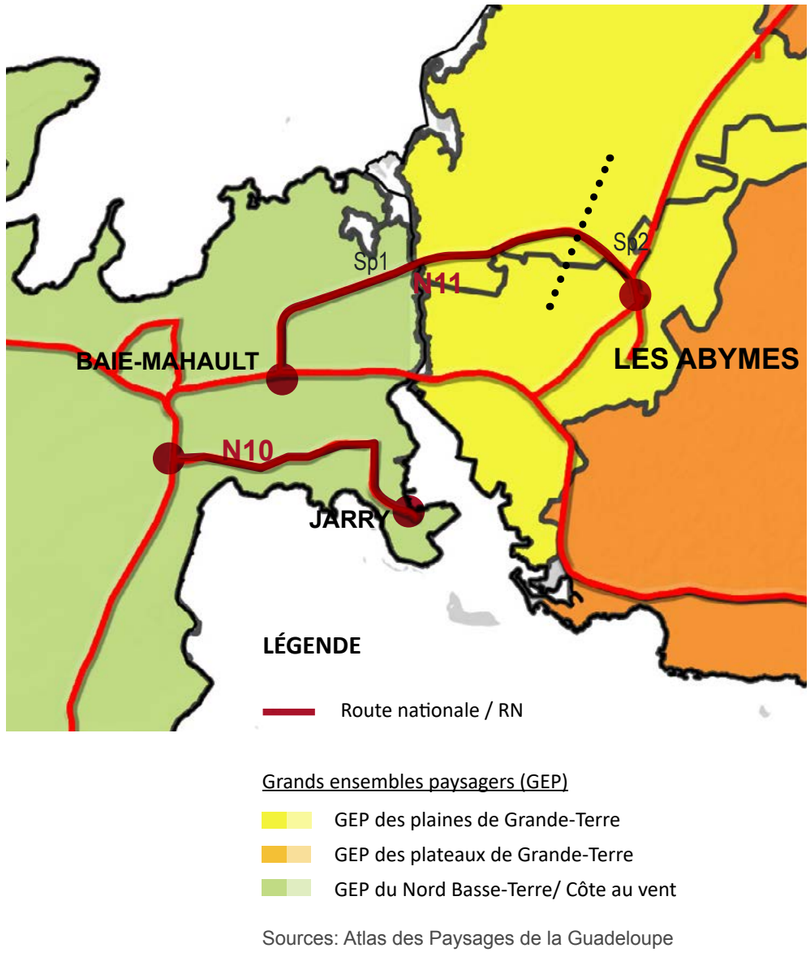
Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS, Atlas des Paysages de Guadeloupe, Karugéo

RN11 - ROCADE DE L'ALLIANCE - PORTRAIT

RN11 - FICHE D'IDENTITÉ

- Appellation : Route Nationale 11
- Dénomination possible : Rocade de l'Alliance
- Caractéristiques principales : Voie expresse de contournement de l'agglomération pointoise
- Longueur : 9,3 km
- Point de départ : échangeur de la Jaille/ intersection avec la RN1 et la voie verte RD32
- Point d'arrivée : Rond-point du Petit Pérou/ intersection avec les RD125/RD129
- Communes traversées : Baie-Mahault, les Abymes
- EPCI concernés : Communauté d'agglomération Cap Excellence
- Séquence paysagère identifiée dans le cadre du Plan Paysage : 2

LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RN11



SP1 - TRAVERSÉE EN TERRE HUMIDE
La route tranche en deux un vaste écrin de mangrove et de forêt marécageuse

SP2 - AUTOROUTE URBAINE
Porte d'entrée dans l'agglomération pointoise, côté les Abymes

La RN11 double la RN1 et constitue le seul autre lien entre Grande-Terre et Basse-Terre, en franchissant également la rivière Salée avec le pont de l'Alliance (pont construit en septembre 1997).
Elle offre ainsi une voie de contournement de l'agglomération Pointoise entre les deux îles.
A l'Est, elle vient également doubler la RN5 (RN11 prolongé par la RD129) entre Les Abymes et Pointe-à-Pitre.

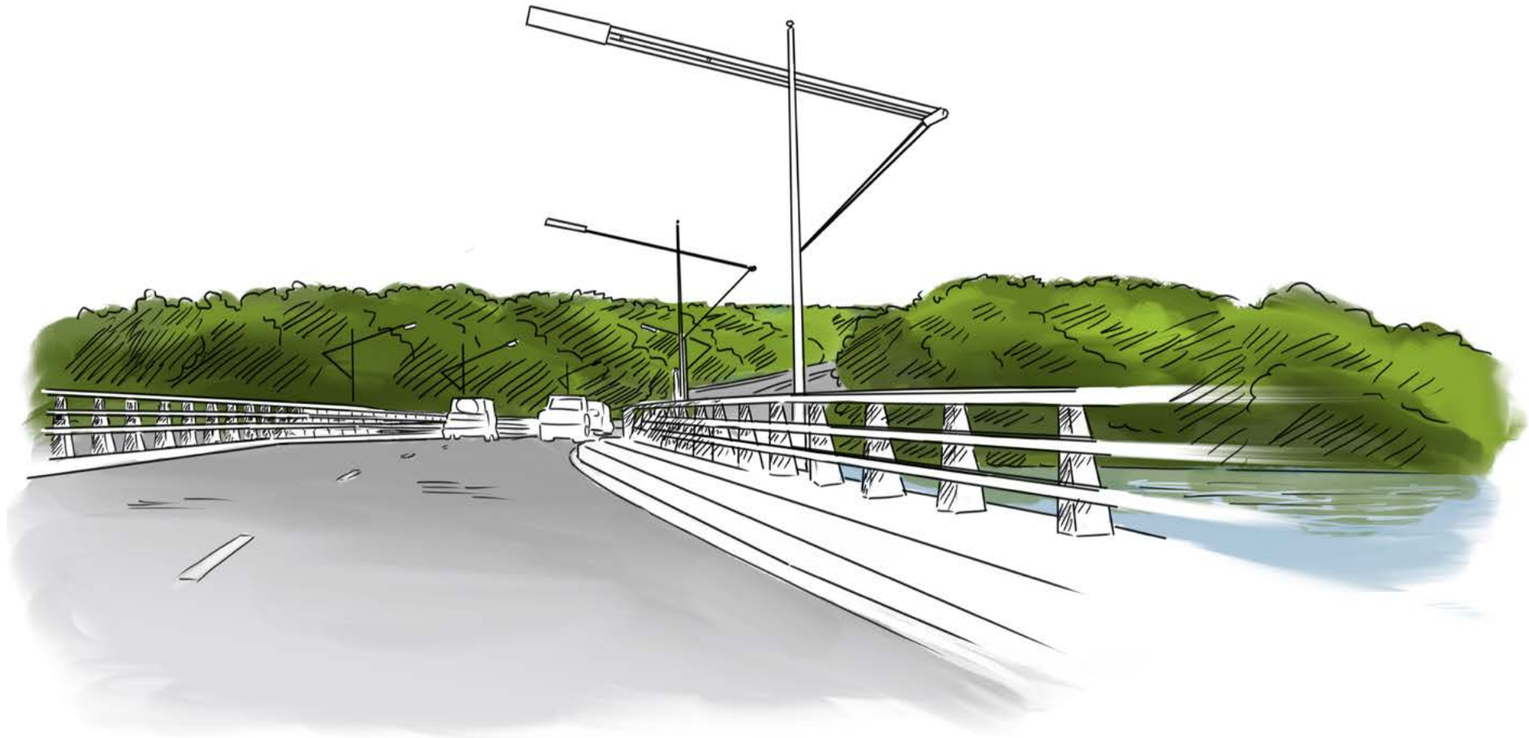
La RN11 alimente des secteurs stratégiques aussi bien pour l'agglomération (ZAC Providence) que pour l'archipel (Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes) à travers deux séquences bien distinctes.

La route sort de l'espace urbain de la Jaille et du Bourg de Baie-Mahault pour franchir la limite Basse-Terre/Grande Terre dans un paysage naturel, à travers une forêt marécageuse puis une brève coupure de prairies humides, avant d'atteindre les mangroves et de franchir la Rivière Salée par le Pont mobile de l'Alliance. Après la fermeture du paysage causée par l'urbanisation entourant la route, c'est donc les espaces boisés qui cadrent le regard.

Le Pont de l'Alliance, assurant la transition entre Basse et Grande Terre, se trouve au cœur d'un vaste écrin de mangrove et de forêt marécageuse, montrant la surprenante épaisseur de ce cordon vert de formations forestières littorales. Le profil galbé du pont place l'automobiliste en léger surplomb, favorisant les vues sur la Rivière Salée.

Arrivée en Grande-Terre, le paysage de mangrove entoure encore le conducteur avant de laisser de plus en plus place à nouveau à l'urbanisation, avec l'aéroport bordant le sud de la route, prémices de l'urbanisation plus dense, après ces paysages de prairies humides, tout en gardant une vaste ouverture visuelle. En effet, les espaces de l'aéroport sont ouverts et en arrière-plan, tandis que les prairies humides encerclent la route et permettent au regard de se perdre au loin. Une fois l'aéroport passé, la RN11 s'enfonce dans l'agglomération pointoise.

RN11 - ROCADE DE L'ALLIANCE - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Traversée de la Rivière Salée par le pont mobile de l'Alliance, construit en 1997



Échangeur de l'aéroport

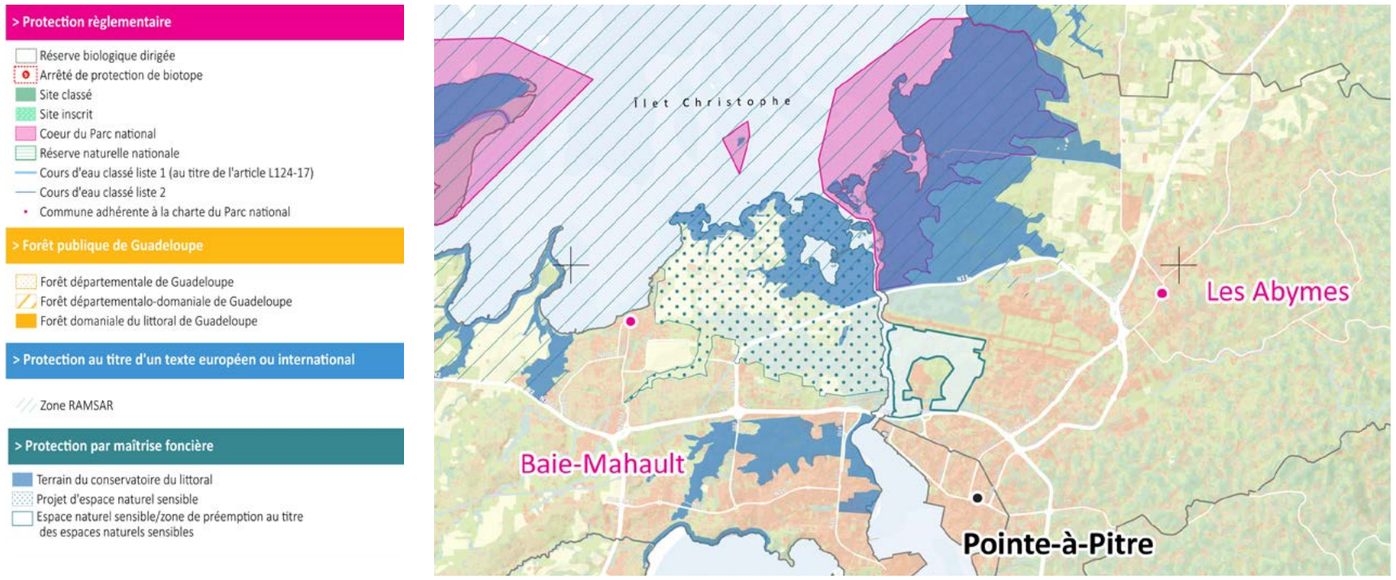


Section rond-point de l'Alliance > rond-point des Armées



Échangeur de l'aéroport, au loin les reliefs de Basse-Terre

RN11 - ROCADE DE L'ALLIANCE - AMBIANCES PAYSAGÈRES



Extrait de la carte des espaces naturels protégés de Guadeloupe



Mangrove de la Rivière Salée au droit du pont de l'Alliance - Fp SIGNES H.BARDINAL

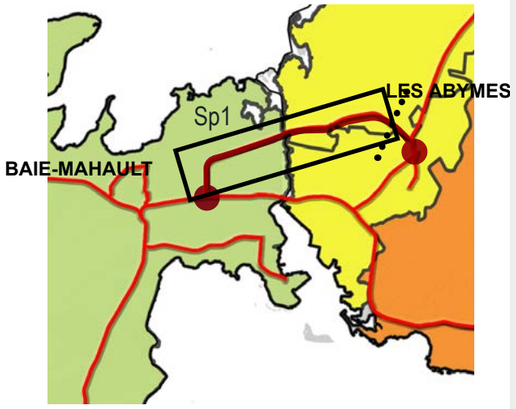


Voie rapide au langage autoroutier traversant l'écrin forestier littoral- Fp Signes



Forêt marécageuse- Fp ONF Guadeloupe

RN11 - SP1 MANGROVE ET AÉROPORT - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

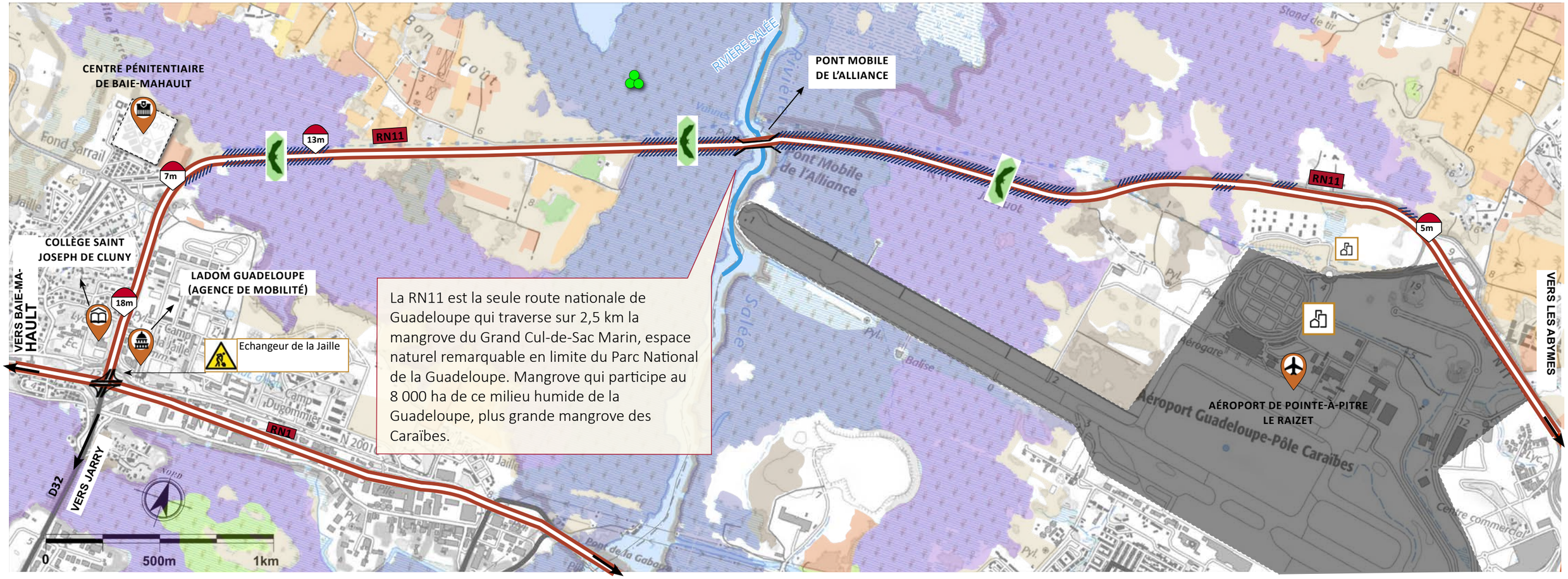
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



La RN11 est la seule route nationale de Guadeloupe qui traverse sur 2,5 km la mangrove du Grand Cul-de-Sac Marin, espace naturel remarquable en limite du Parc National de la Guadeloupe. Mangrove qui participe au 8 000 ha de ce milieu humide de la Guadeloupe, plus grande mangrove des Caraïbes.

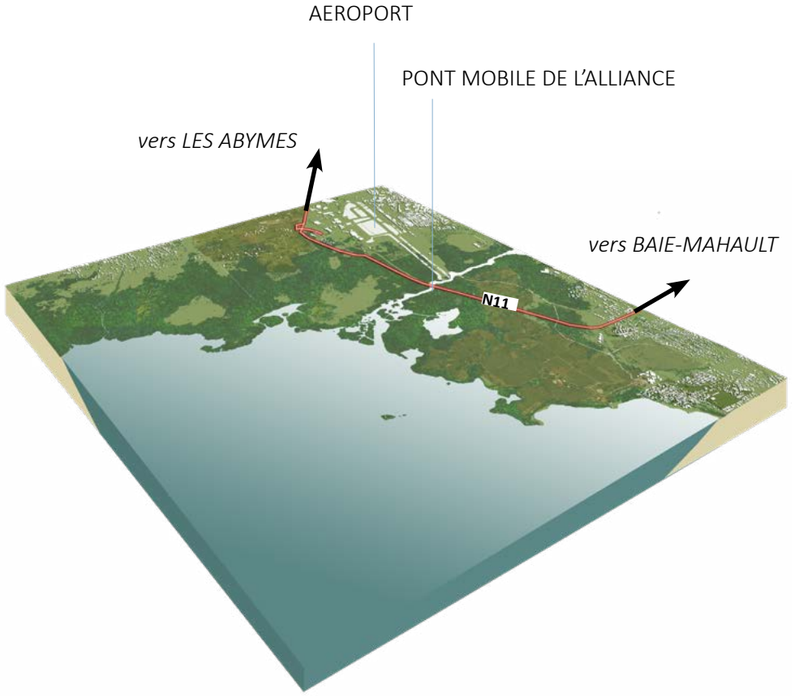
RN11 - SP1 MANGROVE ET AÉROPORT - DESCRIPTION

• TRAVERSÉE EN TERRE HUMIDE
La route tranche en deux un vaste écrin de mangrove et de forêt marécageuse

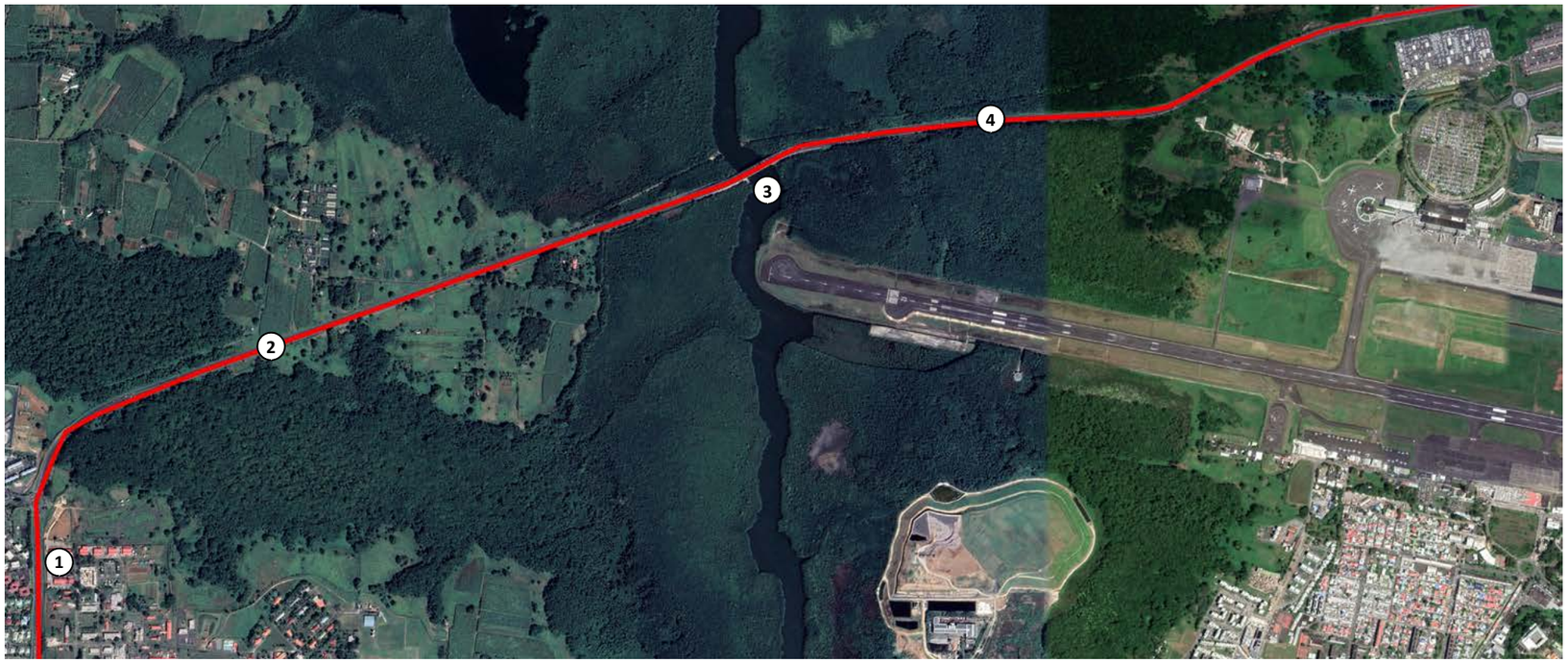
• Ambiance paysagère dominante : Essentiellement naturelle et urbaine à la marge

• Typologie d'infrastructure : Voie expresse (2x2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages : Les Vallons urbanisés de la Confluence - La Plaine des Abymes



La RN11 parcourt des espaces naturels et agricoles remarquables du littoral. Cette route en pleine nature pourrait se transformer tout en gardant sa fonction de lien entre Baie Mahault et les Abymes.



Sur ses premiers 700 m de voirie, le route ne dessert aucun quartier, aucune activité, aucun établissement excepté l'accès à la ZAE de la Jaille II. ① Une fois traversé ce secteur urbanisé, la route trace dans la forêt marécageuse puis traverse les espaces agricoles et ouverts de « Bon Goût » ②. Elle pénètre ensuite de nouveau dans la mangrove de la rivière Salée, et enjambe le bras de mer par le pont basculant de l'Alliance construit en 1997. ③

La RN11 est une voie rapide aménagée à la fin du 20ème siècle pour contourner l'agglomération pointoise et diminuer les temps de trajets entre Baie-Mahault et les Abymes. Le parcours de la voie rapide à 110 km/h ne laisse aucune temporalité pour observer le paysage caractéristique de la Guadeloupe et de la Rivière Salée.

Seul itinéraire de l'archipel donnant à voir le paysage de forêt marécageuse et de mangrove, le potentiel de la route comme vecteur de découverte pourrait être valorisé. Des usagers font du sport et longent la route de l'autre côté de la glissière de sécurité (fermeture de la route à la circulation automobile le dimanche matin).

Dans la section urbaine de la route, des cheminements piétons pourraient être aménagés sur les bas-côtés afin de connecter la route au tissu urbain et de créer du lien avec les quartiers. La requalification de la route pourrait également intégrer des pistes cyclables sur les franges de son emprise actuelle à destination des cyclistes qui empruntent la voie rapide aujourd'hui.

CONSTATS BIODIVERSITÉ
Au regard de la biodiversité, la RN11 traverse l'un des milieux les plus sensibles de la Guadeloupe. La route a créé une coupure de 23,00 mètres de largeur totalement infranchissable par toutes les espèces inféodées à ce milieu. ④

Si la mangrove est aujourd'hui fortement impactée par le tracé de la RN11 qui a littéralement coupé les continuités de forêts de palétuviers des mangroves de Bon Goût et Jacquot, elle n'est pas seule responsable de l'affaiblissement de cette forêt humide, caractéristique de la Rivière Salée. Ce secteur a été fortement grignoté par différents aménagements aux échelles imposantes (extension de la piste de l'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, extension urbaine des activités du Pôle Caraïbe, réalisation de la décharge de la Gabarre en 1973 sur les mangroves et forêts marécageuses).

RN11 - SP1 MANGROVE ET AÉROPORT - DESCRIPTION



Entrée sur le RN11 au giratoire de Fond Sarrail- Fp SIGNES



Traversée routière expresse de la forêt marécageuse, entre glissière de sécurité et glissière centrale en béton. Un cycliste circulant sur le bas-côté laisse entrevoir le potentiel de voie verte de l'itinéraire de la RN11 - Fp SIGNES.



Franchissement de la Rivière Salée, Pont de l'Alliance direction Baie Mahault - Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une voie rapide pratiquée par tous les usagers (vélos)
- Connexion entre Basse-Terre (Baie Mahault) et Grande-Terre (les Abymes).
- Contournement de l'agglomération Pointoise

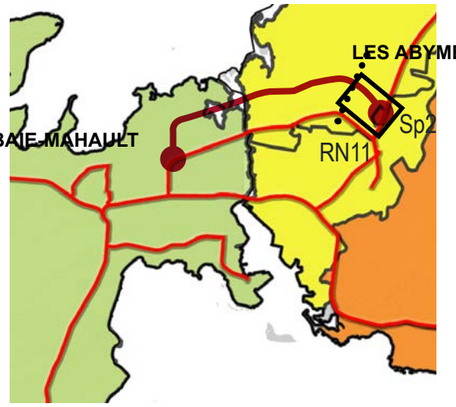
Paysages :
- Zone humide, forêt marécageuse, mangrove.
- Rivière Salée
- Tableau unique de la mangrove de Rivière Salée
- Paysages à mettre en avant et à valoriser.
- Espaces remarquables du littoral

Environnement :
- Milieux uniques et très sensibles.
- Forêt marécageuse, mangrove, zones humides, espèces protégées, etc.
- Coupure des corridors et de milieux uniques sur l'archipel.
- Parc National, Zone Humide RAMSAR

Architecture :
Pont de l'Alliance

Patrimoine :
- Naturel (Forêt marécageuse, mangrove Rivière Salée, etc.)

RN11 - SP2 JONCTION RN11/RN5 - ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES



ELEMENTS ROUTIERS

- Délaissés
- Point d'altitude (287m)
- 2x2 voies
- Voie en front de mer
- Bretelle de sortie
- Échangeur
- Carrefour RN/RD
- Pont
- Passerelle piétonne
- Aire de repos

CONSTATS BIODIVERSITE

- Points de conflit - Rupture des continuités écologiques terrestres
- Obstacle de l'écoulement - Rupture des continuités écologiques aquatiques
- Coupure de continuités pour les chiroptères
- Milieux forestiers de qualité en interface avec la route
- Zone humide en interface avec la route
- Espèces d'orchidées patrimoniales liées aux forêts xérophiles
- Sites de ponte de tortues marines
- Populations relictuelles d'iguanes des Petites Antilles

USAGES

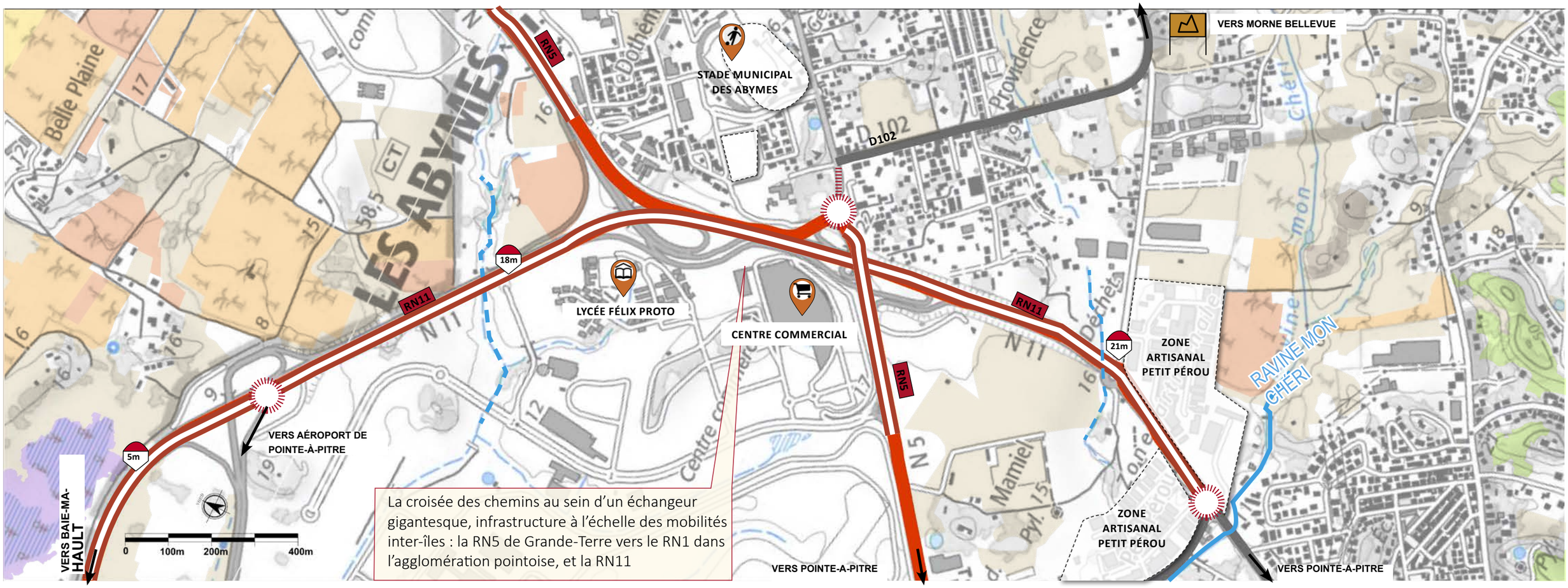
- Projets structurants en cours
- Voies douces - Mobilité active
- Activités et sites touristiques majeurs
- « HOT SPOT » pour les activités sportives et ludo-récréatives

ÉQUIPEMENTS

- Zone d'activité
- Etablissement de santé
- Etablissement administratif
- Terrain de sport
- Etablissement scolaire
- Base Nautique
- Centre commercial
- Hôtel
- Port
- Prison
- Aeroport

ELEMENTS DE PAYSAGE SIGNIFICATIFS

- Patrimoines
- Points de vue
- Espaces naturels
- Alignement d'arbres
- Allée de palmiers
- Cours d'eau Ravines
- Cours d'eau temporaire
- Site historique
- Centre ville historique
- Jardins privés
- Parc urbain
- Espaces boisés



La croisée des chemins au sein d'un échangeur gigantesque, infrastructure à l'échelle des mobilités inter-îles : la RN5 de Grande-Terre vers le RN1 dans l'agglomération pointoise, et la RN11

RN11 - SP2 JONCTION RN11/RN5 - DESCRIPTION

• AUTOROUTE URBAINE
Porte d'entrée dans l'agglomération pointoise, côté les Abymes

• Ambiance paysagère dominante : Urbaine et agricole

• Typologie d'infrastructure : Voie expresse (2x2 voies)

• Unité paysagère traversée selon l'Atlas des Paysages :
Les Plaines de Grande-Terre - La Plaine des Abymes

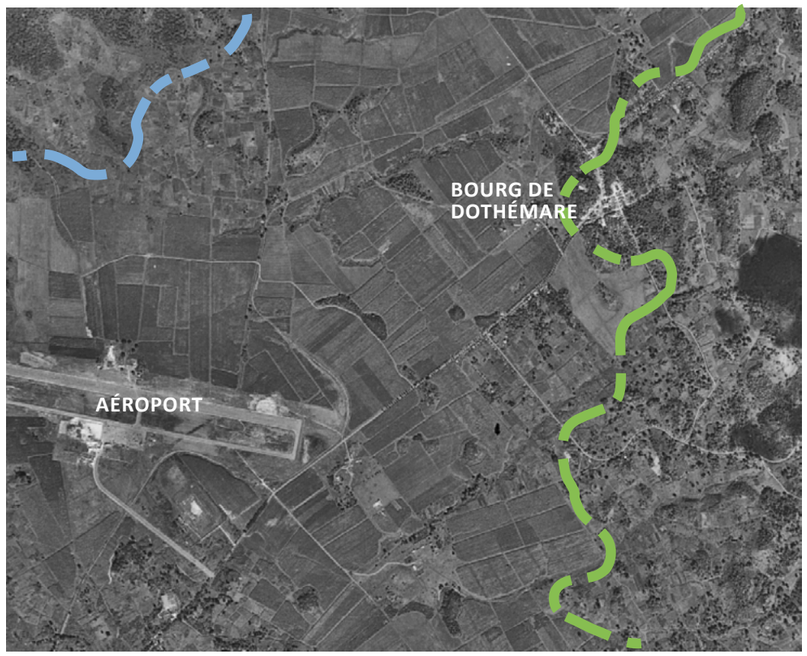
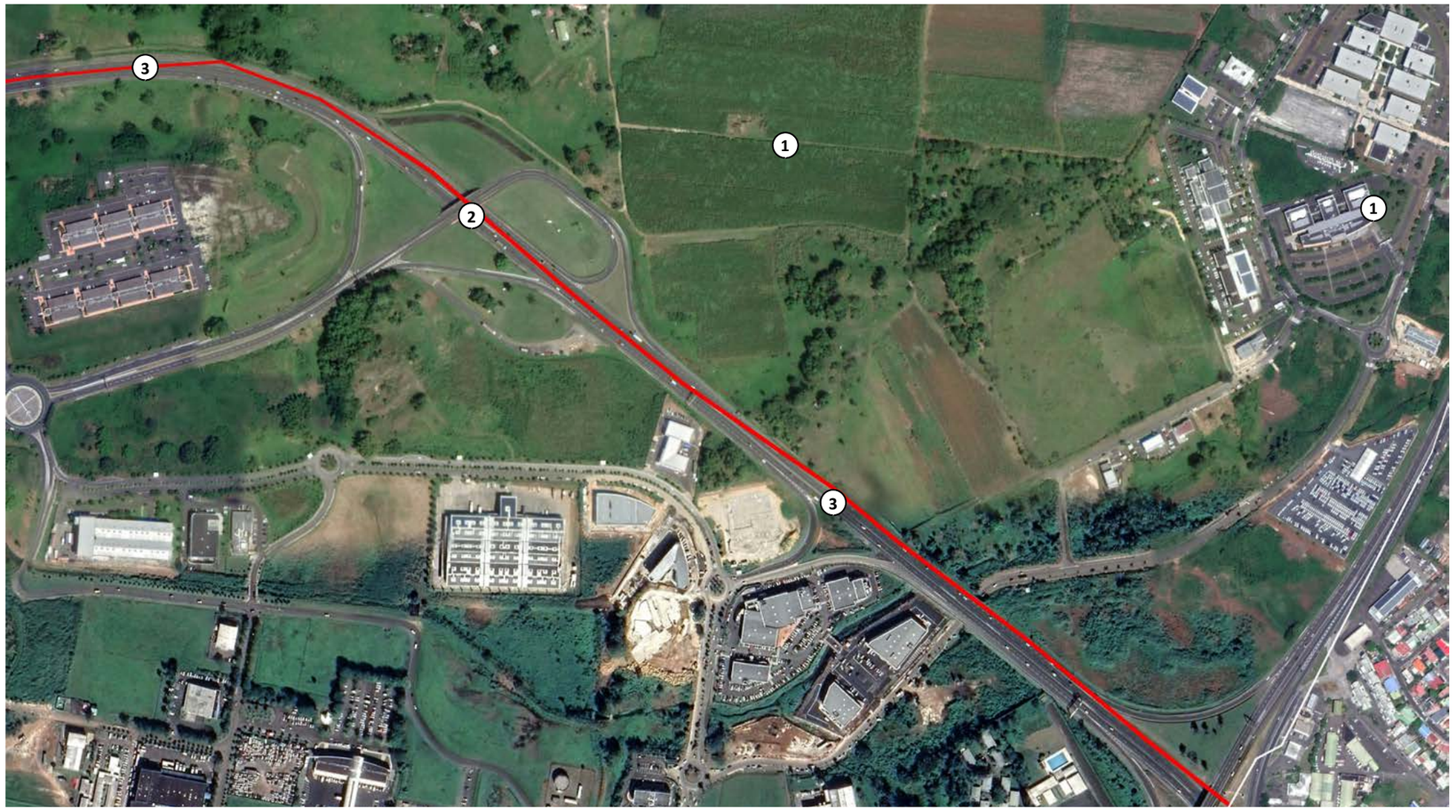


Photo aérienne 1950 - L'occupation du sol entre l'aéroport de la Guadeloupe et le bourg de Dothémare, espaces agricoles occupés par la canne à sucre, les limites naturelles de la zone humide et des Grands Fonds.



La route traverse un paysage agricole où se mêle une urbanisation récente. Si les espaces agricoles sont bien identifiables, ce n'est pas le cas de l'urbanisation dont les formes et l'architecture alternent entre les grands volumes des zones commerciales et celles plus petites des quartiers de Dothémare et Providence. Tous les ouvrages et bâtiments d'activités de l'aéroport Guadeloupe-Pôle Caraïbes installent également de nouveaux filtres à cette entrée dans l'agglomération pointoise. ①

La route est jalonnée par l'échangeur de l'aéroport, caractérisé par de vastes espaces ouverts et engazonnées qui ne présentent aujourd'hui aucun intérêt pour la biodiversité ni pour l'environnement. Cet ouvrage, dont l'emprise est considérable, a consommé les terres agricoles de Belle-Plaine. ② Au vue de la surface que représente ces espaces verts infrastructurels, leur potentiel écologique n'est pas négligeable. Cette réflexion est à généraliser à l'ensemble des échangeurs du réseau routier régional, ouvrages grands consommateurs d'espace et perturbateurs du paysage (cf projet TVB actuellement engagé par la Région).

Donnés chiffrées sur l'échangeur de l'aéroport :
Emprise totale de l'échangeur : Environ 5 ha (limite voirie périphérique)
Surface de voirie (RN et voies de desserte) : Environ 1,7 ha
Espaces verts : 3 ha

La rocade de l'Alliance a été construite avec des normes adaptées à ce qu'on attend d'elle : absorber le trafic entre de grand pôle générateur de trafic (Basse Terre, aéroport, agglomération pointoise,...). Le vocabulaire d'aménagement employé est purement autoroutier et la configuration en 2x2 voies d'un voie rapide impose des lignes tirées au cordeau, des trajectoires les plus courtes possibles et une grande amplitude des courbes. La vitesse de circulation à 90 km/h laisse peu le temps de découvrir les paysages traversés. ③

RN11 - SP2 JONCTION RN11/RN5 - DESCRIPTION



Giratoire de l'aéroport, direction RN 11 . Fp SIGNES.



Autoroute urbaine- Fp SIGNES



Les vastes espaces ouverts engazonnés de l'échangeur de l'aéroport - Fp SIGNES



Zones humides au bord de la route- Fp SIGNES

A RETENIR

Infrastructure :
- Une voie de contournement aux allures d'autoroute.
- La « route de l'aéroport », première voie empruntée par les touristes voyageant en avion

Paysages :
- Paysages mixtes (zones humides, agriculture, urbanisation)
- Formes urbaines diverses (ZAE, lotissements, zone commerciale, etc..)
- Absence de repère quant aux limites et aux entrée et sortie de ville
- Paysage infrastructurel des échangeurs
- Agricole

Environnement :
- Milieux humides

RN11 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

PAYSAGES ET IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- **Seule itinéraire routier à traverser sur plusieurs kilomètres des formations forestières littorales** : la route traverse ici un écrin de mangrove et de forêt marécageuse, paysage identitaire et patrimonial de Guadeloupe.

- Fenêtres paysagères au niveau du Pont de l'Alliance, offertes par le profil galbé du pont. Vue dans l'axe de la route vers les reliefs lointains de Basse-Terre, vue sur le skyline de l'agglomération pointoise vers le sud (éminences construites qui se détachent de l'horizon)

- Voie rapide employant un langage purement autoroutier (ponts routiers, échangeurs, bande d'arrêt d'urgence, glissières métalliques, déflecteurs de phares, etc.). La configuration en 2x2 voies impose un gabarit routier très large, qui respecte les normes françaises et européennes mais qui peut paraître surdimensionné vis-à-vis du trafic, non adapté à l'échelle du territoire de la Guadeloupe.

- Porte d'entrée aéroportuaire sur le territoire : « Route de l'aéroport » qui livre les premières images et impressions aux visiteurs qui arrivent en Guadeloupe par avion.

- Proportions considérables de l'échangeur de l'aéroport. Vastes espaces ouverts engazonnés. Un projet TVR (Trame Verte Routière) est actuellement en cours pour récréer des poches de biodiversité, par des actions de végétalisation sur le zonage foncier disponible immédiatement.

MOBILITÉ ET USAGES

- Voie de contournement aménagée pour fluidifier la mobilité régionale inter-île (entre Basse-Terre et Grande-Terre), et absorber le trafic entre de grand pôle générateur de trafic (aéroport, agglomération pointoise, centres commerciaux). De ce fait, la route **provoque un effet de coupure à l'échelle locale ; elle n'est pas connectée au tissu urbain** (les accès sont strictement restreints aux échangeurs et aux giratoires).
> notamment sur la section rond-point de l'Alliance > rond-point des Armées, et sur le secteur de Petit Pérou

- Voirie réservée exclusivement à la circulation automobile, mais tout de même empruntée et appréciée par les cyclistes, profitant de l'ambiance forestière et du relief plat. Aujourd'hui l'absence d'aménagement pour les mobilités douces et actives le long de l'itinéraire est compensé par la fermeture de la rocade à la circulation automobile tous les dimanches de 6 h à 11 h pour permettre aux cyclistes de rouler librement.

- À partir du giratoire du Petit Pérou, la RN11 est prolongée par la RD129 sur le territoire des Abymes, desservant des zones d'habitat collectif, des commerces et de nombreux équipements publics. D'une voie rapide, la route devient un boulevard urbain dont le traitement est **hétérogène et discontinu** (2x2 voies, 2 voies, avec ou sans séparateur central, variation du gabarit...). Aspect routier d'un boulevard en contexte urbain dense dans l'agglomération centre (absence de trame verte, de piste cyclable ou de trottoir...)

BIODIVERSITÉ ET CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La RN11 traverse les vastes forêts marécageuses et mangroves, faisant le lien entre Basse-Terre et Grande-Terre, qui constituent des milieux d'une grande richesse écologique. Sa configuration à 2 x 2 voies génère un effet de coupure très fort et son franchissement par la faune y est quasiment impossible, d'autant plus que les vitesses de circulation sont très élevées.

Les secteurs à enjeux, le long de la RN11, sont :

• **Les espaces naturels de qualité en contact direct avec la route.** Il s'agit de point de vigilance. Ce contact peut être positif (découverte des milieux, prévention par rapport aux sensibilités, …) et/ou négatif (dégradation des milieux, dérangement de la faune,…). C'est la totalité des espaces naturels le long de la RN11 qui sont dans ce cas : forêt marécageuse, mangrove, milieu aquatique,…

• **Les ruptures de continuités terrestre ou aquatique lorsque la route vient couper des axes de déplacement pour la faune** : franchissement de cours d'eau avec des seuils créant une rupture de l'écoulement des eaux, franchissement de cours d'eau par buse bloquant les déplacements terrestres sur les berges, coupures de mornes, coupures de couvert forestier… La route fait ainsi « barrage » à tous ces déplacements et crée des points de conflit : déplacements bloqués ou à risque accentués de collision ou d'écrasement.
Ces secteurs à risques, potentiels ou avérés, sont identifiés au SRPNB, qui en recense 2. Ils sont cependant certainement plus nombreux : rupture de continuités pour les amphibiens, reptiles, crustacés, risque de collision pour l'avifaune et les chiroptères (voir ci-après),…

• **Les points de conflits avérés avec les milieux naturels.** Il s'agit de secteurs où des menaces sur le milieu naturel, liées à la route, sont identifiées. Ces menaces sont essentiellement présentes dans les secteurs le plus sensibles comme les abords de cours d'eau, les abords du littoral et les abords des zones humides. Elles peuvent être liées à des ruptures de continuités écologiques (cf ci-dessus) ou à tout autre phénomène lié aux activités humaines induites par la route (dérangement, dégradation, collision,…).

Sur la RN11, il s'agit essentiellement de :
> Risque de collision de chiroptères, en raison de la rupture de la continuité boisée au dessus de la route, dans les secteurs de forêt humides et de mangrove,

> Présence d'espèces végétales exotiques envahissantes (Typha domingensis), nécessitant une gestion spécifiques dans toutes les interventions de gestion pour éviter leur dissémination.

DIAGNOSTIC PAYSAGER - RN11

Seuil paysager,
point de forte sensibilité paysagère

Découpage en unité paysagère
selon l'Atlas des Paysages

Route Départementale

Fenêtres paysagères

Fenêtre dynamique

Ambiances paysagères

péri-urbaine

rurale

forestière

Patrimoines visibles et accessibles par le réseau routier régional

Ouvrages d'art

Espaces remarquables
sur le plan paysager

Patrimoine bâti

Aménagements routiers

Rotule routière

Échangeur

Giratoire

Intersection majeure

0 0,5 km

Conception : MR Paysagiste Conceptrice ; Source données : IGN BDCARTO, BDTOPO, SCAN25, ADMIN EXPRESS.

GLOSSAIRE

A

Accessibilité : Condition d'appréciation d'un lieu par l'expérience sensible. Peut aussi signifier « ouverture au public».

Alignement d'arbres : Implantation d'arbres selon une ligne droite ou courbe accompagnant classiquement les perspectives des jardins réguliers, les voies urbaines ou rurales dont ils soulignent les tracés.

Alignement urbain : Implantation de constructions prenant comme référence les façades des constructions riveraines (alignement sur l'existant), le bord de la voie (alignement sur rue). L'alignement est un principe de composition urbaine qui conditionne fortement le paysage des espaces publics, des voies.

Ambiance : Impression donnée par le milieu dans lequel une personne évolue. Les paysages peuvent évoquer des ambiances très marquées de l'ordre de la ruralité, de l'exotisme, de l'accueil, de l'austérité ou de la gaieté...

Amélioration du paysage : Évolution du paysage vers un meilleur état.

Aménagement des paysages : Actions présentant un caractère prospectif particulièrement affirmé visant la mise en valeur, la restauration ou la création de paysages.

Aménité paysagère : Agrément d'un lieu ou d'un site, expression souvent associée à des aménagements d'accessibilité et d'équipement.

Analyse d'un paysage : Examen d'un paysage dont l'objectif est d'expliquer les raisons qui sont à l'origine de sa présence et de ses évolutions passée et prévisible. L'analyse est à la fois objective selon les méthodes géographiques, mais aussi subjectives en tenant compte des représentations sociales et culturelles.

Appartenance : Le sentiment d'appartenance à un territoire repose sur l'appropriation des valeurs culturelles de ce territoire ou de l'intérêt affectif éprouvé pour lui.

Artialisation : Processus artistique qui transforme et magnifie la nature au moyen de représentations artistiques, littéraires, picturales, photographiques.

B

Banalisation : Processus par lequel un paysage perd tout caractère distinctif en raison de l'effacement de ses caractères singuliers. Ce paysage perd ainsi de son attractivité.

Bassin versant : Portion de territoire délimitée par des lignes de crêtes, dont les eaux alimentent un exutoire commun (cours d'eau, mer, océans, etc.)

Belvédère : Lieu à partir duquel il est permis d'embrasser d'un coup d'œil une scène de paysage. Le terme s'apparente à un point de vue ou panorama en incluant une dimension pittoresque.

Biodiversité : Variété des organismes vivants et des écosystèmes dans lesquels ils se développent.

Bloc diagramme : Représentation graphique d'un espace en trois dimensions permettant de synthétiser les informations du relief et de l'occupation des sols, exprimant les structures paysagères.

C

Caractère paysager : Ensemble d'éléments parfaitement identifiables qui contribuent à différencier deux paysages, sans aucun jugement de valeur. Désigne les qualités ou les défauts des paysages autant liés à leur morphologie, qu'aux symboles qu'ils véhiculent.

Charpente naturelle : Ensemble formé par les éléments du relief, les cours d'eau et la couverture végétale, à la base d'un paysage.

Cheminement : Complexe formé par un chemin, tracé et éléments matériels tels que les repères, les bancs, les plantations qui les jalonnent donnant la possibilité d'une expérience diversifiée de promenade.

Cohérence paysagère : Harmonie produite par un mode d'occupation et d'exploitation des sols permettant de reconnaître dans un paysage des modèles culturels anciens ou nouveaux.

Conservation du paysage : Utilisation et gestion du paysage compatible avec le maintien de ses valeurs environnementales, culturelles, visuelles et perceptives au bénéfice de la société et des générations futures.

Continuité naturelle : Réseau des espaces qui assurent l'intégrité écobiologique d'un territoire.

Continuité paysagère : Enchaînement de motifs dont l'intégrité assure la stabilité du paysage. Les ruptures de continuité par fragmentation ou effacement des motifs qui le composent entraînent la dégradation des paysages, voire leur disparition.

Conurbation : Ensemble formé d'une ville et de ses banlieues ou de villes et villages voisins réunis.

Corridor écologique : Désigne un ou des milieux reliant entre eux différents habitats vitaux pour une espèce ou un groupe d'espèce.

Coteau : Versant d'une petite colline ou d'une vallée de faible ampleur mais bien marquée. Souvent utilisé pour décrire les versants assez raides portant des vignes ou des vergers.

Côte sous le Vent : Côte ouest de l'île de la Basse-Terre qui s'étend de la pointe Allègre au nord à la pointe de Vieux fort au sud. Côte protégé des vents dominants venant de l'est, les Alizés.

Création de paysage : Intervention sur une portion de territoire ayant pour but d'en améliorer l'état paysager et d'en créer un nouveau, inventé, si l'original a disparu ou a été banalisé.

Critère paysager : Opinion par le biais de laquelle sont émises des conclusions ou des décisions concernant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages.

D

Délaissé : Espace abandonné, sans usage, en friche. Dans l'attente de nouvelles affectations, les délaissés urbains et routiers peuvent être l'objet de reconquêtes sociales et de projets de paysage.

Densification : Installation programmée ou spontanée de constructions supplémentaires dans un tissu urbain comportant des lacunes ou remplacement d'immeubles par des constructions élevées.

Densité : Rapport entre une quantité (nombre d'habitants, de logements...) et une surface (parcelle, quartier, commune, etc.).

GLOSSAIRE

Diagnostic paysager : Constat portant sur l'ensemble des caractères d'un paysage donné, incluant la dimension d'usage économique, social, culturel, destiné à poser les bases d'une réflexion en vue d'un projet d'aménagement. Le diagnostic fait appel aux approches géographiques, sociologiques et historiques de la réalité d'un paysage considéré.

Diversité paysagère : Critère d'appréciation de la qualité d'un paysage résultant du nombre, des registres et des intérêts des motifs mis en scène. Elle est source in situ de plaisir et d'appropriation des lieux.

Dynamique territoriale ou paysagère : Processus de transformation en cours liée tant aux évolutions des espèces et des milieux vivants qui les composent qu'à l'activité humaine qui s'y déploie ou à l'évolution des regards et des usages.

E

Échappée visuelle : Vue longue et resserrée limitée par un groupe d'arbres ou tout autre écran visuel. Synonyme : fenêtre, couloir, perspective.

Enjeux de paysage : Pertes ou bénéfices escomptés des dynamiques en jeu sur un paysage.

Éperon : Saillie d'un contrefort montagneux, d'un coteau.

Érosion : Ensemble des actions externes (des eaux, des glaciers, des agents atmosphériques, etc.) qui provoquent la dégradation du relief.

Espace de respiration : Surface visuellement ouverte située entre des espaces plus fermés. Opposition entre des modes d'occupation du sol qui alternent : espace agricole au sein de l'urbanisation dense d'une ville, clairière au sein de la forêt, prairies entre les villages et la forêt...

Espaces naturels sensibles (ENS) : Outils de protection des espaces naturels par leur acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics dont disposent les Départements.

Espace public : Voies publiques et lieux ouverts au public ou affectés à un service public (place, jardin, promenade, etc.)

Expérience paysagère : Expérience mettant en jeu toutes les motivations esthétiques, physiologiques, symboliques de l'approche sensible de l'espace et de la nature.

Évolution du paysage : Processus progressif de transformation d'un paysage d'un état en un autre.

F

Fabrique : Terme emprunté à la peinture de paysage, employé pour le jardin à partir du XVIIIe siècle, il désignait les constructions ajoutées à la nature pour l'embellissement des jardins.
Forme urbaine : Organisation associant la forme de l'espace public, les modes d'implantation et la densité des volumes bâtis, la répartition des fonctions. Le village, le lotissement, la ville constituée, sont des formes urbaines.

Fragmentation : La fragmentation d'un paysage se traduit à toutes échelles par la dégradation, l'interruption, la segmentation, la fermeture, l'occultation ou la disparition des motifs d'intérêt des paysages et de leurs enchaînements en continuités tant physiques que visuelles (continuités écologiques, continuités agricoles ouvertes, continuités de l'espace public du réseau viaire, etc.) sous l'effet des dynamiques non maîtrisées de la végétation, de l'urbanisation et de l'équipement, notamment les infrastructures.

Frange urbaine : Bord d'un espace donné où les caractères sont modifiés par l'apparition d'un autre type d'espace. Dans les franges urbaines, le tissu urbain se présente avec plus ou moins de lisibilité aux espaces ruraux.

G

Géomorphologie : Partie de la géographie physique qui a pour objet la description et l'explication du relief terrestre actuel.

Gestion des paysages : Actions visant à guider et harmoniser les transformations induites par les évolutions sociales, économiques et environnementales (art. 1, Convention européenne du paysage)

H

Horizon : Ligne de rencontre des éléments terrestres et du ciel, point le plus éloigné où peut se porter la vue. L'horizon est aussi important que le cadrage dans la composition paysagère. Sa hauteur contribue à la définition du sens et porte l'intentionnalité de la représentation. L'horizon est en relation avec le point de vue.

Identité ou typicité paysagère : Un paysage s'identifie par les caractéristiques des éléments naturels, culturels, historiques, sociaux et symboliques existants dans l'esprit de l'observateur en fonction de sa culture. L'histoire montre que les valeurs paysagères et l'appréhension d'un certain type d'environnement naturel relèvent de l'appréciation qu'en ont faite d'abord les esthètes, les écrivains, les artistes. Cette identité permet de la distinguer des autres ou de l'apparenter à un type particulier. Contraire de banalisation.

I

Image des paysages : Ce qui est donné à voir, représentation réelle ou virtuelle des paysages.

K

Kassaverie : Habitation où l'on prépare la Cassave ou Kassave, galette de farine de manioc que l'on cuit sur un grand disque de métal appelé platine.

L

Liaison douce : Voie réservée aux circulations des piétons et des cyclistes.

Ligne de force du paysage : Formes ou composantes particulières qui attirent et conduisent le regard et méritent d'être mises en évidence, notamment lorsqu'elles sont brouillées ou occultées.

Lisibilité : Un paysage lisible est un paysage intelligible, chargé de significations accessibles à l'observateur.

Lisière : Partie extrême délimitant une forêt, un champ, un terrain. Les lisières des forêts ou des champs sont des zones de transition sensibles où se plaisent notamment des espèces végétales particulières. Plus largement, la lisière est un terme de réflexion important en matière d'aménagement paysager.

M

Merlon : Terrassement ou levée de terre formant ouvrage de protection (barrière physique, visuelle ou sonore.)

Mode actif / mode doux : Mode de déplacement sans apport d'énergie autre qu'humaine : marché, vélo, etc.

GLOSSAIRE

Morne : Relief de forme arrondi, petite colline.

Motif : Élément de paysage vivant ou minéral, suscitant une émotion. Le motif de paysage inclut les deux sens de motif d'intérêt et de raison d'agir. Plus spécifique au paysage que les termes élément ou composant de paysage. Exemples : l'église, le ruisseau, la haie bocagère, la prairie...

O

Objectif de Qualité Paysagère (OQP) : « Formulation, par les autorités publiques, des aspirations de la population en ce qui concerne les caractéristiques paysagères de son cadre de vie » (art. 1, Convention européenne du paysage)
Occultation : Empêchement de la perception de tout ou partie d'un paysage par les écrans végétaux ou bâtis.

P

Paysage : « Partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (art. 1, Convention européenne du paysage)

Perception : Vision qu'ont les individus d'eux-mêmes, des autres, de la société, sous l'influence de facteurs sociologiques, psychologiques, géographiques. Voir aussi la définition de « représentations ».

Péyi : «Produits Péyi», produits locaux du secteur agricole ou de la pêche vendu sur les marchés en plein air et sur le bord des routes.

Plaine : Étendue plate le plus souvent alluviale, la plaine se distingue des plateaux par sa faible altitude qui se conjugue avec l'absence d'enfoncement du réseau hydrographique.

Plan local d'urbanisme (PLU) : Document d'urbanisme, établi à l'échelle communale ou intercommunale, mettant en œuvre un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixant les règles générales d'utilisation du sol. Ce projet de territoire partagé, compatible avec les documents de planification de rang supérieur (SCoT, PLU, etc.) et les politiques nationales, doit être respectueux des principes du développement durable. Depuis la loi SRU, les PLU ont remplacé les Plan d'occupation des sols (POS).

Point de vue : Lieu aisément accessible, permettant d'embrasser un large paysage et de saisir les logiques d'organisation d'un territoire et de ses paysages.

Politique du paysage : « Formulation par les autorités publiques compétentes des principes généraux, des stratégies et des orientations permettant l'adoption de mesures particulières en vue de la protection, la gestion et l'aménagement du paysage » (art. 1, Convention européenne du paysage)

Préservation du paysage : Mécanismes destinés à préserver les valeurs environnementales, culturelles, visuelles et perceptives d'un paysage de toute détérioration ou disparition.

Protection du paysage : « Actions de conservation et de maintien des aspects significatifs ou caractéristiques d'un paysage, justifiées par sa valeur patrimoniale, environnementale et économique émanant de sa configuration naturelle et de l'intervention humaine » (art. 1, Convention européenne du paysage)

R

Ravine : Petit cours d'eau qui descend des montagnes dans un vallon encaissé.

Restauration paysagère : Ensemble d'opérations permettant de faire en sorte que la perception visuelle d'un espace soit similaire ou évolutivement analogue à celle qu'il engendrait avant d'être altéré par une activité humaine.

Rétablissement du paysage : Mécanismes destinés à stopper la dégradation ou la disparition d'un élément ou d'un ensemble d'éléments de paysage et à leur restituer leur état d'origine tout en assurant leur survie dans le futur.

S

Séquence paysagère : Succession d'images qui matérialise un espace qui s'impose aux perceptions internes ou externes dont les éléments de composition créent soit une unité d'ensemble, soit marquent, par contraste, des limites visuelles.

Site : Partie remarquable de territoire, de pays, distinguée d'autres parties par son identité morphologique, reconnue pour des raisons artistiques, esthétiques, historiques, scientifiques ou plus généralement culturelles. Un « site classé » est protégé au titre de la loi de 1930.

Structure paysagère : Mode d'enchaînement des motifs constitutifs d'un paysage en fonction de sa charpente naturelle et de l'organisation de ses composantes bâties, cultivées et naturelles.

Structure urbaine : Organisation de l'ensemble d'une agglomération et notamment des articulations entre ses différentes parties.

Synclinal : Se dit d'un pli dont la convexité est tournée vers le bas (déformation en creux des couches sédimentaires). Les formes actuelles du relief sont rarement conformes aux plissements qui permettent cependant de les comprendre.

T

Thalweg ou talweg : Ligne théorique joignant les points bas d'une vallée. Dans une vallée drainée, le talweg est le lit du cours d'eau.

Tissu urbain : Image de plus ou moins grande concentration d'une population sur l'espace urbanisé (tissu serré de centre ville et des vieilles villes et le tissu lâche des zones résidentielles ou des espaces de service).

Trame verte et bleue : promue à travers le Grenelle de l'environnement, la trame verte et bleue « doit constituer une infrastructure écologique du territoire autour de laquelle doit s'inventer un aménagement durable et des réhabilitations de territoires précédemment fragmentés » et contribuer à « l'amélioration du cadre de vie aussi bien dans les paysages urbains que ruraux ».

Trame turquoise : La trame turquoise représente l'interface entre la trame verte et la trame bleue. Ces milieux abritent ainsi des espèces évoluant à la fois dans le milieu aquatique et dans le milieu terrestre.

Transformation du paysage : Changements intervenus dans les caractéristiques naturelles ou culturelles du paysage et tendant à modifier ses valeurs ou son aspect.

Transition paysagère : Portion de territoire mettant en relation deux types de paysages par une modification progressive des caractéristiques de l'un et de l'autre.

U

Unités de paysage : Unités et sous-unités paysagères représentent des parties de pays présentant suffisamment de caractères homogènes d'ambiance.

GLOSSAIRE

V

Valeur esthétique du paysage : Capacité d'un paysage à transmettre un certain sentiment de beauté, en fonction de la signification et de l'appréciation culturelle dont il s'est chargé au cours de l'histoire ainsi que de sa valeur intrinsèque en termes de couleurs, de diversité, de forme, de proportions, d'échelle, de texture et d'unité des éléments qui composent ledit paysage.

Valeur historique du paysage : Traces (tangible ou intangible) d'activités humaines importantes présentes dans le paysage.

Valeur identitaire du paysage : Élément du paysage ou des paysages dans son / leur ensemble porteurs d'une grande charge symbolique ou identitaire du point de vue de la population locale établissant des rapports d'appartenance ou d'expression d'identification.

Valeur productive du paysage : Capacité d'un paysage à engendrer des bénéfices économiques, convertissant ainsi ses éléments en ressources.

Valeur sociale du paysage : Relatif à l'usage fait du paysage par un individu ou un collectif procurant un intérêt pour la collectivité.

Valeur spirituelle du paysage : Élément du paysage ou des paysages dans son / leur ensemble lié aux pratiques et croyances religieuses et spirituelles.

Viaire : Relatif au réseau des voies de circulation (rues, routes, chemins, places, ruelles, pistes cyclables, etc.) d'accès public, éventuellement restreint selon le type d'usager. Le réseau viaire est étroitement lié à l'espace public à l'exception de certaines composantes.

Z

Zonage : Technique de planification urbaine qui délimite des zones d'affectation aux
sols (logements, activités, loisirs...)

SIGLES

ASFA : Association pour la sauvegarde et la réhabilitation de la Faune des Antilles

CAUE : Conseil en architecture, urbanisme et environnement

CD : Conseil départemental de la Guadeloupe

CG : Conseil général de la Guadeloupe

DAC : Direction des affaires culturelles

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

EEE : Espèces exotiques envahissantes

ENS : Espace naturel sensible

ONF : Office national des forêts

PLU : Plan local d'urbanisme

PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal

PN : Parc national

POS : Plan d'occupation des sols

PPRI : Plan de prévention du risque d'inondation

SAR : Schéma d'Aménagement Régional

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SRCE : Schémas Régionaux de Cohérence Écologique

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

SRPNB : Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité

TVR : Trame verte routière

BIBLIOGRAPHIE

● Actes Sud et l'École Nationale Supérieure du Paysage : « Cheminements» Les Carnets du Paysage n°11 (2004)

● Altereo : « Plan de Paysage de Cap Excellence » (septembre 2021)

● Caraïbes Paysages : « Atlas des Paysages de l'Archipel Guadeloupe » (2011)

● Caraïbes Paysages + C2R Atelier d'urbanisme : « Plan de Paysage des Grands Fonds » (septembre 2017)

● Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Est : « Dictionnaire de l'Entretien Routier, Volume 1-2-3 » Observatoire National de la Route

● CEREMA : « Dictionnaire de l'Entretien Routier, Volume 5 : Ouvrages d'art »

● CEREMA : « Colonisation par la végétation des passages sous les infrastructures, Étude de 10 ouvrages présentant des sections de 16 à 120 m^2 » (octobre 2018)

● CEREMA : « EMC2 de Guadeloupe » Mémoire technique (mai 2022)

● CEREMA : « Paysage et lisibilité de la route, Éléments de réflexion pour une démarche associant la sécurité routière et le paysage (juin 2006)

● CERTU : « Le Système de parcs à Chicago, l'Exemple de Lake Front Park » (août 2011)

● Conseil Général de Guadeloupe, Région Guadeloupe et Routes de Guadeloupe : « Réglements de voirie applicables aux routes nationales et départementales de la Guadeloupe» (7 mai 2013)

● EGIS Villes et Transports (A. Chanut et A. Evrard) : « Analyse du transport routier de marchandises en Guadeloupe, Diagnostic et recommandations » (28 septembre 2021)

● INSEE (Didier Blaizeau) : « Les déplacements en Guadeloupe : prédominance de l'automobile et émissions de CO2 accrues » Dossier n°6 (août 2015)

● Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France : « Des routes bien dans leur site » Note Rapide sur les Transports n°7 (juillet 2001)

● Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France : « Le Paysage d'Île-de-France révélé par ses belvédères » Note Rapide n°744 (mars 2017)

● H2C (Claude HOTON) : « Étude relative à la valorisation touristique des paysages et des routes nationales » Département Ingénierie Culturelle (2009)

● Marie Laure Garnier, Chaire Terres et Paysage : « Le Sol et le Relief comme Patrimoines » Entretien avec Alain Freytet, École Nationale Supérieure de Paysage (2019)

● Marie Laure Garnier, Chaire Terres et Paysage : « Composer un paysage » Entretien avec Claude Chazelle » École Nationale Supérieure de Paysage (2020)

● Région Guadeloupe : « Bilan du schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe (SAR), Synthèse » (novembre 2011 à octobre 2020)

● Région Guadeloupe : « Schéma Régional des Infrastructures et des Transports des îles de Guadeloupe (SRIT) » (septembre 2015)

● Région Guadeloupe : « Schéma régional du patrimoine naturel et de la biodiversité » (juillet 2019)

● Région Guadeloupe : « Trame verte et bleue de Guadeloupe » (juillet 2019)

● Région Guadeloupe : « Rapport de développement durable 2022 »

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Comprendre les principaux paramètres de conception géométrique des routes » (janvier 2006)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Merlons, écrans et paysage routier, Rapport d'Études » (Mars 2003)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Insertion d'une infrastructure routier, Concilier terrassements et enjeux paysagers » (juin 2008)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Infrastructures de transport, biodiversité et territoire, l'apport de l'écologie du paysage » (décembre 2011)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Valorisation des territoires à l'occasion d'un projet routier, L'exemple du 1% Paysage et Développement » (novembre 2008)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Fauchez mieux, le Fauchage raisonné » Note d'information (septembre 2009)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Entretien des Dépendances Vertes » Guide pratique (février 2004)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Politique 1% Paysage et Développement, Les itinéraires de découverte» Guide méthodologique (décembre 2003)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Plans de gestion des plantations d'alignement en DDE » Résultats d'enquête (septembre 2003)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « Route et Paysage, Guide méthodologique à l'usage des chefs de projet et des paysagistes » (décembre 1995)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « La Végétalisation, la Végétation Outil d'Aménagement » Guide Technique (mars 1994)

● Service d'Études Techniques des Routes et des Autoroutes : « L'entretien courant des chaussées » Guide pratique (édition 1996)

● SMT : « Dossier de candidature des territoires de la Guadeloupe, Quatrième appel à projets « Transports en Commun et de Mobilité durables hors Ile-de-France » (avril 2021)

Région Guadeloupe
Plan de Paysage du réseau routier régional de Guadeloupe

Phase 1 / Diagnostic et Enjeux

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

Version finalisée : Décembre 2023

Bardinal Consultant

Marine RUFFIN
PAYSAGISTE CONCEPTRICE

Signes_paysages

REGION GUADELOUPE

PRÉFET DE LA RÉGION GUADELOUPE
Liberté
Égalité
Fraternité

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

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES
Liberté
Égalité
Fraternité

l'Europe s'engage en Guadeloupe avec le FEDER

UNION EUROPÉENNE

Fonds européen de développement régional