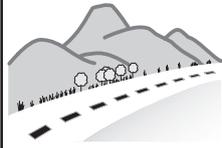


Économie  
Environnement  
Conception

69

Auteur : Setra - CSTR

Éditeur : **Setra**



## La route et le paysage

### Le paysage dans les projets routiers : un outil pour l'aménagement du territoire

Novembre 2002

*L'environnement prend une place grandissante parmi les attentes de la société. Désormais, les citoyens souhaitent que tout projet routier s'intègre harmonieusement dans le paysage.*

*En milieu rural, la diversité des paysages français et la notion même de paysage nécessite une approche systémique lors de la conception d'une infrastructure. C'est-à-dire que les différentes composantes d'un projet (faune, flore, hydraulique, géologie, etc.) ne peuvent être étudiées séparément. La cohérence du projet repose sur les interactions entre ces composantes, lesquelles sont centrées sur le substrat paysager.*

*Une réflexion axée sur le paysage dès les études amont, permet de réunir les différents acteurs - concepteurs et acteurs locaux - autour d'intérêts communs tout en réfléchissant à l'aménagement du territoire, dans une optique de développement durable. Les éléments de méthode évoqués ici s'appliquent surtout aux grandes infrastructures, mais ils offrent des pistes de réflexion et de travail pour les projets plus modestes.*

### Qu'est-ce que le paysage ?

"Le paysage est une entité relative et dynamique, où nature et société, regard et environnement sont en constante interaction."

Augustin BERQUE (\*)

#### Un exemple de paysage vu par les français



Source : "Mon paysage (Le paysage préféré des français)"  
L. Clergue, F. Dubost - Harmonia Mundi - 1995

Pour la plupart de nos concitoyens, le paysage est massivement identifié au paysage rural traditionnel (dans

sa multiplicité...). **Le paysage préféré des Français est "le plus familier, le plus quotidien"**. Cela s'explique en grande partie par le fait que le paysage est avant tout **ressenti** et **reconnu** par l'homme qui l'observe. De nombreux paysages nous touchent parce qu'ils sont synonymes de souvenirs ou d'attaches personnelles.

Le paysage est perçu par les Français comme patrimoine culturel et comme patrimoine naturel. Cela s'applique aussi bien aux paysages ordinaires qu'aux paysages exceptionnels, que l'on trouve dans les grands sites naturels ou les monuments historiques. D'où la mobilisation de plus en plus importante des riverains lors de l'annonce de la construction d'une nouvelle infrastructure.

Le paysage est à la fois une construction culturelle - puisque c'est une notion qui s'est construite et qui se construit encore au fil du temps - et une production sociale - il représente un enjeu majeur du point de vue économique et du point de vue du cadre de vie.

**Le Petit Robert définit le paysage comme étant "une étendue de pays, une partie d'un pays que la nature présente à un observateur"**. Cependant, le pay-

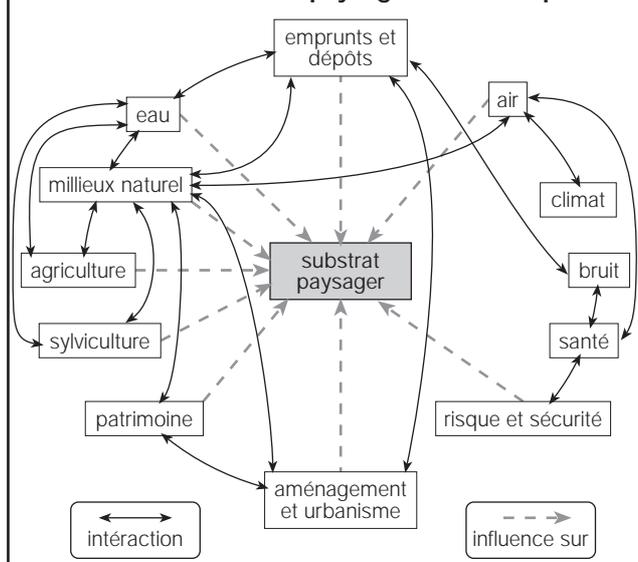
(\*) Augustin BERQUE : Géographe orientaliste de formation, maître de conférence à l'EHESS, s'intéressant à la question du paysage au sein des sociétés, auteur de l'ouvrage "Les raisons du paysage"

sage n'est pas seulement cette étendue offerte à l'observateur. Le pays résulte de la superposition de différentes couches (géologie, hydrologie, faune, flore,...) sur lesquelles influent des facteurs, parmi lesquels les aménagements réalisés par l'homme. C'est en quelque sorte un "proto-paysage", le support du paysage. Le paysage inclut la notion de projections réalisées par l'observateur, consciemment ou non, du fait de sa culture et de son vécu. Le paysage touchant tout le monde, il est essentiel de lui accorder une réelle attention pour tout projet d'aménagement du territoire et en particulier les grandes infrastructures routières.

## Une approche systémique du paysage

Tous les éléments qui constituent le paysage sont en relation, et toute intervention entraîne des modifications sur l'ensemble du système. C'est pourquoi, en considérant **le paysage comme un élément constitutif du projet routier et de l'aménagement du territoire qui en découle**, on peut minimiser les conséquences de l'infrastructure sur le site qu'elle traverse. En ce sens, le paysage auquel on s'intéresse ne se limite pas à l'emprise de la route ; le projet repose sur le territoire qu'il va structurer.

### Approche systémique du paysage complexité des relations entre le substrat paysager et ses composants



Les avantages apportés par une prise en compte, dès l'amont, du paysage sont de trois ordres :

- l'approche paysagère permet d'avoir une vision globale du territoire et donc de mieux appréhender les retombées de l'infrastructure sur celui-ci ;
- la discussion avec les acteurs locaux est facilitée puisque le paysage est un terrain de discussion commun à tous, ce qui permet de limiter les contentieux ;
- on peut diminuer les emprises, ce qui limite les acquisitions foncières et l'entretien des talus lorsque ceux-ci sont rétrocédés à l'agriculture.

Il convient alors de parler de la notion de **projet global**. Cette notion a été réaffirmée par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et la circulaire n°96-21 de la Direction des Routes du 11 mars 1996 ; celle-ci suggère une approche systémique que le guide relatif aux études d'environnement

dans les projets routiers [1] met en avant. Par ailleurs, la circulaire du Ministère de l'Environnement n°98-21 du 11 février 1998 relative à la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration et l'instruction des projets d'infrastructures routières rappelle l'importance du paysage dans l'élaboration des projets.

Parce qu'il a une valeur subjective et esthétique non quantifiable, de l'ordre du choix culturel (symbolique et qualitatif), le thème du paysage est particulièrement approprié pour mettre en œuvre une approche globale des projets. Le **"paysage" est façonné par les activités humaines et l'évolution naturelle des milieux. A ce titre la route modèle et construit de nouveaux paysages.**

## Vers une plus grande cohérence de la démarche

En matière d'aménagements paysagers, les travaux réalisés dans l'emprise du projet sont à distinguer de ceux effectués en dehors. Les premiers sont relatifs au projet de paysagement de l'infrastructure. Quant aux seconds, ils relèvent soit de mesures compensatoires ou d'accompagnement liées au projet lui-même, soit de démarches types 1% paysage et développement lorsqu'elles s'appliquent.

Ces démarches ("1% paysage et développement", paysagement de l'infrastructure) sont parfois réalisées sans cohérence. Quand les réflexions sont menées de front dans une optique de développement durable, c'est-à-dire pour une pérennisation des effets économiques et sociaux de la nouvelle infrastructure, les aménagements paysagers participent réellement au développement des communes situées aux abords de la route. Même si le projet paysager et le projet routier sont schématiquement distingués (cf. page centrale), il est essentiel de mener les deux projets de front. En effet, plus la réflexion est menée en amont sur l'ensemble d'un territoire, plus l'aménagement répondra aux besoins de ce territoire.

### A72. La traversée des monts du forez souligne la fluidité du tracé qui se coule dans le paysage



© phototèque Direction des Routes, photographe : E. Benard

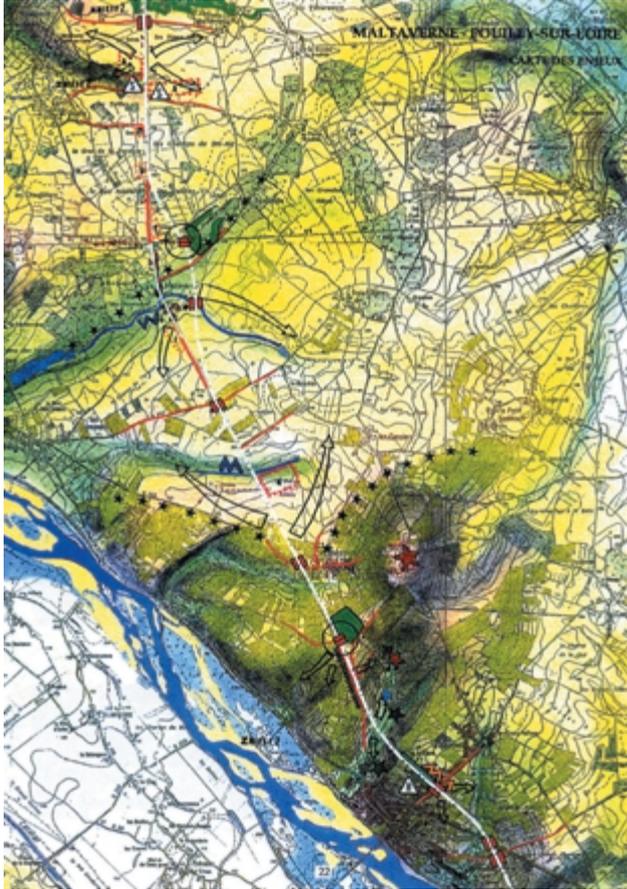
En plus de l'enquête publique, il est nécessaire de maintenir la communication avec les acteurs locaux et de les tenir informés tout au long de l'avancement du projet, puis des travaux. Cela permet également de les consulter sur certaines questions, et ainsi de les impliquer réellement dans le projet. D'autre part, les acteurs locaux sont au cœur de la démarche "1% paysage et

(suite du texte à la page 5)

# L'approche paysagère aux différentes Étapes du projet

## Études amont

Schéma directeur paysager de la RN7  
(Maîtrise d'ouvrage DDE 58, DDE 03, DDE 42)  
référence bibliographique [5]



source : Alain Mazas et Claude Chazelle (paysagiste) - coordination paysagère de la RN7 - RN82

### Enjeux paysagers

- ★ Motif du bâti
- ★ ★ Horizon bâti
- ★ Motif lié à l'eau
- ★ ★ Horizon lié à l'eau
- ~ Ruisseau à rétablir
- ★ Motif végétal
- ★ ★ Horizon végétal
- ~ Lisière forestière
- ~ Haie
- • • • • Alignement
- ↖ Vues à mettre en valeur

### Enjeux environnementaux

- ~ Rupture d'équilibre naturel
- ~ Risque de pollution des eaux
- ~ Nuisances phoniques
- ZNIEFF 1 ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF 2 ZNIEFF de type 2
- Site archéologique
- Site habité
- Site industriel

### L'autoroute et les ouvrages

- ~ Tracé proposé
- ~ Voirie à rétablir
- ~ Chemins à maintenir
- Echangeur
- ~ Passage supérieur
- ~ Passage inférieur
- △ Aires de service
- △ Aires de repos

## Terrassements

Schéma directeur paysager de la RN7-RN82  
(Maîtrise d'ouvrage DDE 58, DDE 03, DDE 42)

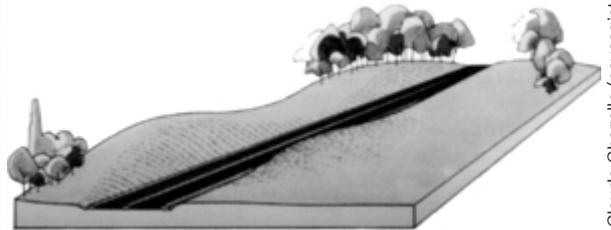
### Quatre exemples d'amélioration d'une solution technique par l'approche paysagère



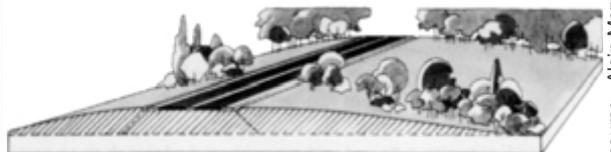
bassin de rétention



merlon antibruit



déblai paysager



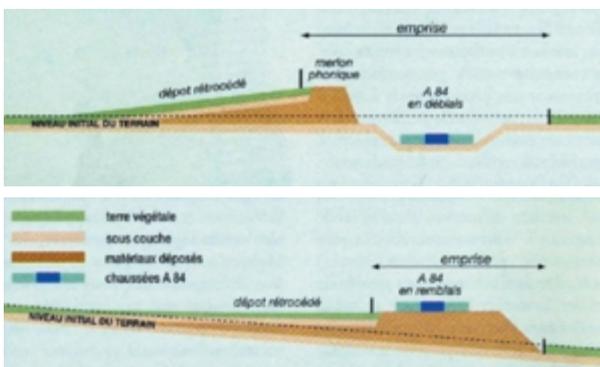
remblai paysager

source : Alain Mazas et Claude Chazelle (paysagiste) - coordination paysagère de la RN7 - RN82

## Zone de dépôt

A84 en Ile et Vilaine  
(Maîtrise d'ouvrage DDE 35)

### Gestion des dépôts de matériaux excédentaires en zone agricole



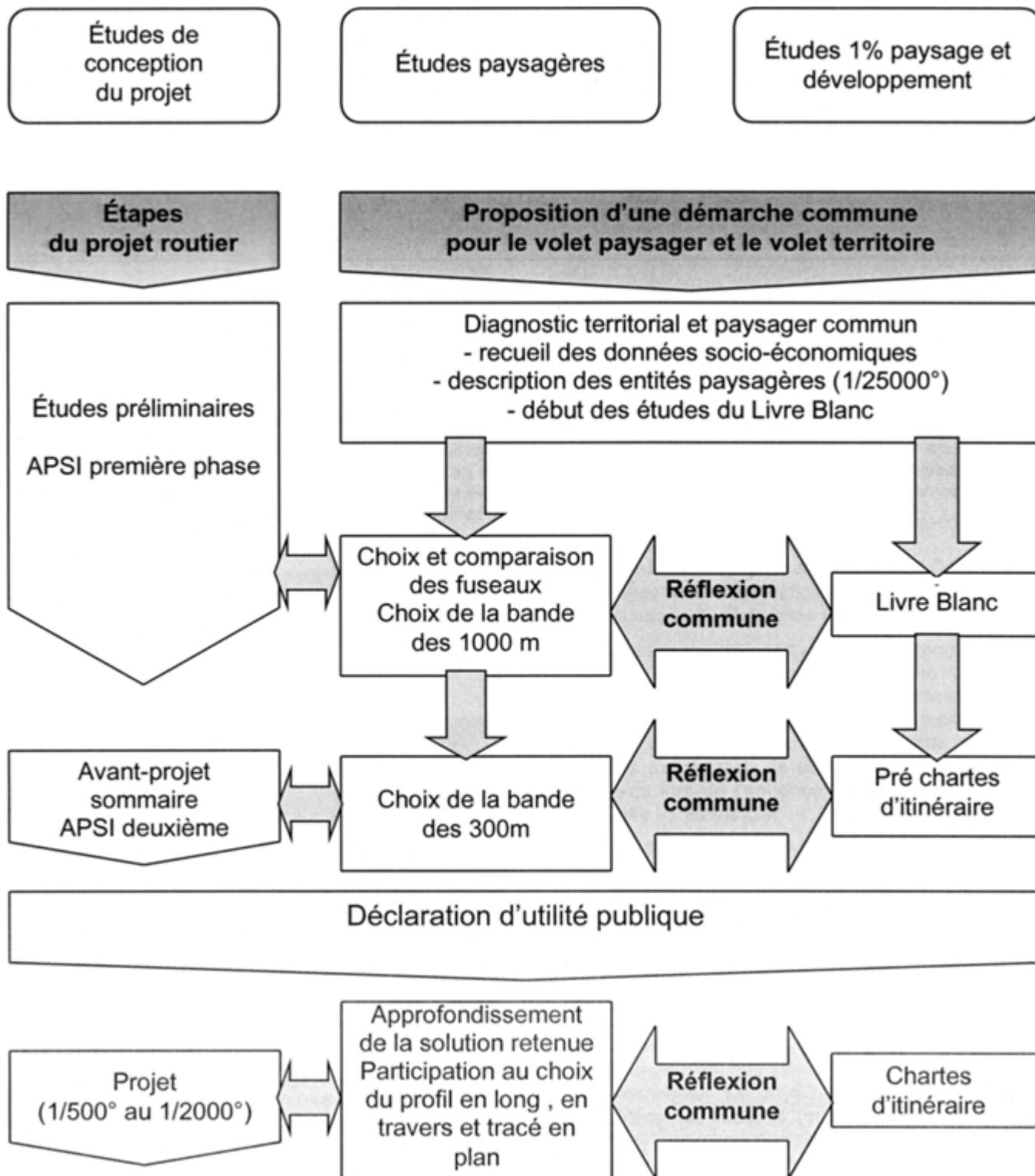
Sur l'A84 en Ile et Vilaine a été mis en place un protocole d'occupation temporaire hors emprise autoroutière pour permettre le dépôt en zone agricole des excédents de matériaux dans une optique d'intégration paysagère.

On voit bien à partir de ces croquis, qu'il est possible de trouver des solutions techniques qui s'intègrent dans le paysage du site que la route traverse. Ces efforts font de la route un élément à part entière du paysage et non un élément qui vient en perturber l'harmonie.

## Schéma d'une démarche innovante pour une meilleure cohérence entre l'infrastructure et le paysage

NB : pour plus d'information sur le rôle et le travail du paysagiste,  
se rapporter au guide "Route et Paysage" édité par le SETRA (référence bibliographique [3])

Cette démarche a déjà été mise en place pour la requalification de la RN 7 dans les départements 58, 03 et 42.



développement". Il est donc essentiel de leur faire prendre conscience des potentialités qu'offre leur territoire. Celles-ci doivent être repérées dès les études préliminaires et l'APS : **une analyse du territoire consiste non seulement à délimiter les entités paysagères, mais aussi à repérer les enjeux et à anticiper ses effets sur le développement économique et le cadre de vie des riverains.**

Par ailleurs, un projet routier demande de la cohérence spatiale et temporelle entre les différentes étapes de l'étude. La cohérence est également nécessaire entre les aménagements paysagers dans l'emprise et l'aménagement au niveau du territoire. Le projet paysager représente le lien entre l'infrastructure et son territoire.

## Le paysage, un thème fédérateur

La démarche de projet ainsi définie tend vers un rassemblement de compétences multiples auxquelles doivent s'ajouter l'écoute, la concertation et la communication avec le public sur les propositions formulées.

### Études paysagères, exemples de la démarche 1% paysage et développement

Études paysagères menées sur l'axe (diagnostic de l'existant, recensement et hiérarchisation des grands sites et paysages, définition des séquences paysagères) auxquelles s'adjoint le constat de la situation économique ; ces études portent notamment sur les points suivants :

- préservation de l'identité d'espaces remarquables,
- maîtrise des urbanisations nouvelles et de leur insertion dans les paysages,
- réhabilitation des zones péri-urbaines avec en priorité celles visibles depuis l'autoroute,
- gestion cohérente et dynamique des espaces ruraux,
- mise en valeur du patrimoine touristique et culturel,

Études plus globales correspondant à un aménagement territorial :

- élaboration d'une charte d'aménagement et de valorisation paysagère,
- révision du Schéma routier départemental,
- jalonnement touristique et amélioration des structures d'accueil,
- promotion et communication, coopération avec les collectivités locales, formation.

Réflexions paysagères en cohérence avec toutes autres mesures préconisées en faveur de l'environnement.

Comme le préconisent les textes, l'équipe de projet doit être pluridisciplinaire, regroupant "techniciens" de la route, mais aussi architectes (ouvrages d'art), paysagistes . L'équipe peut, par exemple, consulter en tant que de besoin des représentants de la chambre d'agriculture (en cas de rétrocession de terres à l'agriculture), des propriétaires forestiers, des associations de protection de la nature, etc.

L'approche globale conduit à associer les élus et les autres acteurs locaux dans la recherche d'une stratégie de mise en valeur et d'organisation spatiale. L'approche globale permet ainsi d'assurer une bonne complémentarité entre l'infrastructure, l'aménagement et la valorisation des territoires autour de la route. Le "1% paysage et développement" est un exemple d'approche globale qui

permet de tirer le meilleur parti de l'infrastructure pour préparer l'avenir des territoires traversés, grâce à une meilleure prise en compte par l'équipe de projet des données du territoire et des objectifs fixés.

L'équipe de projet doit avoir conscience des effets induits hors emprise et elle doit également être apte à préparer le débat sur la façon de maîtriser ces effets (sur le PLU, le remembrement, les zones d'emprunt et de dépôts de matériaux). C'est pourquoi **le diagnostic paysager permet d'aider à faire les choix de fuseaux** comme tout autre choix technique en cohérence avec les enjeux du territoire. (voir schéma page centrale)

## Le paysagiste, metteur en scène de la route

Dans sa démarche d'analyse, le paysagiste aborde le site dans sa globalité, mais aussi ses composantes séparément. Il est ainsi en mesure d'avoir une approche permettant de coordonner de nombreuses actions menées en faveur de l'environnement avec le projet routier.

**Le paysagiste (routier) a vu son rôle évoluer vers le métier de concepteur et de coordinateur des aménagements au côté des chefs de projets routiers.**

Il peut être l'interlocuteur privilégié du chef de projet pour bâtir un projet cohérent aussi bien du point de vue de la réorganisation des espaces dans l'emprise de l'infrastructure (dépendances vertes, aires de repos ou de service,...) que de celle des espaces perceptibles depuis l'infrastructure et subissant des effets induits ou indirects (remembrement,...) .

A ce titre il doit participer au choix définitif du tracé de la route ( profil en travers , profil en long et tracé en plan).

Ainsi le paysagiste peut selon les cas :

- **assister le chef de projet** pour la coordination de l'équipe (études et conception) en interne et avec les autres acteurs du projet ;
- **conseiller** sur la résultante paysagère des stratégies envisagées par les différents spécialistes, partenaires ou acteurs ;
- **aider au dialogue**, aux choix, aux compromis et à la décision dans la transparence ;
- **sensibiliser aux conflits d'intérêt**, à certains effets indirects et induits : emprise autoroutière avec terrassements et aires annexes (réaménagement des zones d'emprunt ou de dépôt, aires de services...), impact visuel et physique pour les usagers et riverains, modification de la structure paysagère par évolution de l'espace rural (remembrement), évolution de l'urbanisation résidentielle et des zones d'activités ;
- **concevoir et mettre en scénario des projets paysagers** notamment dans l'élaboration des plans ou chartes départementales du paysage, des schémas départementaux d'aménagement et de gestion des emprises, des documents d'urbanisme (PLU, ZPPAUP, schémas directeurs paysagers, PCADP, etc.).

## Conclusion

La route fait intégralement partie du paysage et il faut donc travailler afin qu'elle soit un élément de paysage agréable à regarder et non un élément qui perturbe l'harmonie du site dans lequel elle s'inscrit. Elle est un vecteur dynamique de l'aménagement du territoire du fait qu'elle appartient au cadre de vie et qu'elle participe au développement économique.

Le thème du paysage est particulièrement adapté pour mettre en œuvre une approche globale des projets, qui doit permettre d'assurer la cohérence entre l'infrastructure et l'aménagement du territoire qu'elle traverse.

diagnostic paysager  
+  
évaluation environnementale  
⇕  
synthèse

Cette synthèse apporte une meilleure réflexion pour :

- planification territoriale et stratégie de valorisation du paysage et du développement économique conciliant valeur patrimoniale intrinsèque et modernité ;
- scénographie de découverte des paysages pour les usagers ;
- insertion de l'infrastructure pour les riverains.

## Bibliographie

- [1] Les études d'environnement dans les projets routiers. Guide méthodologique. SETRA, CERTU, 1997, 306p (référence SETRA : B 9752/1).
- [2] Autoroute et paysage. Une démarche de projet global. Rapport d'études. CETE OUEST ET CETE MEDITERRANEE, 1996, 95p.
- [3] Route et paysage. Guide méthodologique à l'usage des chefs de projet et des paysagistes. Guide méthodologique. SETRA, 1995, 76p (référence SETRA : B 9545)
- [4] Autoroute et paysages. C. LEYRIT et B. LASSUS. Éditions du demi-cercle, 1994, 195p.
- [5] Routes nationales 7 et 82, Coordination paysagère, IVO Phase. A. MAZAS, C. CHAZELLE. Schéma directeur paysager. DDE de l'Allier, de la Loire & et de la Nièvre, 1996, 113p.
- [6] 1% Paysage et développement : Évaluation qualitative de cinq opérations (Autoroute A20, section non concédée) - Donzenac, Uzerche, Magnac-Bourg, Vatan, Graçay/Ste Oustrille. Rapport d'études. SETRA, 2000 (référence SETRA : B 0003)
- [7] 1% Paysage et développement : Évaluation qualitative de cinq opérations (Autoroute A75, section non concédée) - Pégairolles-de-l'Escalette, Le Caylar, l'Aveyron, Saint-Flour, la vallée de l'Alagnon. Rapport d'études. SETRA, 2000 (référence SETRA : B0004)

Notes d'information déjà parues dans la série "Économie - Environnement - Conception" et dans la même collection :

- n° 65 : Ne pas oublier les délaissés routiers (mai 2000) ;
- n° 66 : Le bloc diagramme paysager : un outil d'analyse spatiale pour l'aménagement du territoire (janvier 2001) ;
- n° 67 : Approche méthodologique d'une lecture sensible du paysage ;
- n° 68 : Gestion des dépôts de matériaux excédentaires en zone agricole ;

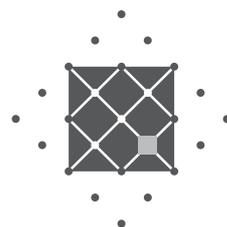
à paraître en 2003 : Protection phonique et paysage.

Le Setra  
appartient au  
Réseau  
Scientifique  
et Technique  
de l'Équipement

Cette note, ainsi que toutes les notes d'information SETRA, peut être consultée sur



(<http://dtrf.setra.i2>)



### Cette note a été rédigée par :

Jessica BROUARD - ☎ 33 (0)1 46 11 32 46  
Centre de la Sécurité et des Techniques Routières (CSTR)  
Service d'études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)

Setra. 46, avenue Aristide Briand - B.P. 100 - 92225 BAGNEUX Cedex - France  
☎ 33 (0)1 46 11 31 31 - télécopie 33 (0)1 46 11 31 69  
Renseignements techniques :  
J. BROUARD - ☎ 33 (0)1 46 11 32 46 ,  
Bureau de vente : ☎ 33 (0)1 46 11 31 53 - référence du document : B0234  
Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>

Ce document a été édité par le SETRA, il ne pourra être utilisé ou reproduit même partiellement sans son autorisation.

### AVERTISSEMENT

Cette série de documents est destinée à fournir une information rapide. La contrepartie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur ni de l'administration.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à la mise en pratique.

ISSN 1250-8675