

Effets sur le paysage et le patrimoine

Version du 1^{er} octobre 2014

Avertissement : les éléments figurant dans cette fiche sont donnés à titre indicatif. Ils n'ajoutent et ne retirent rien aux obligations en matière d'évaluation environnementale qui relèvent du code de l'environnement. Ils précisent simplement, à titre indicatif, les outils qui peuvent être mobilisés pour rendre compte des effets concernés, en application du code des transports.

1. Introduction

Le thème couvre les enjeux d'insertion et de cohabitation du projet dans tous les types de paysage remarquable ou ordinaire, naturel ou bâti, qu'ils fassent ou non l'objet de protection réglementaire.

Cette fiche vise à aider les maîtres d'ouvrage qui le souhaitent à rendre compte des effets des options de projet sur le paysage, en particulier lors des phases amont.

2. Méthode et outils généraux de mise en œuvre pratique

Pour chacun des thèmes abordés, l'approche est plutôt qualitative. Toutefois, en présence de données, une analyse quantitative peut parfois être menée.

2.1. Effets sur le paysage

Les problématiques suivantes peuvent être abordées :

- Les interfaces entre le projet et les zones très sensibles et sensibles¹, les entités paysagères et les cônes de visibilité : en présence de données, un calcul du linéaire du tracé intersectant des zones très sensibles et sensibles peut être conduit, de même qu'un calcul du nombre et du type d'entités paysagères et de cônes de visibilité intersectés ;
- La consommation des sites remarquables ou sensibles : en présence de données, un calcul des consommations (en ha) de sites remarquables ou sensibles rapportées à l'emprise effective peut être conduit ;
- Les obstructions ou ouvertures visuelles en lien avec l'évolution de la topographie ;
- L'apport du traitement paysager du projet et de ses effets indirects (aménagement foncier).

1 La détermination de la sensibilité des zones traversées s'établit en croisant la topographie du site (très vallonné à encaissé, ondulé -vallonné-, plat à ample) avec le type de paysages rencontrés (boisé, bocage dense à boisements épars, remembré).

2.2. Effets sur le patrimoine

Les problématiques suivantes peuvent être abordées :

- interface avec les monuments (et périmètre de protection), les sites inscrits, les sites classés et des AVAP : en présence de données, un calcul du nombre d'interférence avec les monuments historiques et sites touristiques, avec des événements culturels, des pratiques culturelles ou des activités de tourisme, et les conflits d'usages avec nécessité pour le riverain de se réapproprier les lieux (pratiques, intimité des lieux, image...) peut être effectué ;
- interface avec les sites archéologiques : en présence de données, un calcul du nombre de secteurs archéologiques, potentiellement interceptés par les options de projet

3. Spécificités en fonction des modes/types de projet

Les caractéristiques géométriques, la perception du paysage et du patrimoine par l'utilisateur (automobiliste, voyageur, personnel navigant ou touriste fluvial), la perception par le riverain diffèrent selon le type d'infrastructure.

Le tableau ci-dessous liste un certain nombre de spécificités liées au mode en question qui constitue autant de points de vigilance à considérer dès lors qu'une analyse sur le paysage est effectuée.

Infrastructures routières²	L'infrastructure : (lien avec le territoire) : <ul style="list-style-type: none">- premier mode de découverte des paysages ;- maillage important du territoire ;- grandes diversités de formes et d'échelle ;- caractéristiques techniques adaptées aux types d'infrastructure et emprises variables et localement importantes (échangeurs, gare de péage, aires de services et d'entretien). Du point de vue de l'automobiliste usager : <ul style="list-style-type: none">- usagers actifs en situation de conduite, approche paysagère de second ordre (sauf ponctuellement) ;- perceptions essentiellement frontales et visions dynamiques (différentes pour les passagers et associées au sens de circulation) ;- parcours perçu sous forme de séquençements paysagers diversifiés avec points de repère de défilement. Du point de vue du riverain : <ul style="list-style-type: none">- modification de son cadre de vie et évolution des perspectives ;- perception statique de l'infrastructure ;- perception pénalisée car souvent associée aux nuisances (bruit de fond permanent, pollution...).
Infrastructures ferrées³	L'infrastructure (lien avec le territoire) : <ul style="list-style-type: none">- lien au territoire plus difficile ;- pas de mise en valeur des paysages « extérieurs » ;- existence d'un patrimoine ferroviaire ;

² Pour information, il existe des mesures d'accompagnement :

- La politique du 1 % paysage et développement qui fait l'objet d'un dossier particulier et d'une évaluation adaptée en liant la valorisation du paysage et le développement économique du territoire traversé, en dehors des emprises du projet ;
- Un diagnostic de lisibilité : élément du paysage participant au balisage de l'itinéraire et au renforcement de sa sécurité par une incidence sur le comportement du conducteur.

³ Pour information, il existe des mesures d'accompagnement. La circulaire du 27 septembre 2010 porte sur la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale pour les projets de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse. Le dispositif proposé vise à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure en dehors de l'emprise ferroviaire et au delà des obligations réglementaires, et à mettre en valeur les territoires traversés, notamment en favorisant leur développement économique

	<ul style="list-style-type: none"> - géométrie contraignante du tracé avec localement des emprises importantes. <p>Du point de vue de l'utilisateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - passivité (spectateur) et rapidité de déplacement ; - visions nettes uniquement latérales et lointaines limitées aux grands paysages lors de l'avancement. <p>Du point de vue du riverain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - changement du cadre de vie (terrassements, ouvrages d'art et modification des inter-visibilités) ; - perception statique de l'infrastructure ; - perception pénalisée car souvent associée aux nuisances (bruit sous forme d'émergences en tracé inter-urbain, plus « métallique » en milieu urbain, vibrations,...) renforcé par l'ampleur des surfaces annexes.
Voies navigables	<p>La voie navigable (lien avec le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - horizontalité pouvant être contraignante mais qui garantit un rythme avec localement des emprises importantes (port, haltes, écluses) ; - caractéristiques importantes mais connotation naturelle liée à la ligne d'eau ; - juxtaposition voie d'eau, chemin de halage : complicité aquatique/terrestre. <p>Du point de vue du professionnel navigant ou du touriste usager :</p> <ul style="list-style-type: none"> - usagers actifs mais moins sollicités ; - lenteur et continuité du déroulement du paysage ; - paysages tantôt spectaculaires, tantôt monotones ; - ambiances paysagères liées aux effets d'eau (miroir et orientation du chenal...) et importance des relations avec les éléments naturels (climat, ensoleillement, saisons,...) ou le cadre géographique (reliefs, couvert végétal, repères bâtis ou patrimoniaux,...). <p>Du point de vue du riverain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - changement du cadre de vie mais caractère calme et registre « naturel » de la présence de l'eau et de l'accompagnement du végétal garante d'une meilleure acceptation de l'infrastructure ; - voies d'eau, utilisée en support de loisirs.
Infrastructures portuaires ou plates formes logistiques multimodales	<p>La réflexion est menée sur une échelle de territoire surfacique resserrée puisque ces projets sont plus localisés dans l'espace et avec des emprises importantes mais localisées.</p>
Transports urbains	<p>Outre les indicateurs précédemment donnés, les indicateurs suivants en lien notamment avec la requalification de l'espace urbain peuvent être mobilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - surface requalifiée à proximité d'infrastructure ; - linéaire de voies requalifiées pour le traitement paysager ; - linéaire de voiries dédiées aux différents modes ; - émissions de pollution dégradant les façades.

4. Références réglementaires et bibliographiques

Connaître le paysage et en reconnaître sa valeur, Conseil général de l'environnement et du développement durable, 2011.

Mise en œuvre de la politique du 1 % paysage et développement, application de la circulaire du 31 mars 2005, Setra, 2005.

Paysage et lisibilité de la route. Éléments de réflexion pour une démarche associant la sécurité routière et le paysage, Setra, 2006.

Valorisation des territoires à l'occasion d'un projet routier, l'exemple du 1 % paysage et développement, Setra, 2008.

Guide méthodologique « Paysage et infrastructures de transports », Setra, 2008⁴.

Insertion d'une infrastructure routière. Concilier terrassements et enjeux paysagers, Setra, 2008.

Insertion d'une infrastructure de transport. Concilier assainissement et enjeux paysagers, Setra, 2009.

⁴ Ce guide fournit des recommandations méthodologiques et des éléments techniques nécessaires à la bonne prise en compte du paysage dans les projets de création ou de réaménagement de voies, qu'elles soient navigables, routières ou ferrées.