

### 7.1.3 Objectifs de mise en valeur des panoramas offerts aux voyageurs

Différents types d'actions peuvent être envisagées afin de valoriser le potentiel paysager et touristique de la région. Le champ d'intervention est large, et prend en compte le paysage lointain, tout comme les conditions de perception de ce paysage à partir de la voiture de TGV.

Ce vaste champ d'investigation permet de parler de projet de territoire, non pas seulement parce qu'il occupe un important linéaire, mais parce qu'il implique de nombreux acteurs du territoire tout au long de sa mise en place.

Les champs d'actions ont été répartis en trois grands objectifs qui parfois se conjuguent pour viser un résultat optimal :

- actions sur le paysage proche à lointain ;
- actions sur le paysagement des abords du projet ;
- actions sur le cadre intérieur de la voiture de TGV.

#### 7.1.3.1 Actions sur le paysage proche à lointain

Le territoire dont on parle ici concerne le paysage qui est perceptible assez clairement depuis un Train à Grande Vitesse : nous le qualifierons de "proche à lointain", en ayant toujours à l'esprit, que plus l'élément perçu se trouve loin du TGV, plus globale et plus signifiante est sa perception par le voyageur.

#### Synthèse des grandes séquences visuelles réellement perceptibles par les voyageurs du TGV

L'intégration des caractéristiques particulières de la perception à partir d'un TGV, notamment celles liées à la vitesse, permet de synthétiser les grandes séquences paysagères qui laisseront une "image significative et marquante" au voyageur.

Sur le parcours Tours - Angoulême, seront globalement perçues huit grandes séquences :

#### La périphérie de Tours et la vallée de l'Indre : un paysage péri-urbain assez boisé avec des vues courtes

Dans ce secteur la nécessité d'assurer une protection des riverains (habitat à caractère résidentiel et patrimoine architectural protégé du manoir de Beaupré) par des écrans acoustiques et des plantation-écrans, conjuguée à la création de longues portions en déblai, laissera peu de vues ouvertes sur le paysage traversé. Le franchissement de l'Indre pourra être perçu aux abords directs du cours d'eau. Seul le château-hôtel du Puits d'Artigny visible au sommet du coteau en direction du sud, pourrait être mis en valeur par une mise en lumière.

■ Le château du Puits d'Artigny, noyé dans la végétation des coteaux. Le manoir de Beaupré, plus proche du tracé, devra être isolé par un paysagement  
(Source : Atelier BKM 2005)





***Le plateau de la Champagne tourangelle : un paysage relativement plat et ouvert à caractère dominant de grande culture***

Entre la plaine de Sorigny et Sainte-Maure-de-Touraine, un certain nombre de panoramas resteront assez largement ouverts sur un paysage agricole parfois entrecoupé par des portions bocagères, et où apparaît un habitat très dispersé. C'est notamment le cas sur les communes de Villeperdue, Saint-Epain et Sainte-Catherine-de-Fierbois, où le paysage pourra rester ouvert dans les cas où il n'y a pas d'habitat proche du projet.

***Une succession de vallées transversales entre Sainte-Maure-de-Touraine et Ports-sur-Vienne : un relief plus accentué, avec un paysage plus cloisonné par le bocage et la présence des vallées marquées par leur ripisylve***

A Sainte-Maure-de-Touraine, un champ visuel pourra s'ouvrir vers le sud sur un paysage agricole ouvert mais cadré par un bocage lâche formant des limites visuelles à distance.

De part et d'autre de la vallée de la Manse, le passage en déblai masque le paysage alentour. La vallée de la Manse elle-même ne sera pas perceptible à la vitesse du TGV.

Dans la traversée de Draché, la sensibilité du milieu bâti implique la création de protections paysagères et phoniques qui auront tendance à fermer la vision.

A Maillé, un effet de seuil sera ressenti au débouché du coteau nord de la vallée de la Vienne, et très vite le paysage se refermera du fait des protections paysagères et acoustiques envisagées aux abords du bourg et du ruisseau du Réveillon. Du côté ouest, l'autoroute A10 constitue une barrière visuelle par la végétation qui la borde.

La traversée de la Vienne sera peu perçue (présence d'écrans acoustiques à l'est, et barrière visuelle de l'autoroute A10 à l'ouest). Seule la vision des coteaux sud plus élevés pourra retenir l'attention des voyageurs avec la présence du château de Ports-sur-Vienne.

■ Dans la plaine de Sainte-Catherine-de-Fierbois, habitat isolé sur un espace agricole (Source : Atelier BKM 2005)



■ La vallée de la Vienne depuis le coteau nord (Source : Atelier BKM 2005)



■ Le coteau sud de la vallée de la Vienne (Source : Atelier BKM 2005)



***Les collines et vallonnements du Châtelleraudais : une série de paysages amples et ouverts entrecoupés par des accidents du relief (coteaux) induisant de longs déblais qui referment les perspectives***

Au niveau de Pussigny, Antogny-le-Tillac et Marigny-Marmande, la plaine agricole bordée de coteaux pourra constituer une entité intéressante par la cohérence de son paysage agricole ouvert et ample, souligné à l'est par le relief boisé que la ligne vient franchir au sud. La présence de plusieurs déblais et écrans acoustiques aura toutefois tendance à refermer ce paysage notamment dans la partie sud de la vallée. On ménagera donc lorsque l'habitat n'est pas proche du tracé, de larges ouvertures en direction des coteaux est et des hameaux qui s'y trouvent.

Entre Mondion et Saint Gervais-les-Trois-Clochers, se situe une zone de transition où se conjuguent un paysage bocager ou boisé, une densité d'habitat et de longues protections phoniques, et où le paysage sera plutôt fermé à la vue.

Un effet de seuil visuel pourra être partiellement ressenti du fait de la hauteur, à la sortie du coteau nord de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, malgré le profond déblai et la présence de protections acoustiques. La vallée pourra être ressentie par la ripisylve du Ruisseau de la Font, et par la perception à distance, des coteaux boisés nord et sud.

Après la vision cloisonnée du paysage bocager de la Veude, et un tronçon fermé par une succession de déblais et de protections acoustiques, un large paysage agricole s'ouvrira au niveau de Saint-Genest-d'Ambière dans la portion centrale en remblai, montrant les coteaux est boisés et les hameaux qui les ponctuent, et les espaces agricoles ouverts à l'ouest.

Une vue brève sur la plaine bocagère de l'Envigne sera perceptible à la sortie sud du déblai, mais des écrans acoustiques sont prévus sur les remblais.

Une ouverture visuelle sera perceptible dans la vallée à l'approche du coteau sud de la vallée de l'Envigne entre Marigny-Brizay et Colombiers.

Au sud de ces coteaux, et après la traversée en profond déblai, l'ouverture visuelle sur un large paysage agricole vallonné sera hachée par une alternance de déblais et de protections acoustiques, laissant tout de même des fenêtres intéressantes sur ce paysage à l'est et à l'ouest.

■ Depuis la vallée, vue sur les coteaux de Marigny-Marmande (Source : Atelier BKM 2005)



■ La vallée de Saint-Gervais-les-Trois-Clochers depuis le coteau nord (Source : Atelier BKM 2005)



■ La plaine agricole au nord de la commune de Saint-Genest-d'Ambière (Source : Atelier BKM 2005)





Les édifices protégés du manoir de la Mailleterie et du château de Montfaucon, constituant une composante de l'attraction touristique, seront peu visibles à partir du train du fait de la distance et de la végétation présente.

La vallée de la Palu et le Moulin d'Ivernay seront peu perçus du fait d'un paysage bocager cloisonné, de la présence à l'est de l'autoroute A10 et de protections acoustiques formant des écrans visuels, notamment à hauteur de cet édifice protégé.

***La plaine du Haut-Poitou et les plaines dans les environs de Poitiers : de grands espaces à vocation de grande culture, coupés par des petites vallées profondes et transversales induisant de grands ouvrages d'art***

Sortant d'un long déblai à Jaunay-clan, le projet pourra offrir une brève fenêtre sur le Futuroscope, dans un court tronçon en remblai. Ce tronçon devra faire l'objet d'aménagement en modelé de sol pour favoriser au mieux la vision de ce site qui constitue une très forte composante touristique de la région.

Plus au sud, la vallée étroite de l'Auxance (coteaux et ripisylve) ne sera réellement perceptible que pour les trains s'arrêtant à Poitiers et la traversant à vitesse plus réduite.

Dans le contournement de Poitiers, le profil de l'ouvrage sera le plus souvent en déblai et le tracé longeant sur une partie l'A10, n'offriront que quelques vues brèves. La ville elle-même n'étant perçue que sur ses franges (ambiance de zones d'activités, aéroport) : vue sur la vallée de l'Auxance après le franchissement de Chardonchamp en déblai, vue sur un paysage agricole à Migné-Auxances.

La traversée de la vallée de la Boivre sera perçue comme une image "flash", le paysage étant très boisé et fermant les vues.

Après un long passage en déblai, le profil en remblai au niveau de la bifurcation sud de Poitiers offrira une vue réduite sur un paysage bocager assez bâti, et dont les protections paysagères constitueront des limites.

Entre Fontaine-le Comte et la vallée de la Vonne, peu de vues d'ensemble sont à souligner, du fait d'un paysage bocager et de fréquents passages en déblai.

La vallée de la Vonne sera perçue de façon très brève surtout par la présence de sa ripisylve.

■ La plaine cultivée de l'Envigne depuis le coteau sud (Source : Atelier BKM 2005)



■ La vallée de l'Auxance avec son coteau nord habité, et la ripisylve qui se déploie au sud (à gauche sur cette photo) (Source : Atelier BKM 2005)



■ Vue sur la ripisylve dense de la vallée de la Boivre depuis le bourg de Vouneuil-sous-Biard (Source : Atelier BKM 2005)



***La plaine du Haut-Poitou - Les terres de brandes et les terres rouges : de grands espaces ruraux où alternent des espaces de grande culture et des structures bocagères, et où le relief induit une fréquence importante des portions en déblai (notamment en partie nord)***

Au sud de la Vonne, le tracé offrira des vues ouvertes sur un paysage bocager lâche, et sur un habitat très souvent groupé en hameaux.

De part et d'autre des vallées Sardet et de la Dive, puis à La Roche-de-Bord, Massay et Plibou, s'ouvrent des poches visuelles plus larges et lointaines sur des grands espaces agricoles, limités au loin par des boisements ou des haies bocagères. Les villages distants de la ligne peuvent être mis en valeur par des vues ouvertes.

Le logis des Chémernaut constitue un élément remarquable du patrimoine architectural protégé, proche de la ligne, mais qui sera dissimulé par un traitement paysager.

A Sauzé-Vaussais, la perception de la large vallée agricole est favorisée par un profil en remblai, la traversée du Horst de Montalembert constituant un élément fort dans le paysage, et un seuil visuel en venant du sud.

■ Des hameaux agricoles isolés dans un paysage agricole cadré par les boisements et les haies bocagères (Source : Atelier BKM 2005)



■ La plaine de Limage, avec en fond les zones d'activité de Sauzé-Vaussais (Source : Atelier BKM 2005)





***Les vallonnements de la Péruse - Le Ruffécois : un paysage agricole moins bocager ouvrant des fenêtres de vues relativement larges***

La vallée bocagère de la Péruse sera peu perceptible, car très étroite et faisant l'objet d'aménagements paysagers.

Plus au sud, des paysages larges et vallonnés quelque peu bocagers, s'ouvrent par quelques fenêtres, sur Villiers-le-Roux, Courcôme et Charmé, ces fenêtres étant entrecoupées d'effets de couloirs liés aux passages en déblai successifs.

La vallée du Bief bien que bocagère en partie basse, sera perceptible selon une trame cloisonnée, le projet la traversant en remblai. Le côtoiement d'un patrimoine bâti de qualité (moulin notamment) impliquera la mise en place d'écrans végétaux de protection, refermant par endroits les vues.

***Les vallonnements de la Charente - La Marche Boisée et le Val d'Angoumois : un relief accentué et large autour de la vallée de la Charente et l'apparition de coteaux viticoles plus au sud***

Prise entre deux portions de tracé en déblai qui cadrent les vues, la vallée de la Charente sera perçue comme un paysage fort lié à l'encadrement des deux coteaux boisés nord et sud. La présence de protections acoustiques au droit des zones habitées, limitera essentiellement la vision à une large fenêtre au nord du fleuve en direction de l'est, présentant les coteaux bocagers.

Après une fermeture des vues par une transition en déblai au sud de la Charente, la vision s'ouvrira à nouveau largement par une vue dominante sur la plaine de Villognon, vaste paysage agricole bordé à l'est par les coteaux boisés de Cellettes et Vervant. Elles laissent apercevoir à l'horizon sud, les premiers coteaux viticoles charentais qui annoncent le Cognaçais, et constituent un signal fort et une composante touristique notoire.

■ Vallonnements et bocage aux alentours de Courcôme (Source : Atelier BKM 2005)



■ La ripisylve du Bief émerge de cette vallée ouverte (Source : Atelier BKM 2005)



■ La prairie et la ripisylve de la vallée de la Charente, aux abords de Luxé (Source : Atelier BKM 2005)



■ Vallée agricole aux abords de Villognon (Source : Atelier BKM 2005)



**a) La perception globale - les images fortes retenues**

Le paysage offert sur le projet de la LGV SEA Tours - Angoulême est un paysage qui laissera au voyageur les impressions suivantes :

- un paysage assez homogène sur l'ensemble du parcours, qui donne une image très rurale de la "campagne de plaine française" ;
- des variations assez régulières portant sur la profondeur du champ visuel, alternance fréquente entre "grands espaces agricoles ouverts" avec des boisements et un habitat épars, et "structures bocagères plus ou moins régulières", créant un rythme assez rapproché de "proche - semi-lointain - proche - semi-lointain ...etc." ;
- peu de vues très larges et lointaines, ou de grands paysages marquants pouvant retenir une forte attention de l'observateur ;
- de nombreux paysages de qualité, mais à l'échelle de "micro-paysages" non perceptibles du fait de la vitesse ou de la dénivellation (exemples : coteaux boisés et bâtis, visions fugitives et brèves de bâtis particuliers, villages, hameaux, fermes..., petites vallées bocagères...) ;
- un patrimoine architectural et/ou culturel riche et varié, mais qui n'offrira pas de vue significative à portée de la LGV ; l'élément marquant du trajet sera inévitablement le Futuroscope, à condition que le profil (ou l'aménagement des abords) de l'ouvrage autorise sa perception.

■ Après le voyage, l'impression générale qui restera au voyageur, sera celle d'un paysage rural agricole et bocager, par endroit assez boisé  
(Source : Atelier BKM 2005)



**b) Mise en valeur du paysage agricole ou naturel**

**Une certaine homogénéité du paysage**

Le paysage offert sur le projet de la LGV SEA Tours - Angoulême présente peu de contrastes forts sur l'ensemble du parcours. C'est un paysage essentiellement agricole, collinaire, et avec presque partout une structure bocagère, dont la densité varie suivant les secteurs. Certaines entités se différencient en présentant un relief plus plat (en plateau et en plaine), ou plus accidenté (fractures dues aux vallées, coteaux plus accentués).

Les boisements sont parfois plus présents, et la périphérie urbaine s'invite de rares fois au voyage (périphérie de Poitiers), mais ce que retiendra le voyageur de son périple de quelques dizaines de minutes sera l'image d'un paysage rural bucolique, "conforme à l'image des campagnes de plaines françaises".

**Les accidents du relief sont des éléments marquants**

Parmi les éléments remarquables du paysage, apparaissent les accidents particuliers du relief. La traversée d'une vallée est un "événement" dans le périple du train. Par une position en remblai, elle ouvre parfois des fenêtres plus ou moins larges sur le paysage. Ceci n'est pas systématique, certaines vallées étant encaissées, et n'offrant à voir la plupart du temps qu'une impression très furtive, ou simplement la couronne de la ripisylve du cours d'eau. D'autres, au contraire, sont vastes et larges, et permettent d'observer les mouvements du relief formés par les coteaux.

■ Le type d'aménagement peut intégrer la LGV dans le paysage tout en révélant ce dernier. Au niveau du Horst Montalembert, l'adoption de mouvements de terrain doux, pouvant être rendus à l'agriculture, évite une plantation de haie arborée masquante et inappropriée dans un paysage agricole et ouvert. (simulation d'après photo)  
(Source : Atelier BKM 2005)



**Les moyens de préserver et de montrer ce paysage**

Le territoire traversé présente le plus souvent un paysage rural de qualité. Nous parlerons d'équilibre en ce sens qu'il présente des proportions justes dans la répartition des éléments le composant, notamment une dominance agricole diversifiée (prairie et culture), des haies bocagères régulières, des "coiffes" boisées au sommet des collines, ... en fait, un territoire vivant, et entretenu. Le maintien de cette "image de campagne" passe par la préservation de la valeur agricole des terres, évitant les risques d'enfrichement qui nuiraient à cette harmonie.

Les haies bocagères peuvent être utilisées en protection écologique, mais également comme des éléments de qualité paysagère, car elles renvoient automatiquement dans l'inconscient collectif à la "ruralité".

Les actions qui ont pour objet de montrer le paysage sont souvent en opposition avec les aménagements visant à protéger les riverains : dans des secteurs de rase campagne peu urbanisés, une ouverture des vues est plus facile à maintenir ; dans les paysages plus habités par contre, pour autoriser une perception d'un paysage de qualité par le voyageur, il faudrait déplacer l'écran végétal du bord de voie vers les limites de propriété des habitations concernées.



Les moyens mis à disposition pour maintenir la qualité de ces paysages sont :

- dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme), le classement des terroirs cultivés en zone agricole (zone A), et l'utilisation de l'article L 123-7 (ou des espaces boisés classés : EBC) pour la protection des boisements ou des haies bocagères présentant un intérêt paysager ;
- dans le cadre des projets d'aménagement foncier, liés par exemple au projet de LGV, le respect des parcelles ou des trames existantes constituant l'identité paysagère d'un territoire.

Sur le projet de la LGV SEA Tours - Angoulême, plusieurs secteurs pourraient donner lieu à un projet de site afin d'assurer la protection et la mise en valeur d'espaces agricoles ou naturels caractéristiques du territoire traversé.

- **la vallée de la Vienne** : les bords et les pieds des coteaux nord et sud de la vallée constituent des espaces ouverts à caractère agricole qui mettent en évidence la présence intéressante de ces coteaux comme limites visuelles de cet espace géographique fort ;
- **la vallée et les coteaux de Marigny-Marmande** : l'ensemble formé par les coteaux bâtis de hameaux, dominant la large vallée agricole, forme un paysage cohérent qu'il convient de protéger dans sa structure actuelle sur les communes de Pussigny, Antogny-le-Tillac et Marigny-marmande ;
- **la vallée du Ru de la Font à Saint-Gervais-les-Trois-Clochers** : l'identité de cette vallée est affirmée par la ripisylve occupant les berges du Ru de la Font, et par les coteaux nord et sud en grande culture, ponctués par de grosses fermes ou habitations rurales traditionnelles, très visibles dans ce paysage ouvert. L'une d'elles offre la vue d'une grosse tour qui marque fortement le paysage ;
- **la vallée et les coteaux de Marigny-Brizay et Colombiers** : la vallée agricole ouverte présente un paysage ponctué par un maillage bocager léger, et se déroule au pied d'un ensemble formé par les coteaux abrupts jalonnés par les hameaux longeant la RD 21. Le manoir de la Mailleterie constitue un patrimoine architectural de qualité, peu visible à partir du projet, car distant.

- **les vallées de l'Auxance, de la Boivre et de la Vonne** : ces trois vallées étroites et de grande qualité ont des échelles proches et constituent des micro-paysages dont seuls quelques éléments furtifs seront perceptibles par le voyageur, mais qui représentent des ensembles paysagers remarquables ;
- **la vallée de Saint-Genest-d'Ambière** : elle offre la vision d'un paysage ouvert de grande cohérence, où se déroule un espace agricole ouvert. Il est dominé par des coteaux boisés imposants, ponctués de hameaux jouissant d'une belle vue sur la vallée, limité au sud par les coteaux occupés par le village de Saint-Genest-d'Ambière ;
- **la vallée de la Dive à Rom** : vaste cuvette à caractère agricole marquée par les coteaux boisés au nord, ponctués par un patrimoine architectural de qualité (château de Bréjeuille).

- **la vallée et le Horst de Montalembert à Sauzé-Vaussais** : le paysage agricole très ouvert de la vallée forme un contraste avec les coteaux boisés qui constituent un trait fort du paysage ;
- **la vallée de la Charente à Luxé et à Villognon** : ces deux vallées présentent une assez grande cohérence paysagère par la qualité des éléments composants le paysage : coteaux boisés délimitant de grands espaces ouverts à caractère agricole affirmé, traversés par les méandres d'un fleuve avec sa ripisylve, et les gros bourgs attenants avec la qualité d'un habitat traditionnel.

Enfin, des interventions artistiques (Land Art, etc.) peuvent venir conforter la présence d'éléments remarquables du paysage. Ils affirment un territoire, le ponctuent ou le signalent par une interprétation plastique pouvant servir de relais à la mise en valeur touristique du territoire.

■ Paysage de "campagne française" à valoriser comme ici dans la plaine de Marigny-Marmande (Source : Atelier BKM, 2005)



**7.1.3.2 Mise en valeur des éléments remarquables du patrimoine bâti**

Le territoire traversé par la LGV comprend de nombreux éléments remarquables du patrimoine bâti. Du fait de la relative homogénéité du paysage, ils peuvent être repérables, et deviennent ainsi des "marqueurs visuels". Comme pour les sites agricoles ou naturels, et afin d'affirmer leur rôle de repère, il conviendrait de parler de "projet de site". Plusieurs projets à diverses échelles sont réalisables, de la mise en lumière à l'aménagement des abords afin de révéler l'objet considéré.

Ces éléments sont représentés entre autres par les monuments historiques remarquables et repérables, qu'ils soient châteaux, églises, ou corps de fermes, et par certains villages situés à proximité du projet. Leur dispersion dans le paysage et la présence assez forte du végétal sous forme d'écrans (haies bocagères, boisements) aboutissent à une relative discrétion visuelle de ce patrimoine bâti pourtant riche. Plusieurs projets de sites pourraient être envisagés concernant le bâti :

- le château-hôtel du Puits d'Artigny : la traversée de la vallée est ponctuée par la vision sur le coteau sud de ce bel édifice, qui pourrait faire l'objet d'une mise en lumière ;
- le Futuroscope : ensemble architectural déjà très présent dans le paysage, mais dont la vision sera limitée à une "fenêtre" étroite et furtive. L'étude d'un modelé de sol approprié serait de nature à favoriser une meilleure perception et mise en valeur touristique de cet ensemble emblématique de la région Poitou-Charentes ;
- plusieurs villages visibles depuis le train, et notamment : Sainte-Catherine-de-Fierbois, Ports-sur-Vienne, Marigny-Marmande, Saint-Gervais-les-Trois-Clochers, Saint Genest-d'Ambières, Marigny-Brizay, Brétigny à Beaumont, Rom, Plibou, Courcôme, Charmé, Luxé, Villognon, Xambes, Vervant, Coulonges...

■ Photomontage de mise en valeur "lumière" du patrimoine bâti, ici le château du Puits d'Artigny, noyé dans la végétation le jour, il émerge de nuit avec le dispositif lumineux, devenant un élément repère à la sortie de Tours (Source : Atelier BKM 2005)



■ Une mosaïque de villages et de hameaux à faire découvrir depuis le train (Source : Atelier BKM 2005)





#### a) Le paysage des entrées de ville

Le projet de LGV passe à distance des villes de Chatellerault, Poitiers et Ruffec.

Sur ces trois villes, seule la ville de Poitiers est proche du nouveau tracé. Pour Chatellerault et Ruffec, le projet ne constitue donc pas de nouvelles entrées de ville.

Pour Poitiers, la véritable nouvelle entrée de ville est l'entrée nord par la voie de bifurcation s'écartant de la ligne principale au niveau de la vallée de l'Auxance, et se reliant à la ligne actuelle dans la partie nord de la ville. L'entrée sud se raccordant à la ligne de La Rochelle au niveau de Fontaine-le-Comte reprend la voie ferroviaire actuelle jusqu'à Saint-Benoît puis Poitiers.

Il ne sera donc ici question que des entrées nord et sud de Poitiers.

#### Un paysage très composite

Les entrées de ville sont caractérisées par un paysage très composite : zones d'activités s'affichant en premier lieu, traversée de grandes voies de communication.

La fermeture visuelle des portions en déblai, alterne avec l'ouverture des portions en remblai, permettant notamment "d'enjamber" les voies actuelles ou de côtoyer des échangeurs existants.

Si la position en remblai peut offrir une vision dominante qui permet au voyageur arrivant en centre-ville d'avoir une vue assez globale de la structure urbaine, c'est souvent un aperçu dévalorisant du fait d'un affranchissement du nouveau tracé par rapport à la logique urbaine (notamment passage sur les "arrières" du paysage urbain : friches, délaissés, jardins, zones de stockage ou de stationnement...).

#### Les entrées de ville de Poitiers

Elles se feront à vitesse réduite et permettront à ce titre une perception plus facile du paysage.

#### **L'entrée nord de Poitiers**

La bifurcation nord vers la gare de Poitiers concerne les TGV comportant un arrêt dans cette ville.

Cette voie prend naissance au niveau de la vallée de l'Auxance par un viaduc.

Au sud de la rivière, la voie vers Poitiers oblique vers l'est avec un profil en haut remblai qui donnera une brève vision de la vallée de l'Auxance et de ses coteaux, paysage très cloisonné

par la végétation arborescente (peupleraies et ripisylve). Un soin particulier devra être apporté au traitement paysager du franchissement du coteau et de la RD87 bordée d'habitations et de troglodytes, et aussi à la qualité d'intégration du viaduc dans cette petite vallée.

Le paysage se refermera ensuite vers le sud avec un profil en déblai dans la traversée de la colline de Gratte-Loup, et au niveau de la traversée de l'autoroute A10. La première vision de la ville s'ouvrira ensuite au niveau de la traversée de l'échangeur routier de la RN10 et du raccordement à la voie ferrée actuelle à La Folie. Ce secteur correspond à un paysage de zones d'activités, limité à l'ouest par un coteau et par la ligne de crête du relief parcourue par l'A10.

■ Les coteaux de Gratte-Loup, versant sud de la vallée de l'Auxance, où se situe la bifurcation vers Poitiers (Source : Atelier BKM 2005)



La mise en œuvre d'une nouvelle voie ferrée dans ce secteur urbanisé complexe, nécessitera une étude détaillée de restructuration fonctionnelle et paysagère du tissu urbain et viaire de cette zone, et plus particulièrement aux abords de l'échangeur de l'A10 et du tissu bâti alentour. Une étude paysagère est actuellement en cours pour l'aménagement de ce secteur sensible, et une collaboration étroite sera mise en œuvre entre les maîtres d'ouvrage routier et ferroviaire dans un objectif de qualité.

■ **La périphérie nord de Poitiers présentant un tissu urbain et des infrastructures complexes** (Source : Atelier BKM 2005)



Plus au sud, le tracé se superpose avec celui de la voie existante qui permet de découvrir tour à tour, un paysage de zone d'activités peu structuré, les coteaux résidentiels pavillonnaires de Buxerolles faisant face au Clain pourtant peu visible du fait de la végétation boisée.

■ **Au niveau de Buxerolles, le tracé côtoie les habitations et les coteaux boisés** (Source : Atelier BKM 2005)



■ **Vue depuis le coteau ouest sur la périphérie de Poitiers au niveau de "La Folie"** (Source : Atelier BKM 2005)



L'arrivée sur le centre-ville se fait ensuite très rapidement par une zone de densité urbaine n'offrant pas de panoramas particuliers, la traversée du Clain étant très discrète et tout de suite suivie par l'arrivée sur la gare de Poitiers. Une vision brève permet d'apercevoir la Tour de la Porte de Paris, dont le cadre très routier mériterait une mise en valeur urbaine.

■ **La Tour de La Porte de Paris, vue depuis le train** (Source : Atelier BKM 2005)



Au niveau de la gare proprement dite, des vues intéressantes s'offrent sur la ville perchée sur les coteaux du côté est, ainsi que sur les coteaux urbanisés très visible à l'ouest du tracé. Les abords directs de la gare sont pénalisés visuellement par des espaces délaissés ou des murs aveugles donnant une image austère du paysage urbain.

■ **Les traditionnelles installations ferroviaires annoncent l'arrivée en gare (avec cet exemple de mur aveugle à réinvestir)** (Source : Atelier BKM 2005)





A ce titre, un projet de requalification du quartier de la gare a débuté en fin 2005 afin d'étudier une réorganisation urbaine et une mise en valeur de ce quartier.

■ La présence des coteaux ouest habités est très perceptible depuis la voie ferrée ici au deuxième plan (Source : Atelier BKM 2005)



■ L'émergence de l'habitat de Poitiers sur les coteaux (Source : Atelier BKM 2005)



■ Projet de réaménagement du quartier de la Gare par A. Grumbach & associés (Source : site internet de la mairie de Poitiers)



**L'entrée sud de Poitiers :**

La bifurcation sud vers Poitiers se fera au niveau de la commune de Fontaine-le-Comte avec l'utilisation d'une portion de la voie ferrée actuelle La Rochelle-Poitiers. Cette voie existante s'orientant vers Poitiers, traverse un paysage très bocager puis une zone boisée sur la commune de Ligugé. La première vision urbaine sera ressentie après la traversée discrète du Clain, avec l'apparition d'un paysage de zones d'activités, puis des coteaux résidentiels boisés de Saint-Benoît, l'ensemble étant le plus souvent assez dissimulé par des talus boisés bordant la voie ferrée.

■ Vue sur les coteaux de Saint-Benoît : en pied de coteau un habitat linéaire, et au-dessus, des habitations plus cossues, noyées dans la végétation (Source : Atelier BKM 2005)



■ Vue sur le viaduc piéton depuis le fond de la vallée de Saint-Benoît (niveau de l'actuelle ligne ferroviaire) (Source : Atelier BKM 2005)



Vers le nord, la LGV reprend le tracé de la voie ferrée actuelle, traversant le paysage naturel de qualité du "parc de Saint-Benoît", ensemble d'espaces naturels traversés par les méandres du Clain, et bordés par des coteaux boisés. La traversée de cette zone donne une ambiance de paysage très naturel, qui ne présage que très peu de la présence urbaine située en arrière-plan et de l'arrivée sur Poitiers.

Au nord de la rocade, les quartiers résidentiels des Grands Randeaux passent inaperçus, le profil de la voie étant en déblai à cet endroit. Quelques vues fugitives sont offertes à partir du train sur les espaces naturels de qualité environnants.

Après avoir franchi trois fois le Clain, le tracé traverse ensuite le secteur des Sables en déblai, ce qui ferme encore la vue à partir du train.

Une vision brève et intéressante sur le Clain et les hauts coteaux bâtis de Poitiers s'offre avant le passage dans le tunnel qui prélude à l'arrivée sur la gare de Poitiers.

En conclusion, l'arrivée sud sur Poitiers, après la traversée de zones au paysage naturel, ou de paysages "fermés" par les talus en déblai, débouche très rapidement et sans réelle transition sur la gare de Poitiers, le principal élément marquant et signe de l'arrivée sur Poitiers, résidant dans la vision rapide des hauts coteaux bâtis de La Tranchée, en venant du sud.

■ Vue sur la prairie en fond de vallon. Sur la droite, les coteaux boisés de Saint-Benoît, sur la gauche, les talus de remblais fortement plantés de l'actuelle ligne ferroviaire (Source : Atelier BKM 2005)



■ Le passage du TGV sur l'actuelle ligne ferroviaire (Source : Atelier BKM 2005)



■ Vue sur le Clain, à partir de la voie existante, ses coteaux calcaires abrupts et la ville de Poitiers installée sur les crêtes (Source : MDT 2005)





### Les actions de valorisation du paysage urbain

Sortant en partie du cadre administratif du projet proprement dit, ces entrées de ville nécessitent toutefois une attention particulière afin d'assurer une bonne transition entre le rural et l'urbain, dans l'optique de la mise en valeur paysagère des portions de tracé concernées. Les objectifs d'aménagement pourraient être les suivants :

- dans les portions en déblai, on favorisera une présence arborée et arbustive plus riche et diversifiée, en ayant recours à des essences de type ornemental, afin de signifier une zone d'approche de la ville dont elle reprend le vocabulaire végétal ;
- dans les portions en léger ou fort remblai, une étude fine du contexte paysager devra aboutir à définir des rythmes visuels d'ouverture ou fermeture du paysage, permettant soit d'isoler des paysages urbains en désaccord avec la ligne (écrans végétaux caducs ou persistants), soit au contraire d'ouvrir des fenêtres sur des portions intéressantes du paysage, notamment des vues lointaines sur des éléments particuliers du patrimoine bâti ou naturel (monuments, cours d'eau, façades bâties) ;
- les zones de franchissement de grandes voies de communication ou d'échangeurs, ainsi que les zones urbaines concernées par des transformations (zone d'activités et raccordement nord de Poitiers, quartier Saint Benoît au sud) feront l'objet d'une étude de restructuration urbaine permettant d'intégrer le projet de LGV dans un schéma d'aménagement cohérent respectant les contraintes paysagères et urbaines ;
- afin de mettre en valeur le paysage nocturne, la prise en compte des éléments remarquables du patrimoine bâti ou naturel représentatifs du centre-ville, après inventaire des contraintes de protection visuelle et phonique des riverains, peut permettre une mise en lumière si l'angle de vue considéré peut rester ouvert : façades bâties des coteaux, berges du Clain naturelles ou bâties, Tour de la Porte de Paris ;

#### ■ Exemple de plantations urbaines (marronniers en linéaire) sur talus le long d'une infrastructure sur l'A3 à Paris Porte de Bagnolet

(Source : Les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France n°117-118)



#### ■ Exemple de requalification urbaine avec la création du parc urbain dans les délaissés entre TGV et voirie à Sceaux et Châtenay-Malabry

(Source : Les Cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France n°117-118)



### 7.1.3.3 Les "points noirs" paysagers

Sur l'ensemble du parcours peuvent être recensés un certain nombre d'éléments bâtis disgracieux qui constituent autant de "points noirs" paysagers, et méritent qu'une attention y soit portée en terme de mise en valeur du paysage.

- à Veigné, la zone d'activités proche de la RN10 sera directement côtoyée par le tracé : le projet de LGV devra intégrer les éléments du projet de ZAC en cours pour assurer une mise en valeur de la nouvelle façade de cette zone d'activités ;
- à Maillé, un silo d'exploitation agricole a été construit récemment sur le coteau nord de la vallée de la Vienne ;
- au sud de la vallée de l'Auxance, le sommet du coteau est ponctué par un relais EDF proche de la bifurcation nord de Poitiers ;
- à Coulombiers, des silos imposants bordent la voie ferrée actuelle ;
- à Sauzé-Vaussais, des silos sont présents au nord de la zone d'activités.

■ Les silos agricoles émergent et brillent, notamment dans les espaces agricoles très ouverts. Un jeu de couleur, les rendant plus ludiques pourrait être appliqué sur l'ensemble du bâtiment (Source : Atelier BKM 2005)



■ Le relais électrique sur le versant sud de la vallée de l'Auxance (Source : Atelier BKM 2005)



■ Un silo agricole sur les coteaux nord de la vallée de la Vienne, commune de Maillé (Source : Atelier BKM 2005)





**7.1.3.4 Actions sur le paysagement des abords directs de la LGV**

**a) Importance des premiers plans et protection du paysage**

Les premiers plans visuels sont peu présents pour le voyageur, mais influent énormément sur sa perception du paysage.

Les aménagements aux abords du projet de la LGV sont des éléments prioritaires afin de minimiser l'impact du projet à l'égard des riverains et du paysage traversé. Leur mise en place réfléchie peut permettre d'aboutir à un impact moindre de l'infrastructure, tout en conservant de nombreux points de vue pour les voyageurs. On évitera donc un "sur lignage" systématique du tracé par du végétal, certains paysages de grande culture s'accommodant bien de l'échelle linéaire de la LGV.

En substitution, la mise en place de faux déblais (buttes formées de part et d'autre du tracé pour isoler le projet) peut permettre de minimiser l'impact de la voie tout en préservant les vues depuis celle-ci. L'installation de masses boisées ou de haies aux abords de zones habitées, et non en bord de voie, s'avère parfois plus efficace pour les riverains, et préserve mieux la vue à partir du train.

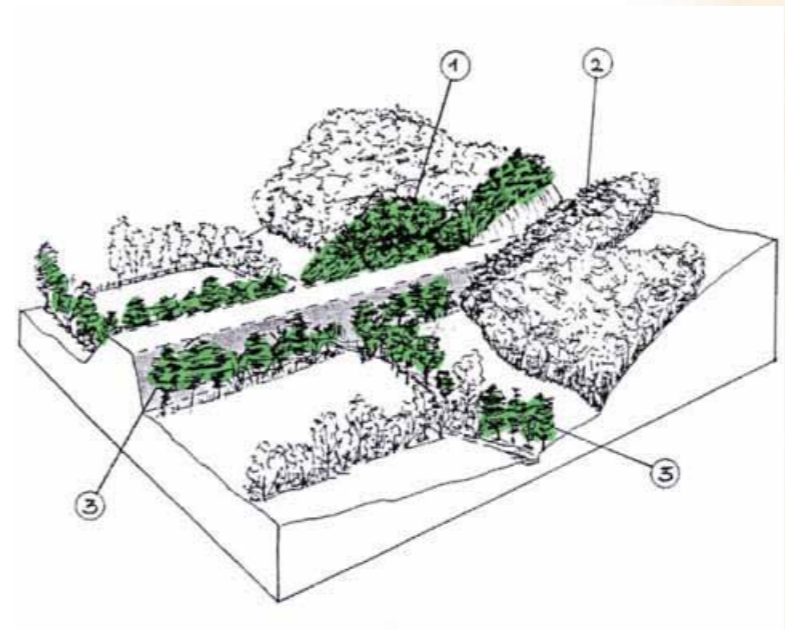
■ Sur cette photo, on ressent bien les différences de perceptions entre les premiers plans et les fonds de plan, et l'importance de l'interaction entre les deux pour la perception du paysage depuis le train  
(Source : Atelier BKM 2005)



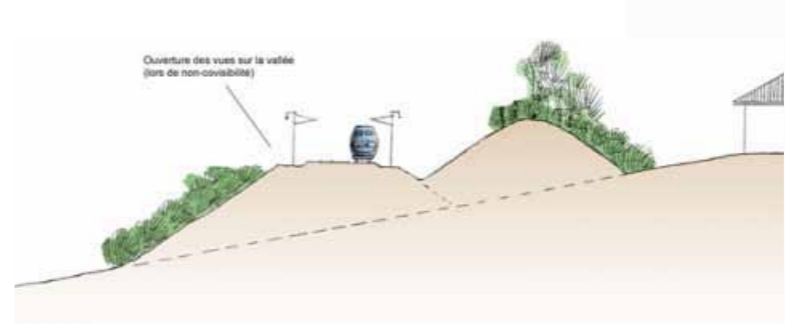
■ Les vues de premiers plans sont floues mais participent à la perception générale du trajet en TGV, et constituent souvent des masques visuels  
(Source : Atelier BKM 2005)



■ 1 - Préservation d'un paysage boisé sur les coteaux  
2 et 3 - Reconstitution des haies bocagères si il y a lieu, en préservant les vues par dessus le rideau bocager (Source : Atelier BKM 2005)



■ Préserver les vues ouvertes dans les portions à flancs de coteau  
(Source : Atelier BKM 2005)



**b) Assurer des continuités entre les vues**

On tendra à préserver également la continuité entre des vues entrecoupées par un ou des obstacles situés en premier plan : l'abaissement des pentes de talus, voire l'élimination de lignes de crêtes ou d'éléments de relief, la suppression de rideaux végétaux, sont de nature à simplifier la perception du paysage en tirant "un trait d'union" entre deux vues consécutives, sous réserve du respect primordial des riverains.

La suppression des obstacles non nécessaires à l'insertion paysagère de l'ouvrage, à moins de 20 m de la voie pourrait être encouragée, sous réserve qu'elle n'altère pas l'environnement des riverains, ou la composition d'ensembles homogènes. Elle permet de dégager et de simplifier les premiers plans, aidant ainsi à une perception plus large du paysage.

■ Conserver une certaine perméabilité dans les vues lorsque cela n'est pas pénalisant pour l'environnement (Source : Atelier BKM 2005)



**c) Le traitement des écrans phoniques comme supports**

Les écrans acoustiques sont des éléments indissociables du projet sur certaines parties. Ces espaces deviennent inertes une fois installés. Dans un objectif de valorisation, il convient d'imaginer de nouvelles utilisations à ces surfaces. On peut imaginer des murs supports d'éléments cinétiques, artistiques ou informatifs, liés à la vitesse du train. Un vaste champ d'expérimentation est possible.

**7.1.3.5 Actions sur le cadre intérieur de la voiture**

Complément presque indissociable d'une intervention sur le paysage difficilement perceptible, les actions à l'intérieur du train semblent indiquées afin d'impliquer le voyageur. Il nécessite une étroite collaboration entre RFF (mise en place de l'infrastructure), les transporteurs dont la SNCF (le gérant du voyage), et les promoteurs des territoires traversés. Là aussi un vaste champ d'expérimentation est possible.

**a) Des éléments d'information**

La mise en place d'éléments d'information spécifiques sur les régions traversées dans les voitures, ou sur les quais de gare peut affirmer l'effet "vitrine" offert par le TGV. Ils peuvent être multiples, de l'information culturelle et explicative (type Guide Vert Michelin) à l'information événementielle (spectacle, expositions, ...), en passant par les informations touristiques (hébergements, randonnées, musées, sites touristiques...), les territoires traversés peuvent jouir ici d'un véritable support d'informations :

- les supports de type vidéo : la mise en place d'éléments de "repérage géographique" indiquant les composantes remarquables du paysage, avec mise à jour au fil du voyage (carte interactive à l'image de celle présente dans les avions) permettrait au voyageur d'attacher à un lieu les fragments d'image qu'il perçoit, et de concrétiser un paysage mouvant ;

- les éléments de type guide-audio peuvent être de bons supports, car ils n'entravent pas la perception visuelle, et ajoutent un côté "rêverie", nous ramenant au temps où l'on contait des histoires : ici, l'histoire d'un paysage. Une bande son serait diffusée par l'intermédiaire d'un casque communiquant une information qui peut être très variée : repérage dans le paysage, messages sur des éléments singuliers, explication sur la composition du paysage, son histoire, émission de musiques, textes choisis... ;
- les supports écrits ont cet intérêt qu'ils peuvent être emportés par le voyageur. Le magazine "France TGV" est déjà présent et offre des informations culturelles sur les régions traversées. Ce dispositif pourrait être complété par des brochures ou dépliants offerts sur le quai, ou mis à disposition sur des présentoirs à l'entrée des voitures, préparant les gens à ce qu'ils vont découvrir pendant leur voyage et les sensibilisant au paysage, aux régions traversées ;
- les cartes postales : distribuées dans le train ou en gare, elles sont un support vivant qui permet de communiquer à travers des images des territoires visités, de partager ces images avec son destinataire ;
- des cartes géographiques avec des visuels sur les tablettes.



**b) Des éléments de confort**

Une évolution du design des voitures pourrait être prise en compte pour améliorer la perception du paysage :

- la position et la dimension des fenêtres, et des barres de protection, leur indice de réflexion : une inclinaison de la vitre et l'utilisation d'un verre anti-reflet seraient de nature à accroître la vision, à réduire les effets de reflets si gênants dans l'observation des paysages. De manière générale, un plus grand soin quant à la propreté des vitres est à apporter ;
- les couleurs à l'intérieur de la voiture : la discrétion des premiers plans de la voiture par des teintes neutres ou sombres peuvent accentuer la présence des panoramas extérieurs, et seraient à prendre en compte dans le design des intérieurs. La photo ci-contre met en évidence l'effet de "brillance" des teintes de la voiture, accentué par l'éclairage, qui focalise l'attention au dépend du paysage situé en arrière ;
- la position des sièges dans les voitures et leur agencement les uns par rapport aux autres, ou par rapport aux montants verticaux, sont également des facteurs importants ;
- un autre élément de confort réside dans l'amélioration possible de la gestion des bagages.

■ Depuis le bar, lieu de détente et de repos, les vues sur le paysage ne sont pas privilégiées et se retrouvent perturbées par un champs de vision réduit par un éclairage éblouissant, et l'absence de "lieu d'observation"  
(Source : Atelier BKM 2005)



■ Les reflets multiples sur les doubles vitrages des fenêtres du TGV nuisent aux éventuels points de vue que l'on aurait sur le paysage (Source : Atelier BKM 2005)



■ Au Canada, le "Rocky Mountain Railroad Dome Coach" offre à ses voyageurs la possibilité de profiter pleinement des paysages traversés. Notons que la couleur sobre de l'intérieur du wagon et la largeur des ouvertures permettent une bonne perception du paysage (Source : internet)



