

Valorisation des territoires à l'occasion d'un projet routier

L'exemple du 1 % Paysage et Développement

Économie
Environnement
Conception

87

Au-delà de leurs fonctions premières de desserte et d'aménagement du territoire, les infrastructures routières permettent de révéler les qualités des territoires et des paysages traversés. Longtemps mal considérées, celles-ci représentent toutefois, pour une région donnée, une opportunité de développement et d'amélioration du cadre de vie de sa population.

Dans ce sens, sur le réseau routier national, une initiative s'est progressivement mise en place à partir de 1989 pour accompagner l'arrivée des autoroutes en termes d'aménagement et de développement des territoires. Cette démarche ambitionne de contribuer à la valorisation des paysages, et au développement économique et touristique des régions traversées en profitant des investissements que représente l'infrastructure : c'est la politique nationale 1 % Paysage et Développement.

Au delà de son exemplarité, cette politique cherche à développer et inciter des démarches locales de projets autour de la route en incitant les acteurs locaux à une nouvelle approche privilégiant l'analyse paysagère en amont de toutes réflexions d'aménagement.

A partir d'exemples concrets, cette note d'information présente des actions ou des démarches locales mises en oeuvre sous l'impulsion de la politique 1 % Paysage et Développement ayant eu un impact favorable sur les paysages et le développement des communes traversées, et générant par la suite d'autres dynamiques de projets.

Sommaire

Avant-propos.....	2
I - La politique nationale du 1 % Paysage et Développement	2
II – Exemples d'actions et de dynamiques créés par la politique du 1 % Paysage et Développement.....	4
1. Faire participer l'autoroute A75 à la revalorisation du site de Saint-Flour	4
2. Impulsion pour la rénovation des remparts de La Cavalerie le long de l'A75.....	6
3. Favoriser l'émergence de projets tout au long de l'itinéraire : actions ponctuelles de valorisation sur les tronçons concédés de l'A28 et A85	8
Conclusion.....	9
Bibliographie.....	10

Avant-propos

Une route ou une autoroute, au-delà de leurs fonctions premières de desserte ou d'aménagement des territoires, permet de faire découvrir des paysages, parfois même de créer ou de recomposer certains. Si la qualité des infrastructures s'affine à chaque projet, et si les impacts directs de la route sont aujourd'hui de plus en plus anticipés, les effets induits sur le territoire et les paysages (développement d'aménagements à proximité des emprises, aménagements fonciers ...) sont encore difficiles à évaluer complètement.

Les infrastructures routières offrent de nombreuses opportunités de développement pour les régions traversées : création ou valorisation des paysages, développement économique, création de potentialités touristiques, désenclavement de régions, ... Préparer l'avenir et l'image des régions traversées amène donc à s'interroger sur les potentialités offertes par l'implantation d'une infrastructure. Ainsi, afin de faire de l'infrastructure un critère de qualité de vie, il faudra s'interroger sur l'organisation et l'aménagement des territoires autour de celle-ci dans le respect de la qualité des paysages et du cadre de vie des riverains.

Dans ce sens, une initiative a émergé en 1989 pour accompagner l'arrivée des autoroutes en termes de politique d'aménagement et de développement des territoires. Le Ministre des transports et de l'équipement de l'époque a ainsi mis en place la politique nationale du 1 % « Paysage et Développement », démarche à l'origine expérimentée dans la région du massif central sur les itinéraires de l'A20 et de l'A75.

La philosophie de la politique du 1 % Paysage et Développement tient dans la préservation et la mise en valeur des territoires et des paysages traversés par l'infrastructure. La route tend ainsi à devenir un élément de développement économique et touristique des régions. Cette politique dépasse l'insertion de l'infrastructure dans son environnement. Elle concerne les espaces situés en dehors des emprises de la route dans une zone dite de covisibilité¹. Elle est donc de nature différente et de portée plus large que l'intégration des ouvrages eux-mêmes.

Cette politique partenariale, élargie et adaptée depuis ses débuts, cherche donc à fédérer des acteurs locaux autour de projets communs de développement cohérents et durables des territoires en valorisant l'investissement que représente l'infrastructure pour en maîtriser ses effets. Elle offre ainsi une plate-forme expérimentale pouvant servir à lancer de nouvelles démarches paysagères dans une zone plus large que celle impactée par l'infrastructure.

Outre l'exemplarité de la politique du 1 % Paysage et Développement, cette note d'information présente, à partir d'exemples concrets, des démarches locales paysagères générées par l'impulsion de cette politique et ayant eu un impact favorable sur les territoires et les paysages, dans le sens d'une gestion maîtrisée des espaces proches de la route.

I - La politique nationale du 1 % Paysage et Développement

Définie lors du conseil des ministres de novembre 1989 et mise en œuvre par la circulaire interministérielle du 26 octobre 1992 (lançant la démarche de façon expérimentale sur les autoroutes A20 et A75), la politique du 1 % Paysage et Développement vise à **promouvoir la valorisation paysagère et le développement économique et touristique des espaces proches de l'infrastructure**, en aidant les acteurs locaux à concilier le maintien de la qualité des paysages traversés et les effets induits résultant d'une meilleure accessibilité.

Cette politique a été depuis étendue, par les circulaires interministérielles du 12 décembre 1995 et du 31 mars 2005 [1], à des axes et sections du réseau routier national, concédés ou non, destinés à être aménagés en principe à terme à 2 x 2 voies ou plus.

Philosophie

Concrètement, il s'agit d'aider par l'apport de subventions à la réalisation de projets d'initiative locale (mairies, syndicats de communes, conseils généraux, ...) présentant une réelle qualité paysagère. Ces projets doivent avoir un lien avec l'arrivée de la nouvelle infrastructure et par ailleurs être situés hors de ses emprises.

L'action type consiste en une valorisation des paysages visibles depuis la nouvelle infrastructure dans la zone de covisibilité.

¹ La zone de covisibilité correspond aux parties de territoire découvertes depuis l'infrastructure ou desquelles une partie de l'infrastructure est visible (chaussée, ouvrage d'art, talus, protection phonique, etc.)

Les critères d'éligibilité, définis dans la circulaire interministérielle du 31 mars 2005, pour la prise en compte de la stratégie nationale sont [1] :

- la participation : recherche d'une vision partagée des enjeux et objectifs à atteindre et des engagements des différents acteurs ;
- la transversalité : vision intégrant les différentes approches du développement durable (économique, social, environnemental, culturel, ...) ;
- la stratégie d'amélioration : mise en adéquation des actions 1 % avec la stratégie locale de développement et de valorisation des territoires, sur la base d'un diagnostic territorial et prospectif ;
- l'organisation de la décision autour d'un projet territorial ;
- l'évaluation : vérification de la cohérence et de la pertinence du programme d'actions.

Études et actions éligibles

Les actions financées dans le cadre de la politique du 1 % Paysage et Développement s'inscrivent dans des opérations de valorisation, de réhabilitation ou de requalification d'espaces naturels, ruraux, urbains ou péri-urbains dégradés, l'accent étant mis sur les transformations réfléchies des paysages.

Actions concernant les sites naturels et/ou urbains, les paysages et les monuments	Opérations d'aménagements paysagers : place, carrefour, mobilier urbain, traitement au sol, plantations,...
	Opération de valorisation d'entrée de ville
	Requalification de zone d'activités
	Plantations, ...
Études générales de niveau régional ou départemental	Études paysagères en vue de l'élaboration d'un plan de paysage
	Étude sur le potentiel touristique
	Étude sur le potentiel économique,...
Actions concernant le développement touristique	Mise en place d'un jalonnement
	Itinéraire de découverte,...
Actions concernant les lignes électriques ou téléphoniques	Enfouissement de lignes électriques en centre bourg
Actions concernant des bâtiments ou ensemble de bâtiments appartenant à une collectivité publique	Réhabilitation extérieure de bâtiments
	Création pôle de culture (à partir du bâti ancien),...
Actions concernant des bâtiments ou ensemble de bâtiments appartenant à des personnes privés	Mise en valeur du patrimoine bâti ou rural (réfection de façade, toiture,...)
Actions d'aide à la qualité paysagères des terres remembrées et actions d'acquisitions immobilières	Restitution de trames bocagères, ...

Illustration 1 : exemples d'actions financées dans le cadre de la politique nationale du 1 % Paysage et Développement [1]

Financement des études et des actions

Les partenaires participants au financement de l'infrastructure peuvent contribuer à la mise en œuvre de la politique du 1 % paysage et développement à raison de **1 % du montant de leur enveloppe réservée à l'infrastructure** lors de la signature du programme d'actions. Les contributions du maître d'ouvrage de l'infrastructure ne peuvent dépasser 50 % du montant (hors taxes) de chaque étude ou action éligible. Les maîtres d'ouvrage doivent apporter une contribution au moins équivalente. Le cas échéant, une **pluralité des financements** est possible : département, région, syndicat, Europe, ...

Les exemples présentés dans cette note d'information illustrent, de façon succincte, des stratégies locales de développement des territoires mises en place à partir de la politique du 1 % Paysage et Développement et leurs suites : deux exemples le long de l'itinéraire de l'A75 (Saint-Flour et La Cavalerie), et un exemple sur le réseau concédé de l'A85 et de l'A28.

II – Exemples d'actions et de dynamiques créés par la politique du 1 % Paysage et Développement

1. Faire participer l'autoroute A75 à la revalorisation du site de Saint-Flour



Sur un itinéraire d'environ 350 km, l'autoroute A75 relie gratuitement Clermont-Ferrand à Montpellier (hormis la section concédée au droit de Millau). Elle traverse trois régions (Auvergne, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon) et s'étend sur six départements (Puy de Dôme, Haute-Loire, Cantal, Lozère, Aveyron et Hérault).

Malgré une agriculture dominante et un exode rural important, les territoires traversés par l'A75, peu favorisés au plan économique, bénéficient d'une qualité paysagère diversifiée ainsi qu'un patrimoine architectural et culturel qui leurs confèrent des potentialités touristiques importantes.

Avec l'arrivée de l'autoroute A75, les territoires traversés allaient connaître un bouleversement important. En effet, son grand nombre d'échangeurs et sa quasi-gratuité allaient faciliter les connexions avec les autres réseaux et irriguer des régions cloisonnées par le relief.

C'est pourquoi, pour accompagner l'arrivée de l'A75, l'État a incité les acteurs locaux à mener une réflexion globale pour mettre en place une politique de gestion maîtrisée des espaces proches de l'infrastructure par l'intermédiaire de la politique du 1 % paysage et développement. Cette mesure devait alors participer au financement des initiatives de mise en valeur paysagère ou de développement économique et touristique dont la réalisation est liée à l'autoroute.



Vue sur la ville haute de Saint-Flour [2]/[5](Sétra)

Au même moment, une démarche globale d'aménagement a été mise en place par les élus sur le territoire de la commune de Saint-Flour dans le Cantal (commune d'un peu plus de 7500 habitants, située à 100km au sud de Clermont-Ferrand) riveraine de l'A75. Afin de redynamiser l'économie et l'attractivité de la ville et de préserver les principaux atouts du territoire, l'objectif était de faire participer l'arrivée de l'A75 à la revalorisation du site de St-Flour.

La commune a ainsi bâti son programme de revalorisation territoriale autour d'un **plan de paysage**² (lancé en 1991 et financé par la politique du 1 % paysage et développement) avec une volonté de conjuguer promotion économique et valorisation paysagère sur le long terme. L'idée conductrice consistait à la valorisation des approches de la ville par l'autoroute A75 et l'aménagement des espaces d'accueil du public pour inciter l'automobiliste à se rendre vers ce site.

Afin de mettre en valeur l'entrée de la ville sur l'A75, plusieurs démarches concrètes sont engagées :

- les territoires situés dans le champ de vision de la ville depuis l'autoroute ont été classés en zone ND³ au Plan d'Occupation des Sols (POS) avec des acquisitions de terrains initialement constructibles par la collectivité locale ;
- l'échangeur nord a été l'objet d'un aménagement paysager avec la réalisation d'une aire de stationnement et d'un Relais Information Service (RIS) présentant la ville ;
- le recensement des pré-enseignes et panneaux publicitaires a été engagé en vue de la mise à l'étude d'un règlement local de publicité ;

² Un plan de paysage est un instrument partenarial de planification paysagère comprenant trois étapes : la reconnaissance partagée du territoire intercommunal, la définition d'un projet d'évolution de ce territoire et le programme d'actions qui en résulte.

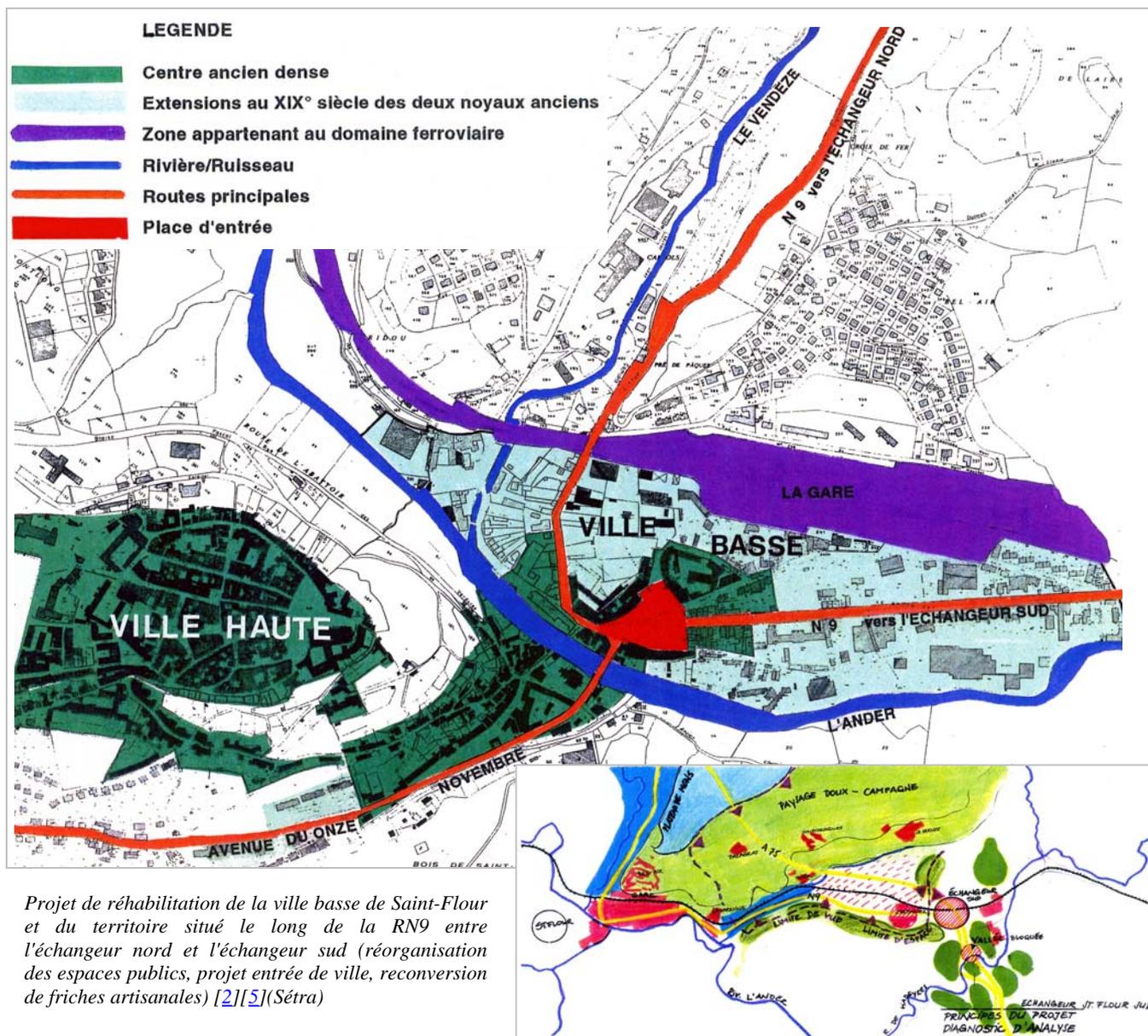
³ Une zone ND est une zone naturelle qu'il convient de protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt historique, esthétique ou écologique ou de l'existence de risques naturels ou de nuisances

- des zones d'activités économiques ont été repositionnées sur un périmètre intercommunal pour tenir compte des facteurs paysagers ;
- un aménagement et une requalification des espaces publics de la ville basse (entrée, la place de la Liberté,...) a été menée en concertation avec la population avec la mise en valeur de la liaison touristique entre ville haute et ville basse (le Chemin des Chèvres) ;
- une action d'accompagnement a porté sur l'aménagement des berges de l'Ander (rivière longeant l'éperon rocheux de Saint-Flour) pour favoriser la découverte de la ville par les habitants et les touristes (création de cheminement, restauration de la ripisylve, création d'aires de jeux, ...).



Vue sur la ville basse de Saint-Flour[2][5](Sétra)

Dynamiques générées : avec la politique du 1 % Paysage et Développement, les élus de Saint-Flour ont pris conscience de la valeur paysagère et du potentiel économique remarquable de leur territoire. L'engagement des acteurs locaux a permis de faire émerger et de porter les projets : évolution des documents d'urbanismes, requalification, création communauté de communes, etc.



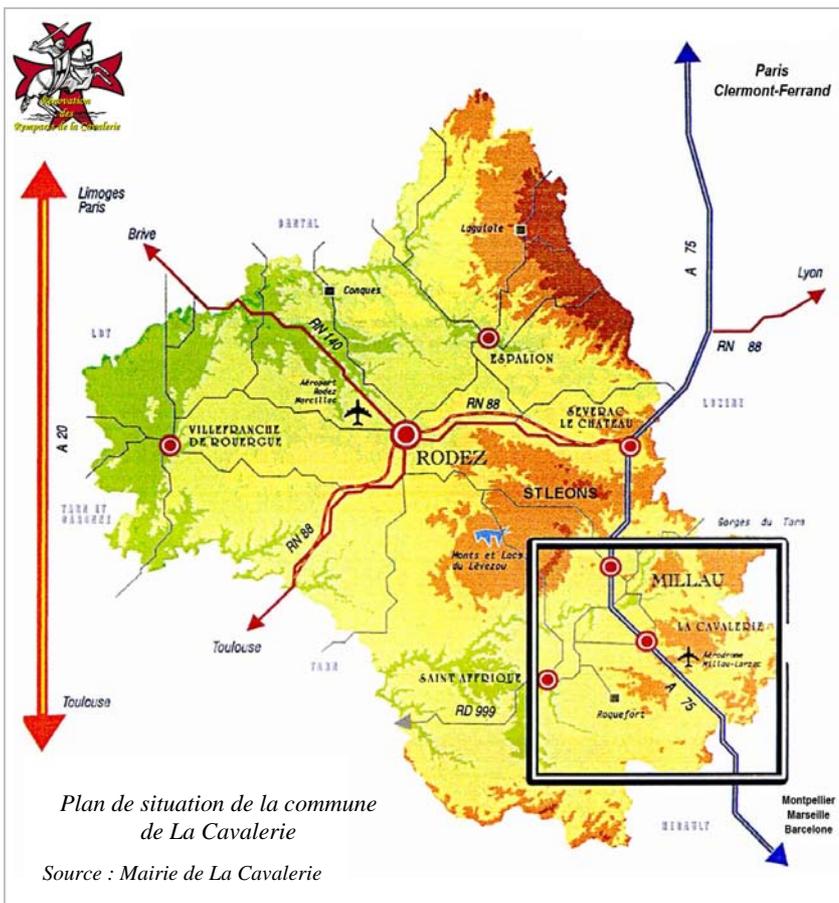
Projet de réhabilitation de la ville basse de Saint-Flour et du territoire situé le long de la RN9 entre l'échangeur nord et l'échangeur sud (réorganisation des espaces publics, projet entrée de ville, reconversion de friches artisanales) [2][5](Sétra)

2. Impulsion pour la rénovation des remparts de La Cavalerie le long de l'A75

Également située sur le parcours de l'autoroute A75, la commune de La Cavalerie dans l'Aveyron (à 20 km au sud de Millau), se mobilise depuis 1995 pour mettre en place **une stratégie de restauration de ses remparts** à partir des opportunités offertes par la politique du 1 % Paysage et Développement.

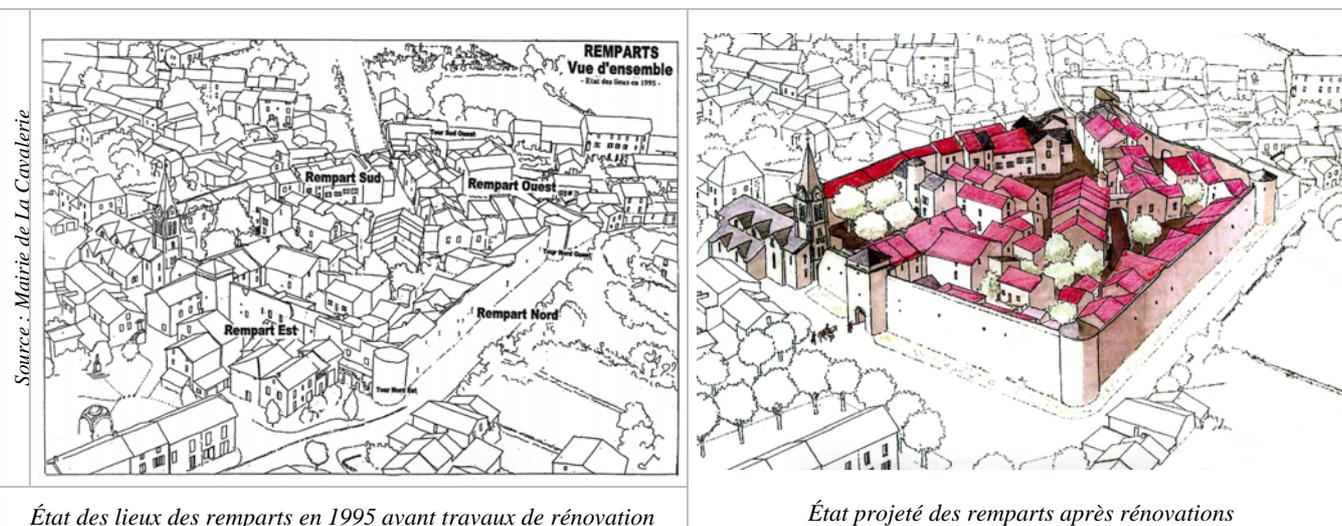
Située au nord du plateau du Larzac, la commune de La Cavalerie a été créée au XII^e siècle par les Templiers de la commanderie de Sainte-Eulalie. Elle fut fortifiée au XV^e siècle par les Hospitaliers léguant ainsi un potentiel patrimonial et historique conséquent au village.

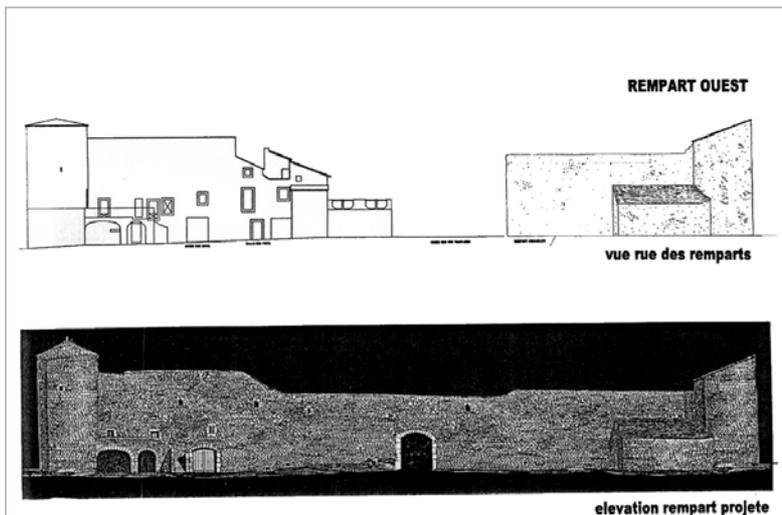
Les remparts du village fortifié ont cependant subi d'importantes dégradations pendant les guerres de religion et suite à l'installation progressive des habitants. Les financements apportés par la politique du 1 % Paysage et Développement ont donc permis d'initier une démarche de rénovation du patrimoine de la commune. Celle-ci s'est amplifiée grâce à d'autres fonds et une gestion immobilière raisonnée menée par la mairie. L'aide de l'architecte des bâtiments de France et l'association de la population ont été également essentielles pour la réussite de ce projet débuté en 1995.



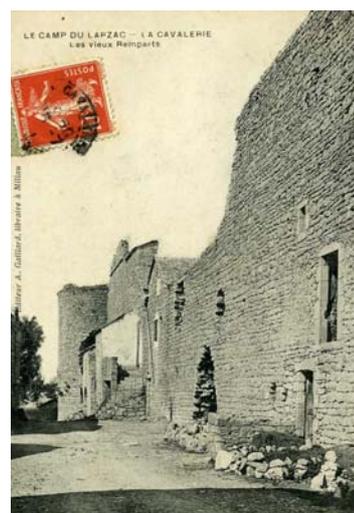
La campagne de rénovation des remparts du village de La Cavalerie fut complétée par des :

- actions d'information et de valorisation touristique pour le public : ouverture d'un point d'accueil touristique, mise en place d'une visite guidée des lieux, ouverture au public du chemin de ronde sur les 2/3 de la cité, itinéraire de découverte « Route Larzac et Dourbie » ...
- mesures d'accompagnement pour les riverains : améliorations du bâti privé, acquisitions, relogements, aménagements du village (travail sur le mobilier, les trottoirs, ...).





Projet de rénovation des remparts Ouest de La Cavalerie (vue avant et après)



Reconstitution à partir d'archives photographiques



Remparts Ouest avant rénovation : habitations privées, ouvertures créées (fenêtres, portes), murs abattus,...

Pendant la phase travaux : acquisition par la commune d'habitations privées, aide de l'Architecte des Bâtiments de France pour retrouver l'identité des remparts, fermeture de fenêtres privées



Source : Mairie de La Cavalerie



Après travaux de rénovation des remparts et mise en lumière

Par la suite, l'impulsion engagée par le 1 % s'est poursuivie grâce à la réalisation par la commune d'autres travaux de restauration et d'aménagements dynamiques du village : réhabilitation du relais de la Poste, mise en lumière de l'église, transformation d'une ancienne bergerie en aubette, aménagement de l'entrée du village,...

Dynamiques générées : à l'occasion de la construction de l'autoroute A75 et de l'impulsion du 1 % « paysage et développement », la mairie de La Cavalerie a entrepris des opérations importantes de **rénovation de ses remparts et de l'image de sa commune**. Suite à ces premières actions, d'autres projets ont pu voir progressivement le jour : projets d'urbanisation et d'aménagement sur tout le territoire du village, à terme développement du tourisme (environ 50000 visiteurs/an), valorisation du patrimoine historique,...

3. Favoriser l'émergence de projets tout au long de l'itinéraire : actions ponctuelles de valorisation sur les tronçons concédés de l'A28 et A85

L'autoroute A28 relie Abbeville au nord de Tours et à l'A10 au sud en passant par Rouen, Alençon et Le Mans. Elle fait partie de la liaison européenne nord-sud contournant la région parisienne. D'Alençon à Tours, les 134 km d'autoroute traversant le département de la Sarthe, ainsi que le nord-ouest du département d'Indre-et-Loire ont été concédés. L'autoroute A85, également concédée, relie l'A10 (Tours) et l'A71 (Vierzon) sur une longueur de 115 km à travers les départements d'Indre-et-Loire et de Loir-et-Cher.



Ces deux tronçons sont exploités par le concessionnaire d'autoroute Cofiroute et ont bénéficié de la mise en œuvre de la politique du 1 % Paysage et Développement⁴. L'objectif de la démarche, initiée sur ces deux tronçons par la société concessionnaire, consiste à ce que le passage dans le territoire de l'autoroute se fasse dans les meilleures conditions possibles du point de vue de la préservation des paysages, en compléments des efforts déployés pour intégrer globalement l'autoroute dans le paysage.

Trois lignes directrices guident la mise en œuvre de ce dispositif sur les itinéraires de l'A28 et A85 :

- pour mener à bien cette démarche sur le long terme (environ 10 ans), volonté de créer une impulsion globale avec les interlocuteurs responsables du dispositif, à savoir les services de l'État et les acteurs locaux ;
- intégrer et associer l'ensemble des acteurs locaux, notamment le monde agricole, les riverains et les élus locaux pour la définition des projets ;
- favoriser l'émergence de projets tout au long de l'itinéraire de l'autoroute et éviter de se focaliser sur un ou deux sites spectaculaires : l'intégration paysagère, la valorisation de bâtiments à proximité de l'autoroute et l'illumination de sites figurent parmi les actions de valorisation des paysages quotidiens.

Tronçon	département	Actions validées (mars 2008)	Instruction en cours
A28	Sarthe	200 actions validées (10 années)	20 dossiers
A28	Indre-et-Loire	20 projets validés (3 années)	20 dossiers
A85	Loir-et-Cher	50 actions validées (5 années)	30 dossiers

• *Bilan des actions 1 % Paysage et Développement sur le réseau Cofiroute A28 et A85*

Les deux exemples suivant illustrent ces principes du 1 % Paysage et Développement sur les axes concédés de l'A28 et A85 à travers des actions de requalification de l'existant :

► *Mise en lumière de l'église d'Yvré l'Évêque le long de l'A28 dans le département de la Sarthe*

Dans le département de la Sarthe, la mise en place du dispositif par la société concessionnaire a impliqué un nombre important d'acteurs. L'Etat a été le pilote en présidant les comités de pilotage en veillant à la cohérence des projets. Les acteurs locaux se sont regroupés en association « **Association A28** » qui a été le véritable pivot du dispositif.



Avant

⁴ [Extrait de la circulaire du 31 mars 2005] - Cas du réseau routier national concédé : « pour chaque axe, la contribution financière globale consacrée par la société concessionnaire à la politique du «1% paysage et développement», est arrêtée par l'Etat et la société concessionnaire dans le contrat de concession. La somme de la contribution de l'Etat et de la société concessionnaire ne saurait dépasser 1% de l'estimation figurant à l'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle. La direction des routes réserve un financement aux études nécessaires à la réalisation du dossier d'axe ».



Commune d'Yvré l'Évêque, département de la Sarthe : éclairage et requalification de la place de l'Église (source : Cofiroute)

L'association a su fédérer les élus, susciter les projets des collectivités locales et coordonner le montage des projets. La chambre d'agriculture a assuré le lien avec les riverains et tout particulièrement les nombreux exploitants agricoles dont les bâtiments se situent à proximité de l'autoroute. Enfin, le CAUE de la Sarthe a fait part de son expertise en matière de conseil en architecture et en insertion paysagère.

Parmi les nombreux projets de ce département, on peut citer l'exemple intéressant d'Yvré l'Évêque. Dans un paysage très rural, la mise en lumière de l'église, réalisée en 2003, permet de signaler aux automobilistes la présence immédiate de l'agglomération de Mans. L'étude paysagère ayant été validée, le 1 % Paysage et Développement a permis le financement de ce projet. La société concessionnaire a financé 50 % du projet soit 24 400 €. Les autres partenaires sont intervenus à hauteur de 20 % pour la commune et le Conseil général de la Sarthe (9 800 €) et EDF pour 10 % (4 900 €).

Au-delà de ce projet, la réflexion sur la mise en lumière a incité les élus de la commune à intégrer une démarche plus large prenant en compte le réaménagement complet du centre du village. De ce fait, un projet intégrant la réfection de la place et de la voirie et l'embellissement des lieux publics a été décidé. Ces actions se situent en dehors du périmètre du dispositif.

De ce fait, le 1 % n'est pas intervenu pour le financement de ces actions. En revanche, il est remarquable de noter que le dispositif a **déclenché une réflexion en matière d'insertion paysagère qui a produit des effets largement au-delà du périmètre initialement envisagé.**

► Réhabilitation de la minoterie le long de l'A85 dans le département de Loir-et-Cher

Le « Moulin de Sologne » est une minoterie encore en activité. Situé à Prunier-en-Sologne, ce bâtiment se situe à proximité et en co-visibilité de l'autoroute A85. Les gérants avaient le projet de réhabiliter et moderniser leur outil de production. La **volonté des propriétaires de valoriser le patrimoine architectural du bâtiment** et l'existence du 1 % Paysage et Développement a permis d'intégrer l'insertion paysagère dans ce projet. Une étude paysagère, réalisée par le CAUE de Loir-et-Cher a proposé les principes de la rénovation de la façade extérieure du bâtiment ainsi que des plantations paysagères, en cohérence avec la charte paysagère locale.

Ce projet a été validé en comité de pilotage en février 2005 et mis en œuvre dans les mois qui ont suivi. Le concessionnaire a participé pour les éléments liés au paysage pour un montant de 9 500 € sur un total de travaux de 72 300 €



Source Cofiroute

Réhabilitation extérieure de la façade d'une minoterie sur la commune de Pruniers en Sologne, département de Loir-et-Cher (source : Cofiroute)



Conclusion

Au-delà du cadre de la politique du 1 % Paysage et Développement, ces démarches locales illustrent les possibilités offertes lors de la réalisation d'une infrastructure routière pour requalifier les territoires traversés et tirer parti de l'investissement exceptionnel réalisé à l'occasion.

Dans une stratégie de valorisation des territoires, cette politique permet d'aller plus loin que les seules emprises de la route et de créer des projets partagés de développement des territoires.

Que se soit sous la forme d'actions ponctuelles (aménagement de places, plantations, réhabilitation extérieure du bâti,...) ou bien de la définition d'une stratégie plus globale de développement d'un canton ou d'un territoire, les apports de telles démarches sur les territoires sont importants :

- amélioration de l'aménagement global du territoire : entrée de ville, zone d'activités, revalorisation de site ;
- développement des dynamiques économiques et touristiques locales : à l'échelle du territoire, recherche d'autres financements ;
- requalification du cadre de vie des riverains : travaux sur le bâti, plantations, enfouissement de réseaux ;
- mise en place de démarches partenariales : concertation entre les élus, création de communauté de communes, pluralité des financements.

L'infrastructure représente donc une chance de développement local, et une impulsion pour la valorisation des atouts du territoire traversé en incitant les acteurs locaux à engager des réflexions et des actions partenariales sur leur territoire. Dans de nombreux cas, cela aboutit à une véritable prise de conscience des acteurs locaux de la valeur paysagère et du potentiel économique de leurs territoires. Dans le contexte actuel de décentralisation, les autres gestionnaires routiers pourraient s'inspirer de cette politique développée en faveur des territoires sur le réseau national.

Bibliographie

- [1] Circulaire du 31 mars 2005 relative à la politique du « 1 % paysage et développement » sur le réseau routier national <http://www2.equipement.gouv.fr/bulletinofficiel>
- [2] Bilan du programme « 1 % Paysage et Développement » appliqué aux autoroutes A20 et A75 – Tome 1 : Textes et cartes, *Rapport d'études*, Sétra, 1998, 142p.
- [3] Bilan du programme « 1 % Paysage et Développement » appliqué aux autoroutes A20 et A75 – Tome 2 : annexes et tableaux, *Rapport d'études*, Sétra, 1998, 150p.
- [4] Autoroute A20, section non concédée – 1 % Paysage et Développement : évaluation qualitative de cinq opérations – Fascicule 1, *Rapport d'études*, Sétra, 1999
- [5] Autoroute A75, section non concédée – 1 % Paysage et Développement : évaluation qualitative de cinq opérations – Fascicule 2, *Rapport d'études*, Sétra, 1999

Rédacteur et renseignements techniques

Amandine BOMMEL-ORSINI – Sétra
téléphone : 33 (0)1 46 11 32 46 – télécopie : 33 (0)1 45 36 83 46
mél : amandine.bommel@developpement-durable.gouv.fr

Remerciements

Thierry CHARLEMAGNE, Cofiroute
Pierre JARLIER, Sénateur maire de Saint-Flour
Frédéric LERAY, MEEDDAT/DGITM
Dominique MONTAGNE, MEEDDAT/DRE Auvergne
Robert MURET, Maire de La Cavalerie

AVERTISSEMENT

La collection des notes d'information du Sétra est destinée à fournir une information rapide. La contre-partie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son rédacteur 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 sa mise en pratique.

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

46, avenue Aristide Briand – BP 100 – 92225 Bagneux Cedex – France
téléphone : 33 (0)1 46 11 31 31 – télécopie : 33 (0)1 46 11 31 69

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr>
- Intranet (Réseau ministère) : <http://intra.setra.i2>

Directeur de la publication : Philippe Redoulez – Directeur du Sétra
Ce document ne peut être vendu. La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Sétra devra être demandé.
Référence : 0856w – ISSN : 1250-8675

Le Sétra appartient
au Réseau Scientifique
et Technique
du MEEDDAT

