



PORTEUR DE PROJET
Chambre d'Agriculture du Loir-et-Cher
et CAUE du Loir-et-Cher

PROJET
1% paysage et développement

TERRITOIRE DE PROJET
tronçon autoroutier de l'A85 Vierzon-Tours

DEPARTEMENT
Loir-et-Cher

REGION
Centre

REGION NATURELLE
Sologne et vallée du Cher

PARTENAIRES
Etat
Cofiroute
Pays de la vallée du Cher et du Romorantais
Chambre d'Agriculture du Loir-et-Cher
CAUE du Loir-et-Cher

MOTS CLES
autoroute
1% paysage et développement
visibilité
implication des propriétaires privés dans une action paysagère

CONTACTS
Valérie PERIN
Chargée de mission Aménagement - Territoires
Chambre d'Agriculture de Loir-et-Cher, CS 1808
11-13-15, rue Louis-Joseph-Philippe
Zone de l'Erigny 41018 BLOIS
tél : 02.54.55.20.22
fax : 02.54.55.20.01
courriel : valerie.perin@loir-et-cher.chambagri.fr
site : www.loir-et-cher.chambagri.fr

Emmanuel BROCHARD
Directeur
CAUE du Loir-et-Cher
34, avenue Maunoury
41000 BLOIS
tél. : 02 54 51 56 50
courriel : contact@caue41.fr
site : www.caue41.fr

Thierry CHARLEMAGNE
Direction Construction
COFIROUTE
tél. : 01 41 14 72 32
Courriel : thierry.charlemagne@cofiroute.fr

Le «1% paysage» devient support de mobilisation des propriétaires privés le long d'une autoroute

Le long d'un tracé autoroutier, comment mobiliser les particuliers autour d'un projet de paysage et améliorer l'image d'un territoire ?



La construction des grandes infrastructures de transport a des conséquences importantes sur les écosystèmes, l'économie agricole et les paysages. Si les tracés épargnent autant que possible les biotopes les plus fragiles, des dispositifs permettent, autant que faire se peut, de minimiser leur impact sur l'agriculture et les riverains. La politique nationale du « 1% paysage et développement » a l'objectif de valoriser le paysage des territoires proches des infrastructures autoroutières, mais aussi d'optimiser les retombées économiques pour les collectivités locales riveraines. Deux principes sont recherchés :

- améliorer les paysages perçus depuis l'autoroute
 - maîtriser certains effets et points négatifs (ou « points noirs » selon la dénomination officielle).
- La procédure du « 1 % paysage et développement » imposée progressivement à partir de 1989 aux sociétés d'autoroute concerne les sites visibles depuis la voirie et vers cette voirie, sur le principe central de visibilité. Mais s'il engage les sociétés d'autoroute, il mobilise aussi les acteurs des territoires traversés : communes, ainsi que propriétaires privés, agriculteurs, entreprises... Lors de la construction du tronçon de l'autoroute A85 traversant le Loir-et-Cher, le CAUE et la Chambre d'Agriculture sont parvenus à fédérer ces acteurs autour de projets d'aménagement concerté.

Prise en compte des spécificités paysagères Une analyse fine et l'élaboration de trois chartes paysagères

Le paysage vu de l'autoroute est quasi exclusivement composé par des propriétés privées. Une intervention efficace et cohérente sur ce paysage nécessite de travailler avec les particuliers, agriculteurs ou non, et d'entrer dans un processus de sensibilisation, de concertation et d'actions coordonnées pour dépasser la somme des projets individuels mis bout à bout.

Le CAUE du Loir-et-Cher s'est dès le début engagé dans ce processus autour de l'autoroute A 85. Il a en premier lieu capitalisé les expériences similaires menées dans la Sarthe ou le Maine-et-Loire. A partir de cette méthodologie, le CAUE a inventorié des unités paysagères et les points à améliorer tout le long du tracé de l'autoroute. Sur cette base, trois chartes ont été élaborées – une par unité paysagère – destinées à déterminer les grands enjeux des territoires. Le CAUE a complété ce travail en mettant en place un observatoire photographique.

La Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher s'est ensuite appuyée sur cette étude pour lancer l'opération et mettre en place le dispositif auprès des particuliers (via des conventions individuelles). Le CAUE du Loir-et-Cher continuant à apporter son soutien sur chaque opération.

De l'identification des enjeux territoriaux à un programme d'action différencié Dépasser les projets d'ordre décoratif

A partir des chartes et des données paysagères recueillies, la Chambre d'agriculture, à qui a été confiée la maîtrise d'ouvrage déléguée (pour le suivi des contrats avec les propriétaires), a contacté l'ensemble des propriétaires repérés pour évaluer avec eux les possibilités d'amélioration des bâtiments. L'idée étant de ne pas seulement travailler sur l'aspect visuel des façades vues depuis l'autoroute (qui seraient considérées

alors comme un simple décor de cinéma) mais sur l'ensemble des faces des bâtiments ainsi que sur leurs abords. La Chambre d'agriculture a assuré la communication auprès des particuliers et des collectivités, la collecte des intentions, le montage du projet et suivi les conventions avec chaque particulier jusqu'au versement des aides. Le dispositif a permis de travailler sur les questions :

- d'agriculture (plantation de vignes, reconquête d'espaces en déprise dans cette région de Sologne) ;
- de forêt (plantation de délaissés, intervention sur les lisières forestières fragilisées par l'autoroute) ;
- d'habitat (projets concourant à la préservation des habitations riveraines vis-à-vis des nuisances et assurant une insertion au paysage).



© CAUE du Loir-et-Cher

Échelles de territoire et sensibilisation des acteurs locaux

Concertation et implication individuelle

Les délais attribués au dispositif de 1% sont plutôt courts : les opérations paysagères doivent être achevées trois ans maximum après la construction de l'autoroute. Ceci oblige le porteur de projet à définir ses besoins, à dessiner les contours de son projet et à faire la demande d'aide financière. La Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher a proposé une série de rencontres avec les propriétaires privés pour les convaincre de l'impact de leur implication sur l'image du territoire. Un grand nombre d'entre eux se sont portés volontaires pour engager les opérations paysagères. Les autres acteurs locaux, dont les élus locaux, ont également été impliqués tout au long du processus via des actions de sensibilisation et de réunions publiques.

Plus-value territoriale de la démarche paysagère

Des limites financières

Ce dispositif est complémentaire de l'action de la Safer qui, en constituant à l'avance des réserves foncières, permet de limiter l'impact de l'autoroute sur les exploitations agricoles expropriées. La perte sèche de foncier agricole ne pouvant être évitée, du moins la compensation d'emprise permet-elle d'éviter de fragiliser l'assise foncière des exploitations et à terme d'éviter la déprise agricole à proximité de l'autoroute.

La mise en oeuvre du « 1% paysage et développement » sur ce tronçon de l'autoroute A 85 a permis d'atténuer les nuisances générées par l'autoroute et de les compenser sur d'autres aspects : rénovation de bâti, valorisation d'espaces en friche... Elle relève d'une volonté de dépasser l'intervention uniquement « cosmétique » sur le décor traversé en incitant à créer des itinéraires de découverte, à faire appel à des spécialistes du paysage, à organiser des concours d'idées... Ce peut être l'occasion de mobiliser les atouts d'un territoire, ses particularismes et ses forces vives, en prémices d'une vraie politique territoriale et paysagère (déclinée en partie par la charte du Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais).

Cependant, il est à noter que les aides attribuées restent limitées. Des subventions peuvent être accordées, à concurrence de 50 % du montant TTC (30 % pour le bâti), et plafonnées à 8 000 euros (par dossier) pour le cas des investissements sur le bâti. L'aide est versée au vu d'une attestation de travaux produite par un homme de l'art et des factures acquittées. Le « 1 % paysage et développement » comporte en réalité deux volets – le premier, « 0,5 % paysage », assumé par la société d'autoroute, le second, « 0,5 % développement » pris en charge par l'État. Dans le cas qui nous intéresse l'État n'a pas financé sa part, faute de fonds suffisants. L'opération a de fait connu un meilleur impact dans les secteurs où des aides européennes ont pu être cumulées avec celles prévues par la procédure 1 %.

Le dispositif « 1 % paysage » reste une procédure longue et lourde à mettre en place, soumise à des délais de réalisation très courts, mais dont les bénéficiaires soulignent l'intérêt. Proposons même que ce principe compensatoire soit transposé sur d'autres itinéraires, touristiques, routiers ou de circulation douce... sans attendre qu'une autoroute vienne en préalable perturber le paysage.



© Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher

rédaction 2010
Collectif des

Etats généraux
du paysage

dans le cadre des actions du
Réseau Rural Français