

151 b Texte non paru au *Journal officiel*

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

Direction des routes
Direction de l'architecture
et de l'urbanisme
Direction du tourisme

MINISTÈRE DE LA FONCTION PUBLIQUE,
DE LA RÉFORME DE L'ÉTAT
ET DE LA DECENTRALISATION

Direction générale
des collectivités locales

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Direction de la nature
et des paysages

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA VILLE
ET DE L'INTÉGRATION

Délégation
à l'aménagement du territoire
et à l'action régionale

Circulaire n° 96-19 du 12 décembre 1995 relative à la politique « 1 p. 100 paysage et développement » sur les autoroutes et les grands itinéraires interrégionaux

NOR : *EQR9610034C*

Texte source : néant.

Texte abrogé : néant

Texte modifié : néant.

Mots clés : environnement, paysagisme, développement économique.

Publication : *Bulletin officiel*

Destinataires :

Pour attribution : Messieurs les préfets de région, Mesdames et Messieurs les préfets de département ;

Pour information : bibliothèque administrative et juridique.

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, à Mesdames et Messieurs les destinataires in fine.

1. LES OBJECTIFS

Lors du conseil des ministres du 22 novembre 1989, le Gouvernement avait décidé d'engager une politique de valorisation paysagère et de développement économique et touristique des régions du Massif central désenclavées par les autoroutes non concédées A 75 Clermont-Perrand - Béziers et A 20 Vierzon - Brive, et de consacrer aux études et actions engagées dans le cadre de cette politique, 1 p. 100 du montant des investissements nécessités par la construction de ces deux infrastructures, sous réserve d'une contribution équivalente des collectivités concernées.

L'engagement de cette politique traduisait la volonté de l'Etat de permettre aux collectivités riveraines de ces grandes infrastructures de valoriser autant que possible, en termes de retombées économiques, l'investissement exceptionnel qu'elles représentent, mais aussi sa détermination de maîtriser certains effets négatifs qu'elles

295 étaient susceptibles d'induire dans leur environnement proche. Or il dépend très largement des acteurs locaux, collectivités locales et représentants socio-économiques d'optimiser les effets d'un aménagement routier pour autant qu'ils acceptent de s'engager dans un ensemble cohérent d'actions venant accompagner sa réalisation.

La politique peoposée par l'Etat à ses partenaires s'analyse donc comme une démarche incitative, consistant à les amener à une meilleure prise en compte des atouts que représentent les divers patrimoines pour le développement d'activités nouvelles dans les espaces proches d'une grande infrastructure et à les conduire à participer financièrement à des actions de mise en valeur paysagère ou de développement économique et touristique dans ces mêmes espaces.

Le bilan de l'action conduite sur l'A 20 et l'A 75 et les préoccupations renforcées d'aménagement du territoire ont amené le Gouvernement à décider, lors du conseil des ministres du 3 novembre 1994, l'extension de cette politique à l'ensemble des axes structurants qui doivent faire l'objet d'aménagements importants.

Cette politique de valorisation paysagère et de développement économique concerne les espaces situés en dehors des emprises de l'autoroute ; elle est donc de nature différente et de portée plus large que l'intégration des ouvrages eux-mêmes dans les paysages, conformément aux mesures issues des études d'impact ; elle doit toutefois être développée en étroite cohérence avec les réflexions menées en amont des projets, en particulier au travers de ces études d'impact.

Il s'agit avant tout, à partir d'une réflexion stratégique sur les atouts des territoires traversés, permettant d'en déceler les principaux enjeux, d'optimiser les effets induits par l'infrastructure, tout en maintenant le niveau de qualité des paysages perçus à ses abords ; il convient notamment d'aboutir à la définition d'une politique cohérente de développement urbain et économique le long de l'axe, en particulier autour des échangeurs, et d'encourager à cette fin l'intercommunalité.

II. MISE EN ŒUVRE DE L'EXTENSION

Le champ d'application de l'extension recouvre les axes, ou les sections d'axe, dont l'aménagement a été ou sera poursuivi ou engagé de façon significative dans le cadre des contrats de plan Etat-région (XP Plan) ou des contrats Etat-société concessionnaires d'autoroutes (période 1995-1999).

Sont concernées, d'une part, les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (L.A.C.R.A.) ainsi que certaines grandes liaisons d'aménagement du territoire (G.L.A.T.), d'autre part, et selon les modalités particulières, les autoroutes concédées.

La liste précise des axes concernés figure en annexe 1 et 2.

Pour chacun des axes concernés, un directeur régional de l'équipement coordonnateur sera désigné par le directeur des routes. Il sera chargé, sous l'autorité du ou des préfets de région concernés, d'animer l'ensemble de la démarche.

Cette démarche s'articule autour de l'élaboration successive des documents suivants :

Le Livre blanc, établi pour l'ensemble d'un axe, destiné à présenter les propositions du maître d'ouvrage de l'infrastructure, tout en analysant les enjeux et les perspectives de développement des territoires.

Le D.R.E. coordonnateur élaborera le Livre blanc en collaboration avec les représentants locaux des départements ministériels concernés et, le cas échéant, les collectivités contribuant au financement de l'infrastructure ou la société concessionnaire ; il lui est demandé de prendre dès à présent toutes dispositions pour que le Livre blanc soit disponible dans un délai n'excédant pas six mois.

Les chartes d'aménagement et de mise en valeur qui concrétisent la mobilisation sur des objectifs communs de tous les acteurs locaux (Etat, collectivités territoriales, représentant des secteurs socio-économiques) et qui sont établies à deux niveaux :

- la charte d'itinéraire, établie au niveau global de l'axe ou de chacune des régions ou, à défaut, au niveau de chacun des départements desservis, est essentiellement un document de cadrage définissant, d'une part les grandes orientations d'une politique de valorisation paysagère et de développement économique, d'autre part les principaux objectifs à atteindre ; il appartient au préfet de région de déterminer avec les préfets du département le niveau le plus pertinent pour conduire la réflexion ;
- les chartes locales, élaborées si possible à l'échelle d'unités paysagères homogènes, précisent les objectifs édictés dans la charte d'itinéraire et doivent permettre aux autorités investies

du pouvoir de décision en matière de droit d'utilisation du sol de disposer d'une véritable règle du jeu, arrêtée d'un commun accord entre l'Etat et la ou les collectivités concernées et dont la traduction rapide dans les documents d'urbanisme devra évidemment être recherchée ; elles sont assorties de programmes d'actions.

A chacun des niveaux qui seront apparus pertinents pour l'élaboration de ces différentes chartes, deux entités seront constituées à l'initiative du ou des préfets concernés : un comité de pilotage, présidé par le préfet et un groupe de travail technique, animé selon le cas par le directeur régional ou par le directeur départemental de l'équipement concerné ; des précisions sont données à ce sujet dans l'annexe III.

Le D.R.E. coordonnateur veillera à la cohérence des différentes chartes entre elles, après s'être assuré de leur conformité aux orientations générales du Livre blanc.

La concrétisation sur le terrain des objectifs contenus dans les chartes se traduira par la réalisation d'actions de valorisation des paysages et de promotion du développement local, qui seront conduites en dehors des emprises de l'infrastructure. L'Etat ou la société concessionnaire pourront apporter leur contribution financière à de telles actions dès lors que les maîtres d'ouvrage publics locaux, qui en seront les initiateurs, se seront investis dans l'ensemble de la démarche et l'auront manifesté en signant la charte d'itinéraire et en s'engageant dans l'élaboration d'une charte locale.

Les critères d'éligibilité à l'aide accordée au titre de la politique « 1 p. 100 Paysage et développement » font l'objet de l'annexe IV.

D'une manière générale, les propositions tendant à engager des études ou des actions concrètes émaneront de maîtres d'ouvrage publics locaux. Toutefois, s'agissant du réseau concédé, les sociétés concessionnaires pourront elles aussi proposer l'engagement d'études ou d'actions de valorisation paysagère.

III. - FINANCEMENT DU I P. 100 PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT

Le financement de la politique du 1 p. 100 est lié à celui des infrastructures elles-mêmes. Le principe retenu est que les partenaires participant au financement de l'infrastructure contribuent à la mise en œuvre de cette politique à raison de 1 p. 100 du montant de leur enveloppe affectée à l'infrastructure. Une contribution équivalente devra être apportée par les collectivités concernées par les actions définies au titre de cette politique.

Les maîtres d'ouvrage locaux, qui proposeront des études et actions dans le cadre de cette politique, pourront prétendre à une aide financière dans les conditions d'éligibilité prévues à l'annexe IV.

III.1. Cas du réseau non concédé

La contribution financière que l'Etat s'engage à apporter est fixée à 1 p. 100 de l'enveloppe qu'il doit consacrer à l'aménagement ou à la construction de l'axe concerné durant la période 1994-1998, que l'opération relève d'un programme cofinancé ou d'un programme unilatéral. Cette contribution sera apportée par le ministère chargé de l'équipement (direction des routes) ; pour les interventions dans le domaine économique et touristique, un financement pourra être recherché auprès du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (F.N.A.D.T.), section générale ou section locale selon le cas.

Dans le cas où la réalisation de l'infrastructure fait appel à un cofinancement, il paraît souhaitable que les collectivités impliquées dans celui-ci, en premier lieu la région, abondent la contribution apportée par l'Etat, à hauteur de 1 p. 100 de leur propre participation.

Il est donc demandé au préfet de région de saisir à cet effet la collectivité régionale. L'accord de celle-ci, s'il est obtenu, pourra se concrétiser sous la forme d'une convention particulière d'application du contrat de plan, qui indiquera notamment, pour chacun des axes concernés, le montant des sommes affectées à la politique « 1 p. 100 Paysage et développement » pendant la période considérée.

Il est laissé à l'appréciation des préfets de région la possibilité de saisir éventuellement les autres partenaires financiers, notamment les départements, dans la mesure où leur participation au volet routier du contrat de plan est significative et sous réserve qu'une telle participation n'aboutisse pas à une gestion d'ensemble d'une trop grande complexité.

III.2. Cas du réseau concédé

Les contributions provenant des sociétés concessionnaires, compte tenu du caractère spécifique de leurs ressources financières, devront être réservées aux études et actions de mise en valeur paysagère en espaces présentant un lien suffisamment étroit avec l'autoroute ; elles ne pourront pas être mobilisées au profit d'actions de déve-

loppement économique et touristique, celles-ci n'étant éligibles qu'aux financements en provenance de l'Etat et des collectivités locales.

Pour chaque axe, la contribution financière globale consacrée par l'Etat et la société concessionnaire à la politique « 1 p. 100 Paysage et développement », sera arrêtée par l'Etat et la société concessionnaire dans la limite de 1 p. 100 de l'estimation figurant à l'avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle.

L'enveloppe ainsi définie sera alimentée par l'Etat (direction des routes, et F.N.A.D.T., le cas échéant) et la société concessionnaire.

La direction des Routes réservera son financement aux études à caractère général. Pour les interventions dans le domaine économique et touristique, il pourra être fait appel aux ressources du F.N.A.D.T., section générale ou section locale selon le cas.

IV. - GESTION ET SUIVI

Un comité de gestion et de suivi mis en place auprès des directeurs et délégué signataires de la présente note sera compétent pour :

- préciser à partir de l'expérience acquise les modalités d'application de la politique « 1 p. 100 Paysage et développement » ;
- donner un avis sur le contenu des chartes d'itinéraire après examen par le comité de pilotage compétent ;
- élaborer les programmations annuelles à partir des propositions faites au niveau local ;
- procéder à un suivi et à une évaluation des actions engagées.

Dès signature de la charte d'itinéraire, l'ensemble des procédures et des financements sera déconcentré au niveau départemental.

Chaque année, et pour chaque axe relevant de la politique « 1 p. 100 Paysage et développement », le directeur régional de l'équipement coordonnateur dressera un bilan des études et actions réalisées au cours de l'année précédente ; dans le cas d'une autoroute concédée, la société concessionnaire apportera sa contribution à l'établissement de ce bilan.

Ce bilan sera adressé avant le 31 mars sous couvert des préfets de région concernés aux directeurs et délégué signataires de la présente circulaire, ainsi qu'au président du comité de gestion et de suivi.

*Le directeur de l'architecture
et de l'urbanisme*
CATHERINE BBRANI

Le directeur des routes,
CHRISTIAN LEYRIT

*Le délégué à l'aménagement du territoire,
et à l'action régionale,*
RAYMOND-MAX AUBERT

*Le directeur général
des collectivités locales,*
MICHEL THÉNAULT

Le directeur de la nature et des paysages,
GLDERT SIMON

Le directeur du tourisme,
HUGUES PARANT

Le contrôleur financier central,
B. VIE