

Évaluation des politiques environnementales accompagnant les projets autoroutiers : cas de l'a75 et *via egnatia*

Lamara Hadjou

Volume 12, numéro 2, septembre 2012

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1022541ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal
Éditions en environnement VertigO

ISSN

1492-8442 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Hadjou, L. (2012). Évaluation des politiques environnementales accompagnant les projets autoroutiers : cas de l'a75 et *via egnatia*. *VertigO*, 12(2).

Résumé de l'article

Les projets de construction de nouvelles autoroutes s'accompagnent souvent de mesures environnementales visant à préserver les espaces de proximité. Ces mesures classiques relèvent d'une obligation réglementaire à la charge des sociétés concessionnaires, dans le cas des autoroutes concédées, et de l'État si elles ne sont pas mises en concession. Ces dernières années, nous assistons en France à une politique autoroutière qui est passée du stade de rattrapage à celui de l'aménagement et du développement durable. Des zones rurales et fragiles mises à l'écart des grands réseaux de transport, à cause de leur manque de rentabilité, bénéficient désormais de projets routiers dans une perspective d'aménagement du territoire. La nature des milieux traversés, souvent des régions montagneuses assez sensibles et au paysage exceptionnel, a mené les acteurs à réfléchir sur une nouvelle politique d'accompagnement, tenant à la fois compte des espaces directement traversés et de ceux extérieurs à l'emprise autoroutière. Dans cet article, nous essayons de décortiquer ces évolutions en mettant l'accent sur les innovations introduites et sur le rôle du milieu local. Ce dernier a souvent été occulté, alors même que sa mobilisation est indispensable dans la mise en oeuvre de ces politiques environnementales. Nous prenons les cas de l'autoroute A75 en France et de la *Via Egnatia* en Grèce afin d'établir une comparaison au niveau européen.



Lamara Hadjou

Évaluation des politiques environnementales accompagnant les projets autoroutiers : cas de l'a75 et *via egnatia*

- 1 Les politiques d'accompagnement environnemental des projets autoroutiers ont évolué en deux temps : dans une première phase, les autoroutes ont été associées à une batterie de mesures visant à limiter les impacts négatifs de la construction sur l'environnement ; dans une seconde phase, de nouvelles mesures complémentaires ont été mises en œuvre, dans une logique de valorisation des territoires et de développement local. Il y a donc une *évolution forte qui se traduit par une rupture entre une ancienne politique passive et une nouvelle politique volontariste*. Cela démontre sans doute une évolution de la manière dont l'État et ses services, mais également, l'ensemble des acteurs locaux, perçoivent le rôle des grandes infrastructures autoroutières. Ces dernières sont désormais reconnues comme un moyen qui permet de fédérer les synergies locales, autour de projets de valorisation économique et touristique des territoires. Par ailleurs, dans le cas de la France, cette évolution est à lier à celle de la politique autoroutière, qui répond désormais à une logique d'aménagement de territoire (Ceramac, 1999).
- 2 Dans cet article, nous tenterons d'analyser le contenu et les évolutions des politiques d'accompagnement, à travers les exemples des autoroutes A75 en France et la *Via Egnatia en Grèce*. Dans notre étude, nous tenons compte de deux différences fondamentales entre les axes, qui pourraient expliquer les différences des politiques d'accompagnement en effet, l'A75 est une autoroute non concédée contrairement à la *Via Egnatia*, et puis elle est construite dans une logique d'aménagement, alors que la *Via Egnatia* relève plus d'une logique de rattrapage. Les deux autoroutes ont néanmoins vocation à désenclaver des territoires jusque-là très isolés et fragiles.
- 3 L'analyse des deux cas se fait séparément, car cela facilitera la comparaison établie dans la conclusion. Pour chaque cas, nous dressons au préalable un schéma qui résume les principaux axes et mesures des deux politiques. Par la suite, les axes et les mesures sont analysés en détail en mettant l'accent sur le jeu des acteurs et le rôle du milieu dans la mise en œuvre de ces politiques. Dans une conclusion générale, nous établirons les points communs, mais également les différences entre les deux cas étudiés, en faisant ressortir les projets innovants et la philosophie qui sous-tend les deux politiques.

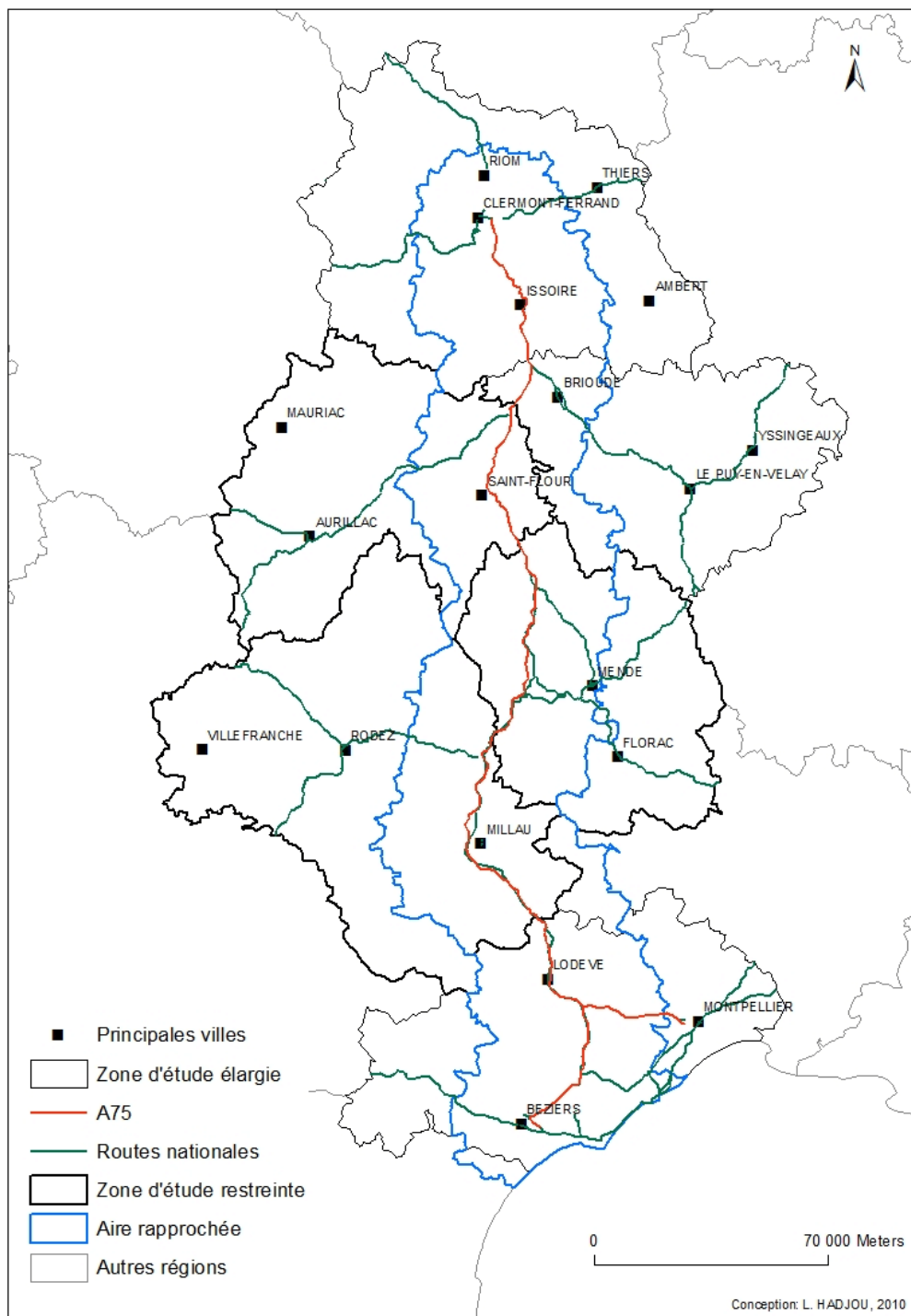
Les principaux axes des politiques environnementales accompagnant les projets autoroutiers : Cas de l'autoroute A75 en France

L'A75, une autoroute au cœur des territoires fragiles du Massif central

- 4 L'autoroute A75, axe majeur qui traverse le cœur du Massif central sur une longueur de 340 km, a été construite entièrement par l'État, à l'exception du viaduc de Millau concédé à la société Eiffage et le raccordement à l'A9 concédé à ASF, dans une volonté de désenclavement et d'aménagement de cette moyenne montagne. Trois objectifs lui avaient été assignés lors de sa conception (Bilan Loti, 2008) :
 - Le désenclavement du Massif central ;
 - L'amélioration de la desserte locale ;
 - Le délestage de la Vallée du Rhône, notamment à partir des analyses effectuées par la DRE Languedoc-Roussillon ;
 - L'A75 est également souhaitée pour devenir un maillon essentiel de l'axe de circulation nord-sud de l'Europe.

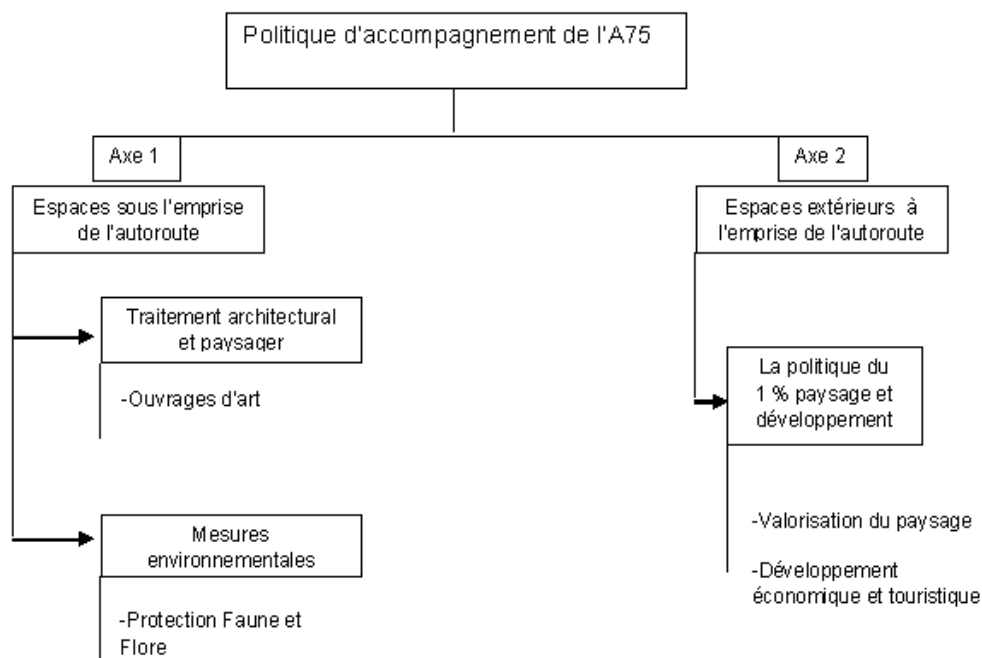
- 5 Longtemps décrit comme relevant de la *France profonde*, le Massif central, vaste territoire de moyennes altitudes bénéficie désormais d'une accessibilité accrue grâce à l'A75 et à d'autres équipements autoroutiers (A20, etc.). L'A75 est inscrite au schéma directeur routier national approuvé en 1988. Sa construction est amorcée en 1975 et 90 % de l'axe (Clermont-Ferrand-Pézenas) est mis service en 2008. La finalisation complète de l'infrastructure a lieu en 2011 avec l'ouverture à la circulation du dernier tronçon Pézenas-Béziers.
- 6 L'A75, appelée également la Méridienne, relie Clermont-Ferrand à Béziers en traversant trois régions et six départements : la Région d'Auvergne sur une longueur de 113 kilomètres via les départements du Puy-de-Dôme (53 kilomètres), de la Haute-Loire (16 kilomètres) et du Cantal (54 kilomètres), la Région Languedoc-Roussillon sur une longueur de 145 kilomètres à travers les départements de la Lozère (65 kilomètres) et de l'Hérault (80 kilomètres) et la Région Midi-Pyrénées sur une longueur de 85 kilomètres le long du département de l'Aveyron (Fig5.). Par ailleurs, la structure des milieux traversés montre une forte prédominance des espaces à dominante rurale et de faible densité. Au-delà de l'aire urbaine de Clermont-Fd relayée par Issoire et jusqu'à Millau, Béziers et Montpellier à l'autre extrémité sud, ce sont effectivement de petits pôles d'emploi de l'espace rural qui dominent le fuseau autoroutier.
- 7 Avec ses soixante-quatre échangeurs, soit un tous les 3 à 9 km, l'A75 entend enfin irriguer au maximum les territoires traversés. La fréquence des échangeurs est un signe clef de cette volonté de faire du Massif central un espace de développement et de progrès et pas seulement un couloir de transit entre le nord et le sud. De plus, l'A75 est une autoroute non concédée et gratuite, mise à part la traversée du viaduc de Millau. Elle est donc véritablement conçue dans une volonté d'offrir à ces espaces fragiles du Massif central toutes les chances de développement.

Figure 1. Espaces traversés par l'A75



La politique d'accompagnement de l'A75

- 8 La politique d'accompagnement de l'A75 se décline en deux axes principaux repris dans la figure suivante. Le premier axe qui concerne les espaces sous l'emprise de l'autoroute est de nature traditionnelle, puisqu'il s'agit avant tout d'insérer l'ouvrage autoroutier dans le paysage et d'éviter les effets négatifs de l'autoroute sur l'environnement traversé. Le second axe, plus original et nouveau, offre l'opportunité aux territoires de tirer profit de l'autoroute, comme moyen de révélation et de développement des ressources des territoires. Ce second axe s'inscrit ainsi dans le sens de notre conceptualisation, qui considère l'autoroute comme un objet révélateur de ressources et de dynamiques locales (Hadjou et Duquenne, 2009).

Figure 2. Principaux axes de la politique d'accompagnement de l'autoroute A75

Axe 1 : Espaces sous l'emprise de l'autoroute

Traitement architectural et paysager

9 L'autoroute A75 a bénéficié d'un traitement architectural et paysager remarquable (Bilan Loti, 2009). Celui-ci vise l'insertion de l'ouvrage dans le paysage, à travers une attention particulière aux matériaux utilisés, à la configuration des tracés et à l'architecture des ouvrages d'art. Ce sont ainsi plusieurs ponts (La Mothe, Garabit, etc.) et viaducs (Millau, Les Planchettes, Verrières, etc.) qui sont construits de façon à ce qu'ils soient intégrés le mieux possible dans le milieu. Ces structures sont également conçues, pour permettre aux automobilistes de découvrir les paysages typiques du Massif central. L'attention a été mise sur l'ensemble des paysages et pas seulement sur les plus remarquables ou spécifiques. Dans le cas de l'A75, autoroute gratuite, non concédée et construite par l'État, la question paysagère a bénéficié d'une réflexion profonde associant les services de l'État et les acteurs locaux, dans la définition des normes paysagères à respecter.

Mesures environnementales

10 Le Massif central se caractérise par un environnement naturel riche et fragile (Rieutort, 2006). Cet espace de moyenne montagne affiche une grande diversité biologique, avec des espèces endémiques, des espèces rares et plusieurs espaces protégés (Datar Massif central, 2010) : parcs régionaux (Volcans d'Auvergne, Livradois-Forez, Grands Causses) et nationaux (Cévennes), réserves naturelles, sites Natura 2000 et autres conventions internationales Ramsar, zones humides...etc. Afin de sauvegarder ces milieux fragiles, de nombreuses actions ont été menées, associant de nombreux acteurs locaux : paysagiste, élus, administration régionale et départementale, universitaires, etc. Ces actions concernent :

- La protection de la faune, à travers la reconstruction des corridors biologiques naturels détruits par le passage de l'autoroute ;
- La protection de la flore et de la végétation, reconstitution des écosystèmes perturbés et nouvelles plantations ;
- La sauvegarde du patrimoine culturel, à travers les fouilles archéologiques ;
- La limitation des rejets de polluants sur les surfaces en eau, nombreuses dans le Massif central, et réaménagement des cours d'eau ;
- L'usage rationnel des produits chlorés pour éviter leurs effets destructurant, notamment sur les milieux aquatiques ;

- Des mesures de protection contre la pollution sonore ;
- La sauvegarde des paysages sans interdire tout remembrement agricole.

11 Ce type de mesure relève d'une obligation réglementaire respectée et mise en place dans l'ensemble des nouveaux projets autoroutiers européens. Il s'agit donc d'actions de type classique qui peuvent varier d'un contexte à un autre. Ces mêmes mesures se retrouvent par exemple pour le cas de l'autoroute *Via Egnatia* en Grèce.

Axe 2 : Espaces hors de l'emprise de l'autoroute

La politique du 1 % paysage et développement

12 La politique du 1 % paysage et développement est une initiative du ministère des Transports et de l'équipement, signée par les services de cinq ministères (Setra, 2005). Elle a été décidée en conseil des ministères en 1989 avec la volonté de valoriser les paysages et le développement économique et touristique des régions du Massif central, traversées par les nouvelles autoroutes non concédées A75 (Clermont-Ferrand – Béziers) et A20 (Vierzon – Brive-la-Gaillarde). Le succès de cette politique a incité l'État par la suite, à la généraliser aux autoroutes concédées. La politique du 1 % paysage et développement est l'axe original de la politique d'accompagnement de l'A75. Son originalité réside dans la nouvelle conception du projet autoroutier, considéré comme un moyen de valorisation des territoires et de révélation de ressources locales (Setra, 2008). Cette évolution dans la conception des grands projets autoroutiers trouve logiquement son origine, dans les mises en garde scientifiques qui n'ont cessé, depuis les années 1970, de rappeler que les effets structurants des autoroutes sont un mythe et que des projets d'accompagnement sont nécessaires, sinon indispensables pour capter l'effet autoroute (Plassard, 1977). C'est donc en partant de ce constat que la politique du 1 % paysage et développement a été conçue.

13 Au-delà des mesures traditionnelles qui visent à préserver l'environnement et les paysages des espaces sous l'emprise de l'autoroute, la politique du 1 % paysage et développement étend ces mesures aux espaces de co-visibilité, autrement dit, aux espaces visibles à partir de l'autoroute auxquels il faut ajouter les aires de repos et les stations-services. Par ailleurs, ce n'est plus l'aspect sauvegarde qui est mis en avant, mais bien, la volonté de développement et de valorisation des ressources. L'autoroute A75 destinée à désenclaver le Massif central peut se révéler également, comme un moyen de valorisation de ce territoire, identifié souvent comme fragile. L'autoroute peut aussi être une source d'un développement anarchique : étalement urbain non contrôlé, profusion des zones d'activités, concurrence et diffusion anarchique des entreprises le long de l'axe... La politique du 1 % paysage peut alors intervenir comme un moyen de maîtrise des effets défavorables de l'autoroute. La mise en œuvre de cette politique se déroule en trois étapes (Setra, 2003) :

- Un livre blanc est établi au niveau du ministère pour l'ensemble de l'axe afin de fixer les grands enjeux et les objectifs de l'aménagement en lien avec l'autoroute. Dans ce livre, les territoires traversés sont décrits sur les plans économique, environnemental et paysager, et sont répertoriés les objectifs et les enjeux en matière d'aménagement. Il s'agit donc d'une réflexion et d'une planification à l'échelle de toute l'autoroute. Ce document sert de cadre pour l'élaboration des chartes d'itinéraires ;
- La charte d'itinéraire est un document, co-signé entre l'État, les élus et les professionnels (cci, parcs, chambre d'agriculture...), qui fixe d'une manière plus précise que le livre blanc les actions de valorisation envisagées et sert de cadre pour les chartes locales ;
- Les chartes locales « *sont élaborées à l'initiative des maîtres d'ouvrage publics* » pour définir les projets et les actions de valorisation souhaitées. C'est donc au niveau local, notamment intercommunal et départemental que les études et les projets sont élaborés et mis en œuvre par les acteurs locaux. La concertation entre l'ensemble des élus et professionnels est nécessaire et même une condition pour obtenir les financements de l'État.

14 Les études et actions proposées sont soumises à plusieurs critères d'éligibilité :

- Les actions doivent concerner les espaces de co-visibilité ;

- Être conforme aux orientations de la charte d'itinéraire et du livre blanc ;
 - Être prise en compte dans les documents d'urbanisme ;
 - Bénéficiaire d'un cofinancement ;
 - Les études doivent être réalisées par des équipes pluridisciplinaires pour tenir compte de l'ensemble des aspects géographiques, historiques et sociaux ;
 - Associer un paysagiste, les services de la DDE (Direction départementale de l'Équipement), la DIREN (Direction régionale de l'Environnement) et les associations dans les projets et le choix des bureaux d'études.
- 15 Par ailleurs, les projets doivent répondre à un certain nombre de principes, considérés comme essentiels à la philosophie de projet véhiculée par la politique du 1 % paysage et développement (circulaire ministérielle, 2005) :
- La participation : il s'agit d'associer différents acteurs pour aboutir à une vision collective et partagée, évitant les conflits ;
 - La transversalité : tenir compte des aspects à la fois économiques, sociaux, culturels et environnementaux ;
 - La stratégie d'amélioration : intégration des actions envisagées dans la stratégie de développement local.
 - L'organisation : définir et clarifier les responsabilités entre le niveau central et le local ;
 - L'évaluation : suivi et vérification de la pertinence du programme d'action.
- 16 L'ensemble de ces principes correspond à la logique de projet et de développement local. C'est dans ce sens que la politique du 1 % paysage et développement a été mise en œuvre. Le rôle du milieu local est important, puisque c'est lui qui propose les actions et se charge également de les mettre en œuvre. La politique du 1 % paysage et développement, comme son nom l'indique, consiste à consacrer par l'État 1 % du budget global de l'autoroute (s'élevant à 2,2 Mds d'euros) pour le financement des projets de valorisation, à condition que l'équivalent de ce montant soit financé par les maîtres d'œuvre locaux, porteurs de projets. Le principe est donc le partage entre l'État et les maîtres d'œuvre des coûts des actions, l'État finance la moitié et l'autre moitié est budgétée par les porteurs de projets. Au total, ce sont près de 38 millions d'euros, dont 9 millions de l'État, qui ont été mobilisés dans le cadre de la politique du 1 % paysage et développement. La mise en œuvre de la politique est limitée dans le temps, à quelques années après la mise en service de l'autoroute.

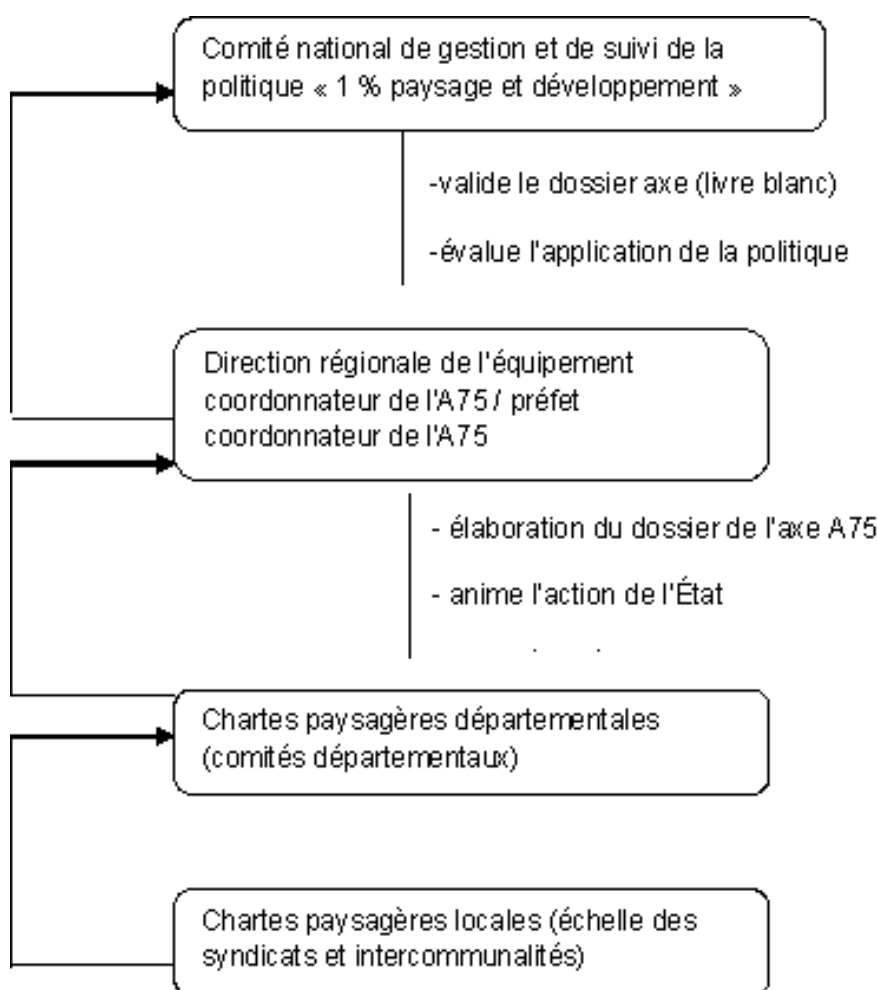
Organisation des acteurs et rôle du milieu local

- 17 La démarche de la politique du 1 % paysage et développement repose sur le partenariat et l'implication du milieu local. L'objectif est de créer des synergies locales autour de projets visant « à faire de la valorisation des paysages des territoires traversés un facteur de développement économique et touristique » (circulaire du ministère, 2005). Concrètement, le comité national de gestion et de suivi de la politique du 1 % paysage et développement, composé des représentants des différents ministères signataires de la politique, des représentants des directions régionales et départementales de l'équipement, de l'environnement, des sociétés concessionnaires d'autoroutes, d'architecte, de paysagiste... est chargé dans une première phase de valider le dossier axe (livre blanc) de l'A75, élaboré sous la direction du directeur régional de l'équipement qui coordonne le projet. Le comité est également mandaté pour préciser les modalités d'application de la politique du 1 % paysage et développement, évaluer son application et réaliser la programmation annuelle en fonction des propositions contenues dans le dossier axe. Un directeur régional de l'équipement coordonnateur de l'axe A75 est désigné par le directeur des routes, et travaille sous l'autorité d'un préfet coordonnateur, pour servir d'intermédiaire entre le comité national et les collectivités ; maître d'œuvre des projets. Il est « chargé d'animer l'ensemble de la démarche » (circulaire ministérielle, 2005). Sa mission consiste d'abord à l'élaboration du dossier de l'axe A75 en collaboration avec les représentants locaux des départements ministériels. Le dossier axe ou le livre blanc de l'A75 est en fait, un document qui comprend un diagnostic des ressources paysagères et des potentialités à valoriser, analyse les perspectives de développement des territoires traversés et les impacts probables sur le paysage, et à partir de là,

met en évidence les enjeux et les perspectives en matière d'aménagement et de préservation des paysages. À ce niveau, les projets de valorisation ne sont pas encore précis, c'est uniquement les grandes lignes qui sont posées. Le directeur de l'équipement coordonnateur se charge également d'animer l'action de l'État sur l'axe, veille à la réalisation des projets prévus et réalise un bilan annuel qui sera soumis au comité national.

- 18 Des comités régionaux ou départementaux (cas de l'A75) sont chargés de réaliser des chartes paysagères établies au niveau soit de l'axe, soit des régions ou encore de chaque département pour le cas de l'A75. Ces documents définissent les grandes orientations en matière de valorisation du paysage et de développement économique. C'est au niveau des chartes locales élaborées à l'échelle des unités paysagères et portées par les syndicats ou les communautés de communes que sont définies les actions concrètes à mettre en œuvre, en fonction bien sûr des orientations des chartes départementales et du dossier de l'axe. La collaboration entre ces différents échelons est en fait sollicitée à toutes les étapes de la mise en application de la politique du 1 % paysage et développement. C'est une démarche de projet ascendante qui favorise la participation active du milieu local.

Figure 3. L'implication du milieu local dans l'élaboration de la politique du 1 % paysage et développement



Les deux piliers de la politique 1 % paysage et développement

- 19 La politique du 1 % paysage et développement repose sur deux piliers : le traitement paysager et la valorisation économique et touristique des territoires.

Traitement paysager

- 20 Les opérations de traitement paysager concernent à la fois les espaces ruraux et naturels, les espaces urbains et périurbains visibles de l'autoroute. L'accent est mis sur la requalification

ou la réhabilitation du patrimoine bâti et non bâti. Le Setra (2008) regroupe ces actions en cinq points clés :

- Actions concernant les sites naturels, urbains, les paysages et les monuments : aménagement des places centrales, des carrefours, installation du mobilier urbain, traitement au sol, valorisation des entrées des villes, requalification des zones d'activités, plantations, etc. L'objectif de ces opérations est de supprimer les points noirs paysagers comme le renouveau des anciennes zones d'activités, l'embellissement des entrées de villes et autres ;
- Enfouissement des réseaux électriques et téléphoniques dans les centres des bourgs ;
- Amélioration du patrimoine bâti public ou privé à travers la réhabilitation des extérieurs des bâtiments, la réfection des façades et la mise en lumière de certains monuments remarquables comme les cathédrales ;
- Sauvegarder la qualité paysagère des terres agricoles remembrées et acquisitions immobilières, pour éviter le développement urbain anarchique à proximité de l'autoroute ;
- Réalisation d'études sur le paysage et élaboration de plan paysager.

21 Dans certains cas, comme à Saint-Flour, les opérations de traitement paysager ont été intégrées dans un projet global d'aménagement avec une prise de conscience du rôle des traitements paysagers dans le développement économique et touristique. Autour de cette politique est née également la communauté de commune du pays de Saint-Flour qui porte le projet. La forte dynamique suscitée (Bilan lotis, 2009) autour de la politique du 1 % paysage et développement témoigne du rôle important de l'État dans la mise en ressource de l'autoroute, à travers l'incitation des acteurs locaux à la mobilisation et à la réflexion autour des projets de valorisation des territoires traversés par l'autoroute. Sans cette politique innovante qui s'inscrit dans le droit chemin des recommandations des scientifiques depuis quatre décennies (Varlet, 1995), il est clair que les dynamiques locales auraient du mal à émerger dans des territoires fragiles et à faible densité. Par ailleurs, c'est l'approche ascendante qui rend cette politique intéressante et stimulante pour les acteurs locaux. Au-delà des financements apportés, c'est surtout l'aide à la prise de conscience de la nécessité de projets d'accompagnement qui explique le succès de cette politique auprès des collectivités.

22 Cette politique souffre néanmoins de plusieurs limites : limite temporelle, car elle ne dure que quelques années après la mise en service de l'autoroute, limite dans la planification et dans son objet ; les actions sont ponctuelles et concernent principalement le paysage et le tourisme. Certains acteurs rencontrés à l'occasion de nos enquêtes ont signalé l'importance d'élargir cette politique au domaine économique, et plus particulièrement des entreprises et des filières. Par ailleurs, les difficultés de coordination et de coopération entre les acteurs notamment, à l'échelle des départements ou des régions n'ont pas été surmontées par cette politique. La concurrence territoriale est un fait et les acteurs ont encore du mal à travailler ensemble pour faire émerger un projet collectif bénéfique à l'ensemble.

23 Les acteurs du milieu de leur côté n'ont pas profité de cette politique, pour l'utiliser comme modèle de planification et de développement à l'échelle de tout l'axe A75. Plusieurs paramètres à la fois politiques et liés à l'ancrage des structures dans des contextes locaux expliquent en partie ce résultat.

24 La politique du 1 % paysage et développement, si elle est étendue aux autres domaines de l'économie, pourrait servir de modèle au niveau européen, de politique de mise en ressources des territoires traversés par les autoroutes. Souvent, les acteurs par manque de moyens et d'ingénierie demeurent incapables de mettre en œuvre des projets de valorisation. Cette politique pourrait mettre un terme à ces difficultés en généralisant ses principes de concertation et de participation des milieux locaux.

Valorisation économique et touristique des territoires : deux exemples

25 Le volet développement de la politique du 1 % paysage et développement comporte essentiellement des actions concernant le secteur touristique. Il est à l'origine de deux initiatives innovantes dans le domaine de la mise en ressource de l'autoroute : le réseau des

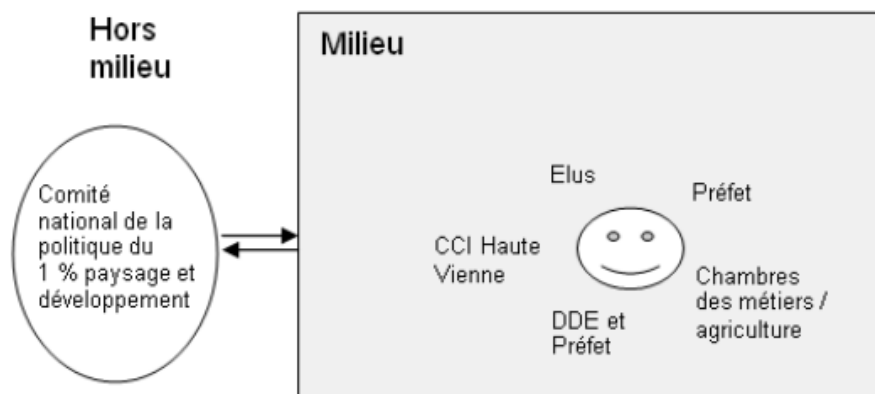
villages étape et les itinéraires de découvertes ; deux projets innovants que nous analyserons plus en détail ci-après. Il est à noter que ce volet ne développe pas des actions spécifiques auprès des entreprises ou du tissu économique local. Néanmoins, des initiatives comme les syndicats mixtes de l'A75 qui vise à réguler la création des zones d'activités le long de l'autoroute ont été impulsées en partie par cette politique.

Le concept de village étape : Genèse d'un réseau innovant

26 Le concept village étape est né en 1993 dans la région Limousin, suite au lancement de la politique du 1 % paysage et développement (Fédération nationale des villages étapes, 2009). La réflexion a commencé en réalité en 1989 entre les élus des communes de Magnac-Bourg et Vatan avec la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) de la Haute-Vienne pour étudier les conséquences de la déviation par l'autoroute A20, sur les commerçants et les hôteliers locaux dont l'activité est principalement liée à la clientèle de passage. Suite à la mise en place du comité départemental de pilotage de la politique 1 % paysage et développement en 1992, les discussions ont été élargies au préfet, aux services de l'équipement (DDE), aux chambres des métiers et d'agriculture... L'idée fut d'abord d'obtenir une dérogation pour signaler les services de qualité offerts par les villages, puis en 1993, grâce à une étroite collaboration entre la CCI de la Haute-Vienne et les services de la DDE du département, le concept de village étape est formalisé. Il a été par la suite validé par le directeur des routes qui lance officiellement le projet sur l'autoroute A20 en 1995. Une charte de qualité a été élaborée pour définir les engagements des hôteliers et restaurateurs à offrir des services de qualité. En contre partie, ils bénéficient d'une signalisation particulière sur l'autoroute qui indique les services offerts à l'utilisateur. Bessines-sur-Gartempe et Magnac-Bourg sont les deux premiers à obtenir le label village étape. La CCI de la Haute-Vienne est chargée d'animer le projet avec la DDE en menant une campagne d'information auprès des usagers, à travers la distribution de dépliants.

Le rôle du milieu dans l'innovation

27 L'innovation vient donc du milieu local, autrement dit, de la collaboration entre l'ensemble des acteurs locaux, confrontés à la problématique de baisse d'activité. Cette innovation est néanmoins impulsée par la politique du 1 % paysage et développement qui apporte à la fois un soutien financier, mais encourage également le milieu à mener une réflexion globale sur les modalités de valorisation des territoires grâce à l'autoroute. C'est donc l'interaction entre le milieu local et l'État qui est à l'origine de cette innovation (Figure 4). Souvent en fait, l'innovation émerge à l'occasion de ce dialogue entre le niveau local et central, sous l'influence du niveau global qui impose la réactivité pour faire face aux difficultés (Camagni et Maillat, 2006). Il est ainsi clair que les milieux ruraux fragiles sont aptes à innover sous certaines conditions, qui peuvent différer d'un contexte à un autre. Le type d'innovation est aussi particulier puisqu'il s'agit souvent pour ces petits territoires de valoriser une ou plusieurs ressources locales (Crevoisier, 2006), liées plus au moins au patrimoine culturel et/ou naturel (Camagni et al. 2004 ; Camagni et Maillat, 2006). En l'occurrence dans le cas des villages étapes, c'est la qualité de vie et des services offerts qui sont mis en évidence.

Figure 4. Le rôle du milieu dans l'innovation

Évolution du réseau et processus d'apprentissage

- 28 Le concept de village étape évolue rapidement puisque plusieurs nouvelles communes obtiennent le label. Les hôteliers, restaurateurs ainsi que les offices de tourisme s'impliquent fortement dans la démarche. Le nombre de villages étape passe de deux en 1995 à huit en 2000 sur l'autoroute A20. Pour assurer un suivi efficace et coordonné de l'opération, l'association économique des villages étapes de l'autoroute A20 est créée en 1996. Elle anime le réseau, fait la promotion auprès de la presse, participe à des rencontres ou des congrès nationaux afin de faire connaître le concept, fait du lobbying auprès de la direction des routes et de l'État pour obtenir des subventions, cherche à renforcer la signalisation et à réaliser la carte A20 qui signale les villages étapes... etc. Le processus d'apprentissage se met en marche et se renforce grâce aux rencontres et aux réunions diverses avec les acteurs locaux, régionaux et nationaux et au transfert de savoir-faire sur d'autres territoires. Le concept innovant de village étape ne tarde pas à susciter l'intérêt des autres territoires et l'association reçoit plusieurs délégations de toute la France et même de l'étranger (Espagne, Portugal, Québec) venus s'informer sur les villages étapes.
- 29 En 2000 est créée la commission nationale des villages étape qui se charge d'examiner les demandes d'attribution du label « village étape ». Au même moment, l'État (direction des routes) décide d'étendre le concept de village étape à 15 axes autoroutiers et 2*2 voies en France. En 2001, grâce à l'implication de l'union des chambres de commerce du Massif Central (Uccimac) et des élus, le premier village étape sur l'autoroute A75 est né, il s'agit de Massiac dans le Cantal (Uccimac, 2005). L'innovation se diffuse grâce à la conjugaison des efforts des services de l'État (DDE), des CCI, des élus et surtout de la politique du 1 % paysage et développement. L'implication de l'Uccimac est forte notamment dans la réalisation d'une étude sur la qualité des services des villages étapes. En 2002, Aumont Aubrac en Lozère est la deuxième commune à obtenir le label sur l'autoroute A75. À cette même période est créée la fédération nationale des villages étapes pour accompagner l'extension de la démarche. Le financement de la fondation est assuré par une contribution des communes partenaires et par les subventions de la convention Massif central. Un portail internet, un guide et un logo sont créés.
- 30 Le processus d'apprentissage continu à produire ses effets, puisque des réunions régulières (assemblées générales, rencontres nationales...) continuent à être organisées pour optimiser le concept (amélioration de la charte, outils de promotion, animation...). Sur toute la période allant de la date de création de la fédération jusqu'à nos jours, les actions se concentrent sur la réalisation de nouveaux moyens de communication, comme la création d'une mascotte, l'organisation des réunions de concertation, réalisation d'un guide national, d'un plan de communication, des séances de formation (en partenariat avec les CCI) auprès des hôteliers et restaurateurs sur l'accueil, les langues étrangères et le concept de village étape, élargissement de la collaboration à d'autres réseaux comme les campings-caristes et les chambres d'hôtes,

réalisation de la nouvelle charte des villages étapes. En 2006, la Canourgue devient le troisième village étape sur l'A75. En 2009, le nombre de villages étapes atteint les vingt-quatre sur l'ensemble de la France. Enfin, une étude est lancée en 2009 en collaboration avec plusieurs ministères pour évaluer la démarche, mesurer les retombées économiques et étudier la possibilité de l'extension de la démarche à l'ensemble de la France.

Les itinéraires de découverte

Genèse du réseau innovant

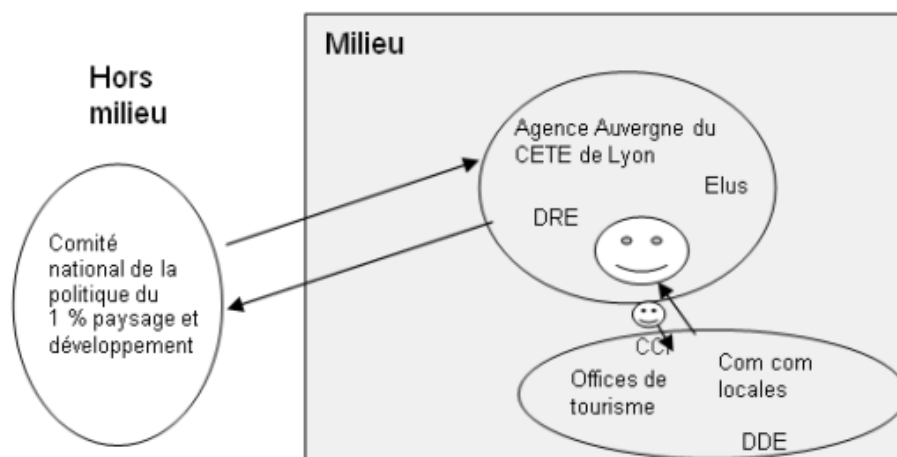
- 31 Les itinéraires de découverte au nombre de six sur l'autoroute A75, sont un moyen mis en œuvre pour insérer véritablement les territoires à proximité de l'autoroute sur la voie des usagers. Partons d'une réflexion menée dans le cadre de la politique du 1 % paysage et développement, sur les moyens qui permettent d'éviter l'effet tunnel de l'autoroute, l'idée de mise en place de routes touristiques le long de l'A75, est évoquée dans le livre blanc de cet axe. Ce livre blanc sert par la suite à la réalisation des chartes d'itinéraires et des chartes locales d'aménagement. Le concept d'itinéraire de découverte a été développé par l'agence Auvergne du CETE (Centre d'Études techniques de l'Équipement) de Lyon (Setra, 2003 ; Setra, 2005). Il a été par la suite généralisé aux autres autoroutes bénéficiant de la politique du 1 % paysage et développement.
- 32 L'itinéraire de découverte est une route parallèle à l'autoroute qui relie deux échangeurs et traverse les territoires parallèles à l'autoroute sur une distance temps qui ne doit pas dépasser une heure. En principe, il ne peut y avoir qu'un seul itinéraire par département pour éviter la profusion et la dispersion des initiatives. Le concept répond à plusieurs principes essentiels à l'accomplissement de la démarche. Son premier objectif est de participer à la révélation des ressources paysagères des territoires traversés. Il invite les usagers à sortir de l'autoroute pour découvrir des paysages, un patrimoine et une culture, des services de qualité, un repos qui rompt avec la monotonie de l'autoroute. Chaque usager qui emprunte l'itinéraire est aussi un client potentiel pour les petites économies locales traversées. C'est donc un moyen de valorisation des paysages, mais aussi de valorisation économique. Le deuxième objectif qui rejoint la philosophie générale de la politique du 1 % paysage et développement, est l'incitation des collectivités locales à fédérer leurs énergies autour de ces itinéraires. Les communes sont appelées à se regrouper pour se lancer dans une dynamique de développement économique à partir du paysage et du patrimoine local. Au-delà des entités administratives, c'est l'unité culturelle et géographique qui est favorisée par la logique des itinéraires. Les itinéraires de découverte participent directement à la réanimation des anciennes routes régionales/départementales délaissée par l'arrivée de l'autoroute. Souvent en effet, le trafic baisse considérablement et les économies locales en subissent les conséquences négatives. Les itinéraires répondent à une charte de qualité (balisage, logotype, points d'accueil, animation, circuits thématiques, qualité des services offerts, signalétique spécifique sur l'autoroute, etc.), qui invite les usagers à les emprunter.

Le rôle du milieu dans l'innovation

- 33 Le CETE de Lyon est un service du ministère de l'Équipement. L'innovation provient donc d'un service décentralisé de l'État, en concertation avec le milieu régional. Contrairement au concept de village étape qui est une innovation qui provient du milieu local, certes, avec le soutien de l'État et de ses services, le cas des itinéraires de découverte donne un rôle plus fort aux services de l'État dans l'innovation. Le milieu local intervient dans la mise en place du projet d'abord à l'échelle régionale et départementale puis à l'échelle plus locale. C'est en effet à l'échelle départementale sous la coordination de la Direction régionale de l'Équipement que le tracé ainsi que les principaux sites à mettre en valeur sont décidés. Le choix de l'itinéraire au niveau de chaque département se fait sur la base d'un diagnostic territorial qui comprend un diagnostic paysager des pays proches de l'autoroute, une étude paysagère de l'itinéraire, une analyse des impacts prévus sur la dynamique locale et enfin, des propositions de mesures d'accompagnement. Les services de l'État, les élus et les acteurs intermédiaires comme les CCI, les offices de tourisme. Etc., participent à ce travail et aux propositions. Le milieu local

directement concerné par l'itinéraire intervient à la fois dans les propositions et dans la mise en œuvre du projet : études, valorisation des sites naturels, des paysages ruraux, du patrimoine bâti, des villages et des villes, élimination des friches, des décharges et des points noirs du paysage. C'est en général les communautés de communes ou les syndicats qui sont les maîtres d'œuvre des itinéraires de découverte.

Figure 5. Le rôle du milieu dans l'innovation



Évolution du réseau et processus d'apprentissage

34 Sur l'autoroute A75, six itinéraires de découverte se sont développés. Comme l'autoroute est non concédée et dispose de nombreux échangeurs, cela facilite la mise en place de ces itinéraires avec le risque de profusion des itinéraires et la perte de sens du projet. Les itinéraires sont les suivants :

- Route Dauphiné d'Auvergne (36 km) dans le département du Puy-de-Dôme ;
- Route Vallée de l'Alagnon (22 km) dans les départements du Puy-de-Dôme, Haute-Loire et Cantal ;
- Route du Gévaudan (32 km) dans le département de la Lozère ;
- Route Larzac et Dourbie (36 km) dans les départements de l'Aveyron et de l'Hérault ;
- Route Causses et Vallées de l'Hérault (38 km) dans le département de l'Hérault ;
- Route entre Vignes et Garrigues (34 km) dans le département de l'Hérault.

35 Le réseau évolue au sein de l'autoroute A75, mais aussi des autres autoroutes comme l'A20. L'évolution se marque dans les efforts continus qui visent à améliorer le contenu, l'animation et la promotion des itinéraires. Par ailleurs, une association des itinéraires de découverte de l'A75 a été créée et se charge notamment d'éditer une carte des itinéraires et de sa distribution. Les effets d'apprentissage bénéficient directement aux structures porteuses qui apprennent à coopérer et à se fédérer autour de projets structurants. Dans certains cas, les itinéraires de découverte (Route Vallée de l'Alagnon) ont permis de mettre en évidence les conflits et les difficultés qu'ont certaines structures à coopérer. Cela les incite par la suite à se mettre autour de la table afin de chercher les solutions dans l'intérêt commun des communes.

Les principaux axes des politiques environnementales accompagnant les projets autoroutiers : Cas de l'autoroute Via Egnatia

La Via Egnatia, l'épine dorsale de la Grèce du nord

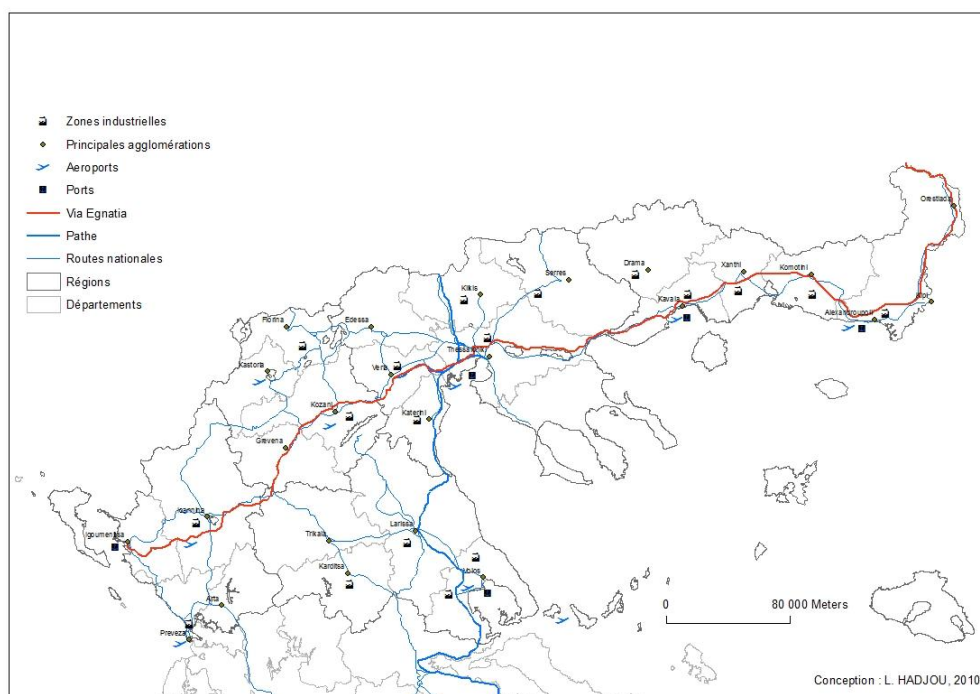
36 La *Via Egnatia* est le second plus grand projet autoroutier en Grèce, après l'autoroute *Pathe*. Elle s'étend sur une distance de 680 km du port d'Igoumenitsa dans le nome de Thesprotia en Épire, jusqu'à Kipi à la frontière gréco-turque. Elle traverse cinq régions (l'Épire, la

Macédoine occidentale, la Thessalie, la Macédoine centrale, la Macédoine orientale et la Thrace), onze départements, 332 municipalités et relie la côte ouest du nord de l'Hellade avec ses frontières nord-est. La construction de la *Via Egnatia* répond aux normes internationales de modernité et de sécurité. C'est une autoroute à 2x2 voies sur une largeur de 24,4 mètres (22 m sur les passages difficiles), avec un terre-plein central. Elle est payante et concédée à la société Egnatia E.A. L'autoroute comprend de nombreux longs ponts jumeaux (1650 ponts sur près de 40 km), un nombre élevé de tunnels (76 sur plus de 49 km de l'autoroute), 720 km de routes de service, 43 rivières et 11 voies ferrées traversées, 50 échangeurs et 350 entrées/sorties d'autoroute. Au niveau national, la *Via Egnatia* est considérée comme l'épine dorsale du nord du pays, qui met fin à l'isolement des régions les plus éloignées comme l'Épire, la Macédoine occidentale et la Thrace. Au niveau européen, la *Via Egnatia* fonctionne comme le point de confluence pour les flux des transports en provenance des Balkans et des pays du sud-est européens. C'est là en effet que convergent les corridors paneuropéens IV (Berlin-Sofia-Thessalonique), IX (Helsinki - se terminant à Alexandroupoli) et X (Vienne-Belgrade-Thessalonique).

37 L'autoroute est alimentée par 9 axes verticaux qui la relient à plusieurs ports, aéroports et à trois pays frontaliers (Albanie, FYROM, Bulgarie et Turquie). Quatre de ces axes sont des extensions des corridors paneuropéens. La *Nea (nouvelle) Via Egnatia* est construite sur une distance de plus de 350 km en suivant le tracé de l'ancienne *Via Egnatia*, fondée par les Romains vers le 2ème siècle avant J.C.

38 En 1997, lorsque le projet de construction de la *Via Egnatia* a été pris en charge par la société Egnatia Odos E. A. créée à cet effet par l'État grec, seulement 94 km sur un total de 680 km avaient déjà été mis en service. En 2004, 393 km de routes supplémentaires sont ouverts. La *Via Egnatia* a été complètement achevée en 2009. Il reste seulement, à compléter la construction des axes verticaux qui sont déjà à un état très avancé.

Figure 6. La *Via Egnatia* en Grèce du nord

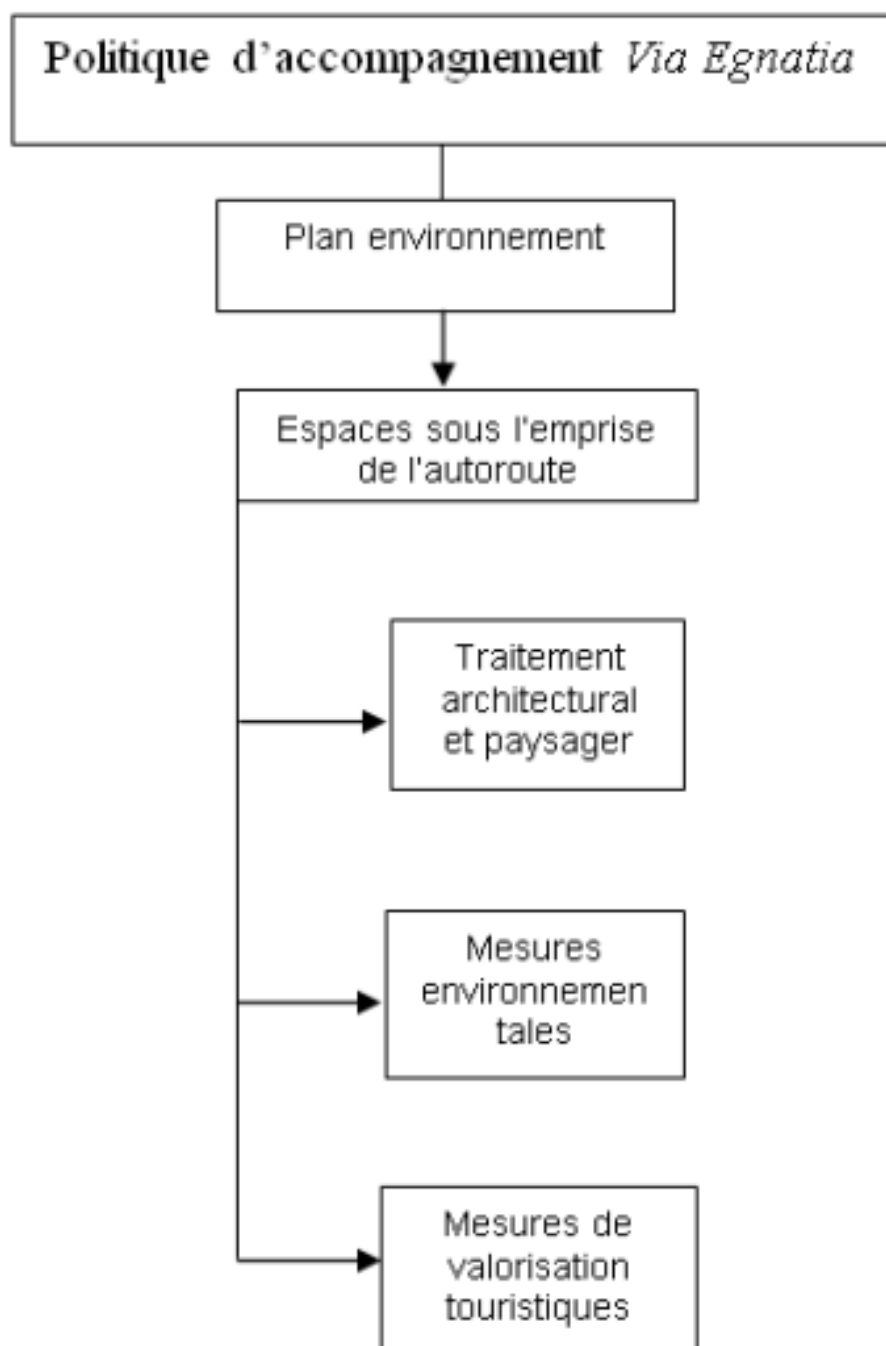


La politique d'accompagnement de la *Via Egnatia*

39 L'analyse des mesures d'accompagnement de la *Via Egnatia*, nous permet de distinguer un axe principal (Figure 6) qui concerne d'abord, mais pas exclusivement, les espaces sous l'emprise de l'autoroute. Cet axe se décline en trois mesures : le traitement paysage et architectural dont l'objectif principal est une intégration de l'autoroute dans son environnement (Egnatia Odos Observatory, 2007). Le plan environnement qui vise la sauvegarde de la faune et de la flore. Et

enfin, des mesures originales de valorisation touristique et paysagère font également partie de cet axe (Egnatia Odos Observatory, 2005). Il est donc clair que la politique d'accompagnement de la *Via Egnatia* s'inscrit dans une vision qui considère l'autoroute comme un outil de développement et de valorisation des territoires.

Figure 7. Principaux axes de la politique d'accompagnement de l'autoroute *Via Egnatia*



Actions environnementales

40

La prise en compte de la question environnementale dans les grands travaux d'infrastructures se traduit par de nombreux projets de valorisation. Cette question est par ailleurs une priorité de l'Union européenne, surtout dans le domaine des transports (Langumier, 1997 ; Joignaux et Langumier, 2004). Dans le cas de la *Via Egnatia*, plusieurs actions ont été entreprises. Elles visent à limiter les impacts négatifs de l'autoroute sur l'environnement, et à mettre en

valeur les sites naturels et culturels à des fins touristiques. C'est à travers les deux outils que sont l'évaluation et les projets de mise en valeur que la question environnementale est prise en charge. Les actions sont portées par la société concessionnaire de l'autoroute, plus spécifiquement, par département 'Environnement' de la société Egnatia E. A. qui est responsable des projets (Fourkas et al., 2007). Près de 7 % du budget total de la *Via Egnatia* est consacré aux actions environnementales (Egnatia Odos Observatory, 2006). La nature des actions, le budget consacré et les acteurs impliqués diffèrent avec le cas de l'A75 en France. Comme cette dernière est une autoroute gratuite non concédée, c'est l'État à travers la politique du 1 % paysage et développement qui a mis en œuvre les projets, avec l'implication des collectivités locales.

41 Dans ce qui suit, nous essayerons de voir comment la question environnementale a été prise en charge lors de la construction de la *Via Egnatia*. On s'intéresse à la dynamique des acteurs, leur implication et leur rôle dans les projets de valorisation. Une fois encore, le rôle du milieu sera mis en valeur, à travers l'étude des innovations.

Plan environnement de la *Via Egnatia*

42 En Grèce, la *Via Egnatia* est le premier projet de transport de grande envergure qui bénéficie d'une véritable politique de management environnemental. Le plan environnement de la *Via Egnatia* est ainsi un véritable outil de gestion qui vise à prévenir les risques environnementaux et à diminuer les impacts négatifs du projet autoroutier sur les écosystèmes fragiles traversés. Ce plan fait suite aux décisions du comité ministériel portant approbation du plan conformément aux lois 1650/86 et 301/02 sur la « *protection de l'environnement* », comprenant des mesures d'atténuation obligatoires pour prévenir et lutter contre les impacts environnementaux (Fourkas et al., 2008).

43 La société concessionnaire de la *Via Egnatia*, en consacrant 7 % du budget total de l'autoroute (s'élevant à 5,5 Mds d'euros) au plan environnement, introduit ainsi une nouvelle perception des projets autoroutiers (en Grèce) en tant que, non seulement, outil de transport, mais aussi de valorisation du patrimoine environnemental et culturel. Traverser la *Via Egnatia* implique ainsi de parcourir des paysages, des sites naturels et culturels uniques dont la protection et la valorisation sont essentielles (Papadaskalopoulos et al., 2005).

44 Durant la construction de cette autoroute, certaines sections du tracé initial ont été revues pour éviter de perturber les sites naturels et culturels fragiles. Cela a ainsi été le cas du site archéologique de *Dodonis* à Ioannina, de la zone d'habitat de l'Ours brun à Grevena, du Fleuve *Nestos* et de l'ancien temple de *Lefkopetra* dans la préfecture de *Imathia*, etc.

L'environnement naturel exceptionnel de la *Via Egnatia*

45 L'environnement naturel et culturel autour de la *Via Egnatia* est d'une grande richesse. C'est la première raison à l'origine du plan *environnement* de cette autoroute. De nombreuses zones naturelles sensibles sont protégées par des conventions européennes et internationales. C'est le cas des zones Natura 2000, dont 125 parmi les 296 que compte la Grèce se situent dans les régions traversées. C'est le cas aussi des zones humides protégées par la convention internationale Ramsar et des surfaces en eau. Il faut également ajouter les 70 zones de la conservation de la faune et les multiples fleuves que traverse l'autoroute. L'ensemble de ces sites naturels est un patrimoine naturel exceptionnel protégé que la *Via Egnatia* en participant à sa préservation contribue à sa valorisation. À ce patrimoine naturel, il faut également ajouter le patrimoine culturel, représenté par pas moins de 270 sites et monuments d'intérêt historique.

Outils pour la protection de l'environnement

46 Plusieurs outils ont été mis en œuvre pour le management environnemental de la *Via Egnatia* :

- Études d'impacts dans le cadre de l'observatoire *d'Egnatia*, à la fois lors des travaux de construction et d'exploitation ; l'évaluation par exemple du niveau de bruit causé par la circulation, de la pollution de l'air, du mitage de l'espace agricole a nécessité la mobilisation d'outils technologiques et de méthodes spécifiques.
- Plan d'aménagement et de restauration des paysages ;
- Modification du tracé de départ de l'autoroute pour éviter les zones patrimoniales ;

- Guide de restauration des paysages (OAST en Grec) ;
- Guide pour la gestion des fouilles archéologiques ;
- Schéma d'enregistrement des sites archéologiques recensés le long de l'autoroute ;
- Procédure d'opération pour les questions environnementales ;
- Plan et programme concernant la mise en œuvre du plan environnement ;
- Rapport mensuel et annuel concernant la gestion environnementale ;
- Cartographie des principaux sites patrimoniaux et des solutions envisagées pour les contourner ;
- Des programmes et des outils sont mis en œuvre pour surveiller la pollution de l'air, de l'eau et le bruit durant la construction de l'autoroute ;
- Développement d'une base de données pour vérifier la conformité des mesures environnementales avec les exigences lors de l'exploitation de l'autoroute.

Projets innovants

47 L'établissement d'une véritable politique de valorisation environnementale de la part de la société concessionnaire de la *Via Egnatia* est à l'origine de plusieurs projets innovants :

- Mise en place d'écomusées le long de l'autoroute ; l'opération pilote a commencé à Grévena ;
- Création de points d'arrêt '*Smart stops*' le long de l'autoroute pour promouvoir le patrimoine culturel et naturel ;
- Soin particulier pour le *design* des entrées des tunnels ;
- Recherche de méthodes alternatives '*environnement-friendly*' visant à protéger (et à restaurer) les zones rocailleuses et à fortes pentes contre les glissements de terrain et la corrosion ;
- Expérimentation de la construction d'une paroi rocheuse à Kavala ;
- Application de la bio-ingénierie dans la zone de Komotini ;
- Aménagement des écrans anti-bruit ;
- Gestion de la qualité de l'air dans les tunnels ;
- Construction d'une unité pilote de contrôle de la pollution sur la section 'Kouloura-Kleidi' de l'autoroute ;
- Limitation de la consommation de l'énergie : utilisation dans les tunnels de lampes à basse consommation, optimisation de l'utilisation de l'électricité ;
- Gestion de la qualité de l'eau ;
- Gestion des déchets : sensibilisation des usagers, collecte et élimination des déchets de toutes natures (pour un coût annuel de 600 000 euros), recyclage de certains déchets comme le papier et le plastique.
- Protection de la biodiversité : nettoyage et entretien régulier des dalots et des passages souterrains pour la faune, entretien de la clôture de l'autoroute et contrôle de la mortalité causée par des collisions avec des véhicules passants, restauration de l'habitat de la faune perturbé par le projet autoroutier, contrôle de la quantité de sel utilisé pour le déneigement de l'autoroute.

Organisation des acteurs

48 Le plan environnement de la *Via Egnatia* est en effet, le résultat d'une concertation entre plusieurs acteurs. Ce sont d'abord les lois 1650/86 et 3010/02 sur la protection de l'environnement qui définissent les modalités à suivre pour limiter les impacts environnementaux de l'autoroute. L'État à travers son ministère de l'environnement joue ainsi un rôle important dans ces projets de valorisation environnementale. La définition du plan environnement de la *Via Egnatia* s'est néanmoins appuyée sur une concertation entre la société concessionnaire, l'État, les associations environnementalistes, les chercheurs ainsi que les collectivités locales. Là encore, le rôle du milieu qu'on omet souvent dans les approches traditionnelles des effets autoroutiers est important à plusieurs titres.

49 Les acteurs locaux sont d'abord ceux qui connaissent le mieux leur milieu. Ce savoir est ainsi mobilisé dans les projets environnementaux par la société concessionnaire qui

est le maître d'œuvre. Ces acteurs sont représentés principalement par les associations environnementalistes, les chercheurs et les collectivités locales. L'expérience accumulée par ces acteurs est mise à profit dans les projets. Par ailleurs, l'implication des chercheurs du milieu est un signe que le milieu n'est pas neutre, qu'il est aussi actif et dispose de ressources endogènes importantes.

50 Nous allons illustrer cette implication des acteurs par le cas du projet de protection de l'habitat naturel de l'ours brun dans la section Panagia à Grevea, région située à la frontière des deux départements de Grévena et Trikala dans les régions de Macédoine occidentale et de Thessalie. Le tracé de l'autoroute a été réalisé de telle sorte à ce que cette zone naturelle (plus belle forêt du Pinde et un habitat naturel pour plusieurs espèces animales rares : ours, loups, etc.) ne soit pas perturbée. Plusieurs ouvrages ont été prévus à cet effet : des tunnels et des ponts. De plus, un programme spécifique a été mis en place pour :

- Préserver les espèces animales en favorisant leur reproduction ;
- Éviter la propagation de l'activité humaine générée par la construction et l'exploitation de l'autoroute ;
- Veiller au maintien de l'équilibre écologique de la zone.

51 Dans l'objectif de mettre en œuvre un programme de sauvegarde, une collaboration a été instaurée avec les organisations environnementales, les chercheurs des Universités de Thessalonique et de Thessalie, le Ministère et le département environnement de la société concessionnaire Egnatia Odos. Les associations et les chercheurs travaillent en étroite collaboration pour que l'autoroute ne détruise pas ce milieu naturel remarquable. Le programme d'évaluation et de sauvegarde s'est déroulé en trois phases : diagnostic de l'état initial ; suivi pendant la phase de construction de l'autoroute ; suivi pendant la phase de l'exploitation. La mise en œuvre du programme a nécessité la mobilisation d'une large palette d'outils technologiques : Systèmes télémétriques, caméras thermosensibles, analyse d'ADN, développement d'un SIG (Système d'Information Géographique). Une organisation de la collecte et du traitement de données, création d'une base de données et d'un modèle de prévision multivariées. La mise en œuvre coordonnée de ce programme participe ainsi à une connaissance plus approfondie de l'écosystème local et à sa protection sur le long terme.

Conclusion

52 L'analyse comparative des politiques d'accompagnement de l'A75 et de la *Via Egnatia* fait ressortir des similitudes et des différences.

53 Les deux politiques se caractérisent par la mise en place d'un budget spécifique pour le financement des actions de protection de l'environnement et de valorisation des paysages. Dans les deux politiques, il est possible de repérer une prise de conscience de la nécessité de mettre en place des actions complémentaires à la construction de l'autoroute. Dans le cas de la Grèce, c'est la première fois qu'une autoroute est accompagnée d'un véritable plan *environnement*. Dans le cas de l'A75, la particularité des territoires traversés a favorisé un traitement paysager exceptionnel.

54 Les deux politiques affichent également des différences : l'autoroute A75 s'est accompagnée d'une politique innovante de valorisation des espaces hors de l'emprise autoroutière. La politique du 1 % paysage et développement étend les actions de valorisation aux espaces de co-visibilité et mise sur le tourisme pour créer une nouvelle dynamique économique grâce à l'autoroute. La démarche participative et ascendante a favorisé l'implication forte du milieu local dans cette politique. Plusieurs projets innovants sont nés grâce au 1 % paysage et développement : les villages étape et les itinéraires de découverte sont des réseaux de valorisation touristique innovants. Dans le cas de l'autoroute *Via Egnatia* plusieurs actions de valorisation des espaces hors de l'emprise de l'autoroute ont été mises en place. Il y a quelques initiatives innovantes de valorisation touristique comme la création d'écomusées le long de l'axe.

55 La politique d'accompagnement de l'A75 se distingue donc par une initiative innovante qui mérite d'être reproduite, car elle prend en compte pour la première fois les espaces hors de l'autoroute, et tente de les intégrer dans le circuit des usagers. Les territoires

56

traversés bénéficient donc d'un traitement paysager et d'initiatives de valorisation touristique. Par ailleurs, l'implication des acteurs à différentes échelles dans le cadre de démarches participatives de valorisation environnementale, témoigne du rôle important du milieu local. Au total, il est nécessaire de souligner l'importance de plus en plus grande des politiques environnementales accompagnant la construction des nouvelles autoroutes. Malgré les quelques différences, l'objectif visé est le même : transformer l'autoroute en un levier de développement économique. Ces politiques vont certainement évoluer à l'avenir vers une approche plus globale, prenant en compte l'ensemble des territoires traversés et l'ensemble des activités économiques.

Bibliographie

Andrikopoulou, E. et G. Kafkalas, 2006, *Spatial impact of European policies : the Greek experience 1989 – 1999*, Study for EC, Aristotle University of Thessaloniki, [En ligne] URL : http://sdru.web.auth.gr/files/SIEP_2006.pdf

Arabyre, A.M., 1995, L'observatoire de l'autoroute A64 (Bayonne-Pau-Martres Tolosane), in *Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, Economie et territoire*, sous la direction de Varlet J., CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.

Aydalet, Ph., 1986, *Milieux innovateurs en Europe*, Paris, GREMI.

Barré, A., 1997, Le réseau autoroutier français : un outil rapidement valorisé, des effets controversés, *Annales de Géographie*, vol. 106 (593) : 81-106.

Bérion, P., 1995, L'observatoire de l'autoroute A39 : démarche utilisée et présentation de l'état initial, *Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, Economie et territoires*, sous la direction de Varlet J., CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.

Bilan Loti, A., 2008, *Section Clermont- Ferrand / Séverac-le-Château*, étude pour le CRD A75, 165 p.

Camagni, R et D. Maillat, 2006, *Milieux innovateurs, théorie et politiques*, Ed. Economica, 502 p.

Camagni, R, D. Maillat et A. Matteaccioli, 2004, *Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local*, Neuchâtel, institut de recherches économiques et régionales, éditions EDES, 298 p.

Ceramac, 1997, *Autoroutes, économie et territoires*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand, Mai 1995, sous la direction de Jean Varlet, université Blaise Pascal, 320 p.

Circulaire du 31 mars 2005 relative à la politique du « 1 % paysage et développement » sur le réseau routier national, 12 p.

Crevoisier, O., 2006, L'approche par les milieux innovateurs : état des lieux et perspectives, in *Camagni, R, D. Maillat, 2006, Milieux innovateurs, théorie et politiques*, Ed. Economica, 520 p.

Dargent, C., 1995, L'observatoire économique de l'Autoroute A71, une création de la SAPRR, in *Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, économie et territoires*, sous la direction de Varlet J., CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.

Dennis M., B, 1999, Highway Investment and Rural Economic Development : An Annotated Bibliography, *Food and Rural Economics Division, Economic Research Service*, U.S. Department of Agriculture, 21 p.

Doris, G., 2006, Comparative analysis of population changes in the areas crossed by the three basic road axes of Greece : the egnatia motorway, the P.A.T.H.E and the Ionian motorway, *Observatory of the Egnatia Odos A.E.* Thessaloniki, 10 p.

Egnatia Odos Observatory, 2005, *1er Spatial impacts report*, Thessaloniki, [En ligne] URL : http://observatory.egnatia.gr/reports/1st_impact_report_EN.pdf, 80 p.

Egnatia Odos Observatory, 2008, *Pilot study of land use and land value changes in 3 selected urban areas in the direct impact of egnatia motorway*, summary of results. Thessaloniki, 5 p.

Egnatia Odos Observatory, 2007. Possession rate of vehicles and basic developmental indicators in the impact zone of egnatia motorway, Greece, Thessaloniki, 41 p.

Fédération nationale des villages étapes, 2009, *Les grandes lignes de la construction du réseau village étape : 1989- 2009*, [En ligne] URL : http://www.village-etape.com/IMG/pdf/Historique_VE_2010.pdf, 10 p.

Fourkas V., Z. Papasiopi et A. Giannakou, 2008, Monitoring of egnatia motorway's spatial impacts, *SEMSON, Final Seminar*, Thessaloniki, 44 p.

- Fourkas V., Z. Papasiopi et A. Giannakou, 2007, The integrative role of the Egnatia Motorway, *2nd project meeting, Alexandroupolis*, Thessaloniki, 30 p.
- Fourkas, V., 2006, Monitoring of spatial impacts of transport infrastructure, *3rd International Congress on transportation research in Greece*, 10 p.
- Hadjou, L. M. et N. Duquenne, 2009, Proposition de méthodologie pour une approche territoriale des effets autoroutiers sur le développement local, *2ème colloque international pan-hellénique sur l'Aménagement et le Développement Régional*, Volos, 15 p.
- Joignaux, G. et J.F Langumier, 2004, Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 46/2004 - Pages 3-24.
- Lagasquie, J.J, 1995, L'observatoire de l'autoroute A64 (Bayonne-Martres-Tolosade), premier bilan, *in Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, Economie et territoires, sous la direction de Varlet J.*, CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.
- La Méridienne, 1999, *Etude préalable à une stratégie globale de communication sur l'axe 175*, Média site Ingénierie, Uccimac, 35 p.
- Langumier, J.F, 1997, Approche européenne des impacts autoroutiers sur le développement régional, *in Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, Economie et territoires, sous la direction de Varlet J.*, CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.
- Maillat, D, 2006, Comportement spatiaux et milieux innovateurs, *in Camagni R., Maillat D., 2006, « Milieux innovateurs, théorie et politiques », Ed. Economica*, 502 p.
- Offner, J.M, 1993, Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'espace géographique* n° 3, pp. 232-242.
- Orus, J.P, 1995, Les conséquences économiques des grandes infrastructures routières : Bilan et Perspectives, *in Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, Economie et territoires, sous la direction de Varlet J.*, CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.
- Panebianco, S, C. Schürmann, 2002, The Egnatia Motorway – a chance for Northern Greece to catch up ? *42nd Congress of ERSA*, Dortmund, 16 p.
- Papadaskalopoulos, A, M. Christofakis, A. Karaganis et J. Konsolas, 2005, Trans-European Transport Networks : The developmental contribution of Via Egnatia motorway in Northern Greece, *Archives of Economic History*, vol. XVII(2), pp. 91-116.
- Plassard, F., 2004, *Transport et aménagement du territoire*, cours DESS aménagement, faculté de géographie, université de Lyon.
- Plassard, F., 1977, *Les autoroutes et le développement régional*, Presses Universitaires de Lyon, Ed., Economica, 341 p.
- Rieutort, L., 2006, Le Massif central, hautes terres d'initiatives, collectif ceramac, *Presses universitaires Blaise Pascal*, Clermont-Ferrand, 124 p.
- Sétra, 2008, *Valorisation des territoires à l'occasion d'un projet routier : l'exemple du 1 % paysage et développement*, note d'information, 11 p.
- Sétra, 2003, *Politique 1 % Paysage & Développement : Les itinéraires de découverte*, guide méthodologique, 88 P.
- Sétra, 2005, Mise en œuvre de la politique du 1 % paysage et Développement, application de la circulaire du 31 mars 2005.
- Uccimac, 2005, Centre Documentaire et Statistique de l'A75, appui méthodologique à la relance du CDS, *Document de travail*, Espitalié consultants, 6 p.
- Varlet, J., 1995, Autoroute A71 et dynamique spatiale (1988-1993), *In Acte du colloque de Clermont-Ferrand, 1995, Autoroutes, Economie et territoires, sous la direction de Varlet J.*, CERAMAC, université Blaise Pascal, 1997, 320 p.

Pour citer cet article

Référence électronique

Lamara Hadjou, « Évaluation des politiques environnementales accompagnant les projets autoroutiers : cas de l'a75 et via egnatia », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Volume 12 Numéro 2 | septembre 2012, mis en ligne le 20 septembre 2012, consulté le 07 juin 2013. URL : <http://vertigo.revues.org/12311> ; DOI : 10.4000/vertigo.12311

À propos de l'auteur

Lamara Hadjou

Université Blaise Pascal / Université de Thessalie, Ceramac, 4 rue Ledru, 63 057 Clermont Ferrand
Cedex1, Courriel : lhadjou@yahoo.fr

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

Les projets de construction de nouvelles autoroutes s'accompagnent souvent de mesures environnementales visant à préserver les espaces de proximité. Ces mesures classiques relèvent d'une obligation réglementaire à la charge des sociétés concessionnaires, dans le cas des autoroutes concédées, et de l'État si elles ne sont pas mises en concession. Ces dernières années, nous assistons en France à une politique autoroutière qui est passée du stade de rattrapage à celui de l'aménagement et du développement durable. Des zones rurales et fragiles mises à l'écart des grands réseaux de transport, à cause de leur manque de rentabilité, bénéficient désormais de projets routiers dans une perspective d'aménagement du territoire. La nature des milieux traversés, souvent des régions montagneuses assez sensibles et au paysage exceptionnel, a mené les acteurs à réfléchir sur une nouvelle politique d'accompagnement, tenant à la fois compte des espaces directement traversés et de ceux extérieurs à l'emprise autoroutière. Dans cet article, nous essayons de décortiquer ces évolutions en mettant l'accent sur les innovations introduites et sur le rôle du milieu local. Ce dernier a souvent été occulté, alors même que sa mobilisation est indispensable dans la mise en œuvre de ces politiques environnementales. Nous prenons les cas de l'autoroute A75 en France et de la *Via Egnatia* en Grèce afin d'établir une comparaison au niveau européen.

The projects of building new highways are often accompanied by environmental measures to preserve the areas impacted. These traditional measures are a regulatory obligation under the responsibility of concessionary companies, in the case of conceded highways, and the state if they are not under concessions. In recent years a new highway policy has been developed in France, passing from the stage of catching up to one of planning. Rural and fragile areas isolated from the major transport networks, because of their lack of profitability, now benefit from road projects with a view to planning. The nature of the territories crossed, often mountainous and sensitive areas with unique landscapes, led the actors to think about a new support policy, taking into account both the areas directly crossed and those beyond the highway. In this paper, we try to discuss these developments with emphasis on innovations and the role of the local milieu. The latter has often been omitted, even though its mobilization is essential in the implementation of environmental policies. We take the case of the highway A75 in France and the *Via Egnatia* in Greece to establish a European comparison.

Entrées d'index

Mots-clés : politique environnementale, autoroutes, milieu, innovation

Keywords : environmental policy, highways, milieu, innovation