

Projet de Fin d'Etudes

Autoroute et paysage des territoires traversés : le point de vue des sociétés concessionnaires en France



2007-2008

Directeur de recherche

PHILIPPE Marc-André

LAINÉ Sophie

Formation par la recherche et Projet de Fin d'Études

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

Remerciements

Je tiens à remercier vivement toutes les personnes qui m'ont aidé à mener à bien ce présent travail de fin d'étude. Pour leur disponibilité et leurs précieux conseils je tiens particulièrement à adresser mes remerciements à :

- Amandine Bommel, chargé d'études paysage au Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) ;
- Mario Handfield, chargé de cours à l'Université du Québec à Rimouski ;
- Marc-André Philippe, maître de conférences au Département Aménagement de l'école polytechnique de l'université de Tours et tuteur du projet.

Je remercie également toutes les personnes contactées lors de mes entretiens et de mes démarches exploratoires à savoir :

Guillaume BENOIT, chargé Environnement, qualité et relations locales pour la société ADELAC ;

Thierry CHARLEMAGNE, chargé de Mission Projets Interurbains pour la société COFIROUTE ;

Etienne CUENOT, responsable de la mission environnement pour la société APRR ;

Christine DUBY, directrice de la recherche et de l'environnement au Ministère des Transports du Québec ;

Jean-Luc FOURNIER, responsable communication et relations publiques de la société ARCOUR ;

Jean-Marie PARIZOT, responsable de la signalisation d'animation culturelle de la société SANEF ;

Thierry PARIZOT, directeur général de la société ALIS ;

Olivier TOULIC, responsable paysage du groupe SANEF.

Sommaire

Remerciements	4
Sommaire	5
Introduction.....	6
Première partie : Les résultats de la phase exploratoire	7
I. La définition de la question de départ	8
I.1. Présentation du sujet	8
I.2. Le type d'infrastructure de transport retenu	8
I.3. Le système autoroutier français	9
II. Les apports du travail exploratoire sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés	14
II.1 Les effets généraux d'une autoroute sur le territoire traversé...	14
II.2. La diversité du milieu traversé	14
II.3 La complexité de l'intégration de l'autoroute	15
II.4 La prise en compte du paysage dans le projet d'autoroute	15
III. L'angle d'approche privilégié	17
III.1. Les sociétés concessionnaires d'autoroute.....	17
III.2. Les entretiens exploratoires.....	18
IV. Le bilan des activités exploratoires	21
Deuxième partie : la mise en place de la recherche	22
I. Le cadre général de la recherche	23
I.1.L'énoncé de la question de recherche	23
I.2.La justification de la recherche	25
I.3.Les intentions de la recherche	26
II. Le cadre théorique de la recherche	27
II.1. Les différentes conceptions du paysage	27
II.2. La problématisation de la recherche.....	29
II.3. Les concepts clés de la recherche	30
II.4. La construction du modèle opératoire.....	33
III. La méthodologie utilisée.....	36
III.1. La stratégie du recensement.....	36
III.2. La stratégie d'enquête et d'analyse	37
Troisième partie : Un regard critique sur la problématique	39
I. Une mise en application de la grille d'entretien	40
I.1. L'exemple de la société ADELAC	40
I.2. Bilan.....	41
II. Une problématique transposable au réseau autoroutier québécois ?	42
II.1. Le système autoroutier québécois.....	42
II.2. Les dispositions réglementaires entourant un projet d'autoroute.....	45
II.3. Le bilan de l'approche paysagère sur le domaine autoroutier québécois.....	46
III. Synthèse	47
Conclusion	48
Table des matières	49
Bibliographie.....	51
ANNEXES.....	54

Introduction

Comme mentionné dans le titre, ce présent travail de recherche s'articule sur le thème des autoroutes et du paysage des territoires traversés. Les récents progrès dans le domaine des transports ont permis une amélioration des autoroutes qui se manifeste même depuis les quinze dernières années par une qualité accrue de leur intégration paysagère. Ce constat, en soi, n'est pas propre à ces grandes infrastructures de transport mais s'inscrit plutôt dans un contexte où apparaît la volonté de préserver l'environnement en son sens le plus large. Le paysage, en tant qu'élément du cadre de vie et vecteur d'identité, se retrouve ainsi de plus en plus défendu par les personnes qui l'animent. L'arrivée d'une nouvelle autoroute est donc bien souvent génératrice de vives réactions dans le milieu qu'elle aspire desservir. Tout l'enjeu d'intégration d'une autoroute consiste alors à parvenir au consensus des divers acteurs concernés par le projet.

Dans cette étude, nous nous restreindrons au regard des aménageurs en France et plus particulièrement à celui des sociétés concessionnaires d'autoroute. Cet angle d'approche privilégie la compréhension des approches paysagères mises en place par ces dernières. L'objectif premier de ce projet est de mettre en place une méthodologie permettant de déterminer de quelle façon les aménagements paysagers des sociétés concessionnaires d'autoroute sont en mesure de lier l'infrastructure au territoire qu'elle traverse. Cette recherche vise également à cerner les motivations et les enjeux des sociétés concessionnaires d'autoroute dans leur démarche sur le paysage, sachant que celle-ci ne correspond pas à leur fonction première. Tout l'intérêt de ce travail consiste donc à saisir comment les sociétés concessionnaires d'autoroute traitent la thématique complexe du paysage, thématique présente au niveau de chaque territoire traversé par une telle infrastructure. Pour parvenir à cette fin, ce projet s'efforcera donc d'élaborer une méthodologie d'enquête la plus exhaustive possible.

Ce projet de recherche exposera dans un premier temps les résultats des activités d'exploration menées autour du sujet. A partir de la question de départ, ces activités ont permis d'orienter de façon plus précise le thème de la recherche et de dégager les pistes de réflexions à approfondir. A la suite de cette étape indispensable, la démarche de la recherche adoptée tout au long de l'exercice sera retranscrite. Afin de faire le point sur les connaissances empiriques et scientifiques, nous présenterons le cadre général et le cadre théorique de la recherche. Il s'agira avant tout de se tenir informé des connaissances déjà acquises sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés pour s'orienter dans une perspective nouvelle. Dès lors, ce projet s'attardera à la description de la méthodologie mise au point pour mener à bien ce travail de recherche. Enfin, pour prendre du recul par rapport à la démarche suivie, nous pourrions voir si la méthodologie conçue est applicable et généralisable à un système autoroutier de type nord américain par l'exemple des autoroutes québécoises.

Première partie :
Les apports de la phase exploratoire

Cette première partie présente le contenu et les résultats de la phase exploratoire, étape incontournable pour la réalisation du projet de recherche. Les différentes activités d'exploration menées dans le cadre du travail de recherche se partagent entre des expériences vécues (souvenirs de voyages personnels sur autoroute, en TGV), la recension d'écrits (publications de sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises, documents techniques sur la réalisation des grandes infrastructures de transports, ouvrages synthétiques, ...) et par les informations récoltées auprès de différents acteurs (tuteur du projet, chargé d'études Paysage, sociétés concessionnaires d'autoroute).

I. La définition de la question de départ

I.1. Présentation du sujet

Le projet de recherche qui fait l'objet de ce Projet de Fin d'Études a été énoncé sous la forme d'une question de départ, intitulée : **Comment les grandes infrastructures linéaires de transport font découvrir les paysages des territoires traversés ?** Au travers de cette question, trois expressions se dégagent à savoir « infrastructure linéaire de transport », « paysage » et « territoire ». Avant même de préciser ces termes, il convient de comprendre que la recherche portera sur la compréhension des rapports entre une infrastructure de transport et les paysages des territoires qu'elle traverse. Il s'agira alors de comprendre comment la découverte du paysage peut se mettre en place, quels sont les acteurs qui interviennent et quels sont les moyens et les manières mis en place pour y parvenir.

La relation entre infrastructure linéaire de transport et paysage induit deux sens possibles :

- le paysage vu depuis une infrastructure de transport et,
- le paysage vu depuis le territoire traversé par l'infrastructure de transport.

Dans la formulation de la question de départ, un premier parti pris apparaît, celui de l'étude des paysages des territoires traversés vus depuis une infrastructure linéaire de transport. Ce travail consistera donc à savoir comment un paysage peut être découvert depuis une infrastructure de transport et non pas l'inverse. Dans la formulation de la question de départ, l'usage de l'adverbe interrogatif « comment » admet implicitement que les grandes infrastructures de transport font découvrir les paysages des territoires traversés. On retiendra dès lors que tout axe de circulation à ciel ouvert permet de voir les paysages des territoires traversés.

I.2. Le type d'infrastructure de transport retenu

Le terme « paysage », bien que facilement et couramment utilisé dans le langage courant se révèle plus complexe dès lors qu'on cherche à le définir. Le terme « grande infrastructure de transport », quant à lui, renvoie de façon assez spontanée aux autoroutes et aux lignes de train à grand vitesse principalement. Dès lors, si on cherche à rapprocher ces deux termes, les expériences de la vie courante nous prouvent que le paysage peut-être perçu depuis ces infrastructures de transport. Depuis une autoroute, ou même depuis un train, nos trajets quotidiens ou de vacances peuvent être des occasions pour découvrir des paysages. En partant du constat que, tout axe de circulation à ciel ouvert permet de voir les paysages des territoires traversés, il s'agit de déterminer sur quel type

d'axe de transport reposera la recherche. Pour cela, il convient de préciser ce que regroupe le terme « grandes infrastructures de transport » afin d'affiner l'objet de cette recherche. Cette appellation concerne quatre types d'infrastructures de transport à savoir : les autoroutes, les lignes TGV, les voies fluviales et les voies aériennes. Cette dernière catégorie semble mal appropriée pour la découverte des paysages ; l'altitude exigée pour le vol des avions de ligne ne permettant pas tout simplement de les voir. Les seules possibilités aériennes de découverte du paysage survolé seraient au moment du décollage ou de l'atterrissage de l'avion ou depuis un hélicoptère. Or les vues aériennes proposées ne correspondent pas à l'échelle ordinaire de découverte d'un paysage, elles proposent plutôt une vue globale de différents paysages. De plus, dans la mesure où ce mode de transport n'est pas couramment utilisé, il n'appelle pas à faire l'objet de cette recherche. C'est pour cette même raison que les voies fluviales ne seront pas traitées. Reste à présent deux dernières grandes infrastructures de transport : l'autoroute et le TGV, toutes deux considérées comme des moyens de transport populaires. En se plaçant du point de vue d'un utilisateur, nous avons dans les deux cas la possibilité de découvrir, que ce soit au travers de la vitre du TGV ou de celle d'une voiture, les paysages qui s'offrent à nous. Cependant des différences peuvent être soulignées à la fois sur l'attitude de l'utilisateur et sur les caractéristiques mêmes de l'infrastructure. L'utilisateur d'un TGV, à l'inverse de celui d'une autoroute, n'est pas celui qui dirige le mode de transport. Il a donc un rôle plus passif. En conséquences, plusieurs libertés s'offrent à lui : lire, se reposer, regarder le paysage, regarder un film, travailler, Marc DESPORTES a mis en évidence que dans un train « le voyageur (est) toujours tenté de se replier sur lui-même »¹. On se rend compte qu'il est beaucoup plus aisé de voir les paysages depuis une autoroute que depuis un train, même en tant que conducteur, car la vitesse plus élevée et les voies souvent plus encaissées des trains limitent notre perception du paysage. Suite à ces spécificités, seule l'autoroute semble être l'infrastructure la plus pertinente pour étudier la relation entre infrastructure et paysage des territoires traversés. De plus, elles correspondent à un mode de transport populaire où le champ d'intervention en matière de découverte de paysage apparaît vaste.

Finalement la question de départ se retrouve affinée et s'intitule désormais : « **Comment les autoroutes font découvrir les paysages des territoires traversés ?** ». Le projet de recherche se base donc à partir de cette question de départ.

I.3. Le système autoroutier français

I.3.1. Le contexte historique des autoroutes

La construction des premières autoroutes remonte aux années 1920. A l'époque, ces nouvelles infrastructures sont conçues dans le but de pallier les défaillances de l'ancien réseau. Les ingénieurs ont donc imaginé une route entièrement dédiée aux automobilistes, les autos-routes.

En raison de la qualité du réseau routier français, le développement des autoroutes sera plus tardif en France que dans certains pays européens comme l'Allemagne ou encore l'Italie. En effet, jusque au milieu des années 1930, les autoroutes seront perçues par l'opinion public français comme « une voie de luxe », l'administration française ne considérant pas leur construction comme prioritaire. Ce

¹ DESPORTES Marc. - Paysages en mouvement : Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècle. Paris : Éditions Gallimard, 2005. – 413 p. – (Bibliothèque illustrée des Histoires).

n'est qu'en 1935, qu'un décret fixe le statut de la première autoroute française : « l'autoroute de l'Ouest » conçue dans le cadre du Plan d'aménagement de la région parisienne.² Cependant, suite à la seconde guerre mondiale, sa construction et sa mise en service furent retardées. Finalement la liaison autoroutière reliant Saint Cloud (Hauts de Seine) à Orgeval (Yvelines) ne sera inaugurée qu'en 1946. Le réseau autoroutier français a été lent à se développer puisque la première liaison d'envergure ne fut inaugurée qu'en octobre 1970. Aujourd'hui, le réseau français est, par sa longueur, le deuxième en Europe après l'Allemagne et il se situe à la troisième place lorsqu'on le rapporte à l'importance de sa population.³ Par rapport aux années 1970, où il n'y avait moins de 1000 km d'autoroutes sur le territoire, la France a rattrapé un retard considérable pour atteindre environ aujourd'hui 11000 km⁴. Le réseau autoroutier fait parti aux côtés des routes nationales des 20 000 km du réseau routier national placé sous la responsabilité de l'État.

I.3.2. Un système autoroutier partagé entre deux réseaux

➤ Le réseau concédé

Le système autoroutier concédé est fondé sur le principe de la concession des travaux et services publics, principe issu de la loi du 18 avril 1955. La convention de concession, assortie d'un cahier des charges, est un contrat par lequel le concédant, l'État, confie à des sociétés concessionnaires l'ensemble des responsabilités de construction et d'exploitation des autoroutes. A l'échéance du contrat de concession, l'ouvrage est remis à l'État. L'intérêt de ce système utilisé par de nombreux pays est de permettre un développement rapide des grandes infrastructures publiques en évitant que la charge de leur réalisation incombe uniquement au budget de l'État. La concession à péage se révèle être un instrument privilégié de financement des infrastructures.

En 2006, le réseau concédé correspond à **8 337,4 km** d'autoroutes en service, auxquels s'ajoutent 132 km d'autoroute en projet.

D'après la publication d'Union Routière de France, Faits et chiffres, Octobre 2006

Actuellement, on dénombre treize sociétés concessionnaires d'autoroutes et trois sociétés concessionnaires d'ouvrage d'art. Elles sont répertoriées dans les tableaux ci-dessous :

Société concessionnaire d'ouvrages d'art	Caractéristiques
CEVM : Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau	Viaduc de Millau et Autoroute E11-A75 (7km)
CCI Le Havre	Pont de Normandie, Pont de Tancarville
SMTPC : Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage	Tunnel Prado Carénage

Données de 2006 obtenues à partir des sites Internet de chaque société.⁵

² Extrait de l'ouvrage : Paysages en mouvement.

³ Étude prospective de la DATAR 2003

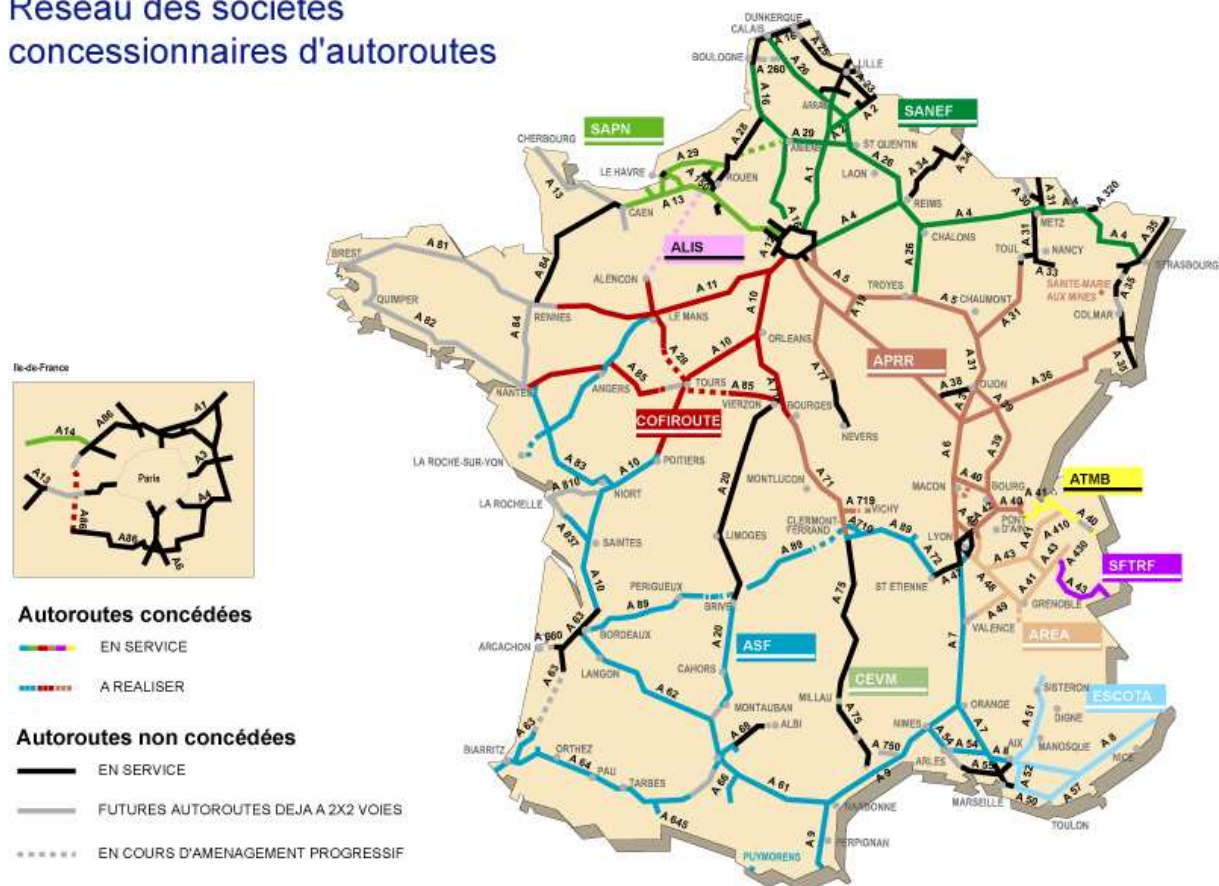
⁴ www.route.equipement.gouv.fr

⁵ Union routière de France www.urf.asso.fr

Société concessionnaire d'autoroute	Caractéristiques
ADELAC	Concessionnaire de l'A41Nord (18,8 km). Filiale d'AREA et du groupe BOUYGUES.
A'liénor	Société privée concessionnaire de l'A65 (150 km en construction). Filiale du groupe Eiffage et SANEF.
ALIS : Autoroute de Liaison Seine-Sarthe	Société privée concessionnaire de l'A28 Rouen-Alençon (125 km)
APRR : Autoroutes Paris Rhin Rhône	Société privée concessionnaire de 2279 km d'autoroute
ARCOUR : A19	Société privée concessionnaire de l'A19 (101 km en construction)
AREA	Filiale d'APRR (394 km)
ASF : Autoroutes du Sud de la France	Société privée concessionnaire de 2562 km d'autoroute
ATMB : Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc	Concessionnaire de l'Autoroute Blanche (107 km)
COFIROUTE	Société privée concessionnaire de 1083 km d'autoroute
ESCOTA : Société des autoroutes Esterel-Côte d'Azur	Première société concessionnaire d'autoroutes à péage de France. Filiale du groupe ASF (459 km)
SANEF : Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France	Concessionnaire de 1743 km d'autoroute
SAPN : Société des Autoroutes Paris-Normandie	Concessionnaire de 368 km d'autoroute. Filiale du groupe SANEF
SFTRF : Société française du tunnel routier du Fréjus	Société d'Économie mixte concessionnaire de l'A43. (67 km)

Données de 2006 obtenues à partir des sites Internet de chaque société.

Réseau des sociétés concessionnaires d'autoroutes



Source : <http://www.autoroutes.mgn.fr>. Février 2007.

➤ Réseau non concédé

Le réseau autoroutier non concédé est géré par l'État par le biais de la Direction des routes et notamment par les Services de Maîtrise d'Ouvrage et les Directions Interdépartementales des Routes. Sur tout le territoire, 21 Services de Maîtrise d'Ouvrage et 11 Directions Interdépartementales des Routes ont ainsi pour rôle d'assurer la construction, l'exploitation et l'entretien de ce réseau.

En 2005, le système autoroutier non concédé correspondait à **2625 km** d'autoroute.

D'après la publication d'Union Routière de France, *Faits et chiffres*, Octobre 2006⁶

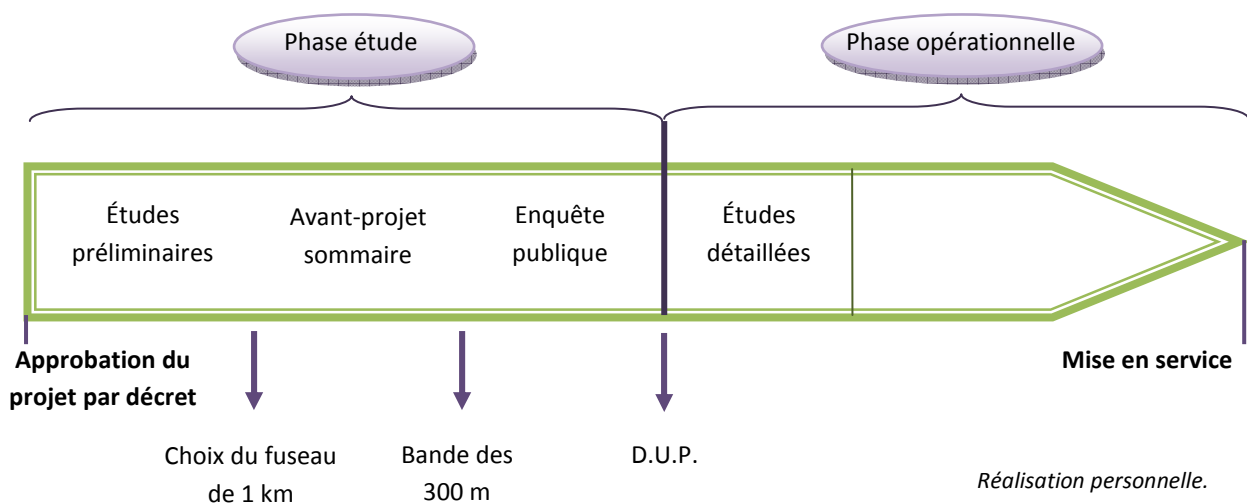
I.3.3. Les phases de réalisation d'une autoroute

La réalisation d'une autoroute correspond à un projet conséquent s'étalant sur plusieurs années. La décision de construire une nouvelle autoroute relève d'une politique d'aménagement du territoire.

⁶ Union routière de France www.urf.asso.fr

Le projet d'autoroute fait d'abord l'objet d'une longue procédure de concertation au sein du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) mais également avec les conseils régionaux concernés avant d'être approuvé par décret du Premier ministre. Il apparaît de plus en plus qu'avant même d'adopter le principe de réalisation d'une infrastructure nouvelle, un débat soit organisé sur l'opportunité du projet à savoir son intérêt économique, social, et environnemental. Après l'approbation du gouvernement, le premier stade de réalisation correspond aux études préliminaires qui aboutiront au choix d'un « fuseau » d'un kilomètre de largeur. Il s'agit d'un ensemble de plusieurs possibilités de tracés. Ces études peuvent durer plusieurs années et portent sur l'intérêt économique et social des différentes possibilités de fuseau et leur impact sur l'environnement. Tous les partenaires locaux sont alors consultés : élus, chambres consulaires, associations... . Le deuxième stade est celui de l'avant-projet sommaire (APS), pour définir, à l'intérieur du fuseau précédemment arrêté, la bande de 300 m de largeur qui servira de base à l'enquête d'utilité publique et dans laquelle s'inscrira le tracé définitif. Cette enquête est ouverte pendant quatre à six semaines, et toute personne physique ou morale est alors invitée à exprimer son point de vue. La commission d'enquête recueille tous les avis et fait connaître ses conclusions avant l'avis du Conseil d'État. Au vu de cet avis, le Premier ministre décide ou non de publier un décret d'utilité publique du projet (DUP), en l'état ou moyennant certaines modifications. Ce décret est accompagné du dossier des engagements pris par l'État en faveur de l'environnement, dont le respect sera ensuite vérifié par un comité de suivi présidé par le Préfet. Il peut faire l'objet de recours, susceptible d'entraîner son annulation et la reprise des études et des procédures pour un nouveau projet éventuel.

Après le débat local et la déclaration d'utilité publique, la phase opérationnelle peut commencer, avec les études détaillées du projet, l'acquisition des terrains (à l'amiable ou par voie d'expropriation) et le remembrement des propriétés agricoles. Si l'autoroute est concédée, c'est la société concessionnaire qui en est chargée. C'est elle aussi qui lance les appels d'offres, passe les marchés et dirige l'exécution des travaux. Cela peut représenter encore un an ou deux pour les études détaillées et trois pour les travaux. Au total, il s'écoule généralement une dizaine d'années entre la décision d'inscrire une liaison nouvelle au schéma directeur et sa mise en service.



II. Les apports du travail exploratoire sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés

De nombreux ouvrages existent sur la relation autoroute et territoires traversés mais, bien souvent, ils visent à recenser les impacts et les conséquences que l'infrastructure est susceptible d'avoir sur le territoire traversé. Il est de ce fait question de la façon dont l'autoroute s'intègre dans le paysage du territoire traversé. On retrouve souvent sur ce sujet des points de vue antagonistes : ceux refusant l'infrastructure pour des raisons de détérioration du paysage, de l'environnement, de la qualité de vie ; ceux prônant l'infrastructure comme l'opportunité d'impulser ou de conforter le développement de leur territoire. Il ne s'agira pas dans cette recherche de trancher entre ces différents points de vue puisque ce travail visera avant tout à comprendre comment l'autoroute permet de faire découvrir le paysage des territoires traversés. De quels territoires s'agit-il ? Quels paysages offrent-ils en retour ? Comment prendre en compte ces paysages dans le projet d'infrastructure ? Quels acteurs interviennent dans cette démarche ? Quelles sont les actions mises en place ? ... Autant de questions qui viendront alimenter ce travail de recherche.

II.1. Les effets généraux d'une autoroute sur le territoire traversé

Inévitablement, tout projet de construction d'une infrastructure de transport a des conséquences sur le milieu qu'elle irrigue. Même si chaque infrastructure de transport est spécifique du milieu qu'elle traverse, on peut cependant distinguer trois effets communs⁷ d'une infrastructure de transport. Tout d'abord l'infrastructure produit un effet de substitution dans la mesure où son tracé prend la place du milieu originel. L'arrivée de l'infrastructure peut alors accentuer l'anthropisation de l'aire concernée avec des risques d'uniformisation et de banalisation du paysage. Ensuite l'infrastructure de transport entraîne un effet de coupure. Elle vient en effet couper un milieu initialement uniforme qui devient alors fragmenté. Enfin, l'infrastructure de transport produit un effet de bordure, dans le sens où elle exerce une influence sur les milieux riverains.

II.2. La diversité du milieu traversé

L'autoroute en fonction du nombre de kilomètres de la section programmée, est amenée à traverser différents territoires. Selon l'échelle considérée, il pourra s'agir d'une région, d'un département, d'un pays, d'une communauté de communes, d'une commune. L'infrastructure peut également traverser une région naturelle (la Sologne, la Beauce, ...), ou encore un parc naturel régional. Le territoire traversé pourra donc correspondre à un espace urbain, un espace rural dominé par des activités agricoles ou un espace sans activité humaine majeure.

Les acteurs impliqués par le projet d'une infrastructure sont multiples et aux intérêts variés. La décision de construire ou non une autoroute relève d'une politique d'aménagement du territoire. L'**État**, est celui qui décide de la nouvelle réalisation, dont un des objectifs est d'améliorer

⁷ Ouvrage : Codes de pratiques sur la prise en compte de la diversité biologique et paysagère dans les infrastructures de transport

l'accessibilité du territoire national. Les autoroutes font toutes partie du domaine public de l'État et sont gérées soit par le ministère de l'Équipement, soit par **des sociétés concessionnaires**, si elles sont concédées et à péage. Dans ce cas, c'est le concessionnaire qui s'occupe de la phase opérationnelle. L'infrastructure étant amenée à traverser des territoires, il convient donc de prendre en compte **les acteurs de ces territoires** : élus locaux, riverains, association de défense de la nature, Enfin les derniers protagonistes de cette relation autoroute-paysage sont **les usagers**, ceux qui se serviront de l'infrastructure, aussi bien les personnes qui se déplacent seul dans le cadre de trajets pendulaires, que les familles ou encore les chauffeurs routiers.

Chaque terrain de recherche présente ses spécificités puisque chaque territoire traversé en fonction de ses caractéristiques géographiques et de la façon dont les individus l'occupent est unique. Les paysages rencontrés sur un trajet seront donc d'autant plus variés que les territoires traversés seront diversifiés.

II.3. La complexité de l'intégration de l'autoroute

Le lancement d'un projet d'infrastructure est souvent accueilli par deux types de réaction. La modernisation des grandes infrastructures de transport profite aux usagers qui recherchent avant tout un parcours leur offrant rapidité et sécurité. Ces derniers accueillent donc positivement le projet tout comme les élus des territoires qui se retrouveront désormais desservis par le nouvel axe de communication. À l'inverse, l'infrastructure de transport est largement contestée par les territoires se retrouvant seulement traversés par celle-ci et notamment par les futurs riverains concernés. L'enjeu de l'intégration d'une autoroute dans le paysage repose donc sur la prise en compte des différents points de vue des acteurs intéressés. Tout maître d'ouvrage, qu'il soit public ou privé, se retrouve confronté à cette problématique, et celle-ci est d'autant plus complexe qu'elle doit à la fois satisfaire le point de vue du territoire et le point de vue de l'infrastructure. Pour mettre en valeur l'image du territoire depuis l'autoroute, les réponses à apporter seront d'ordre paysager. Mais pour protéger le territoire des nuisances de l'infrastructure les mesures attendues seront toutes autres (protections acoustiques, visuelles, ...). Le maître d'ouvrage se retrouve partagé entre deux volontés, à savoir, valoriser l'image de marque d'un territoire d'un côté et de l'autre protéger le cadre de vie du territoire traversé. La réalisation de ces deux enjeux n'est pas contradictoire mais c'est de là que résulte la difficulté actuelle des constructeurs d'autoroute. Même si ce travail de recherche s'intéresse uniquement au paysage des territoires traversés, il faudra garder à l'esprit que les actions menées par le maître d'ouvrage dépendront inévitablement des aspirations du territoire.

II.4. La prise en compte du paysage dans le projet d'autoroute

La prise en compte du paysage dans la réalisation d'une autoroute est présente à deux niveaux : lors de la phase projet et lors de la phase mise en service.

- Le paysage est présent dans les différentes procédures inhérentes aux phases études et projet :
 - De l'étude d'opportunité à la déclaration d'utilité publique.

Pendant toute cette période, il est question « d'infrastructure dans le paysage ». Il s'agit de regarder les grandes unités paysagères (les formes, la composition, les liens entre les unités, les caractéristiques), la capacité du futur projet à devenir un élément des paysages traversés, les grands enjeux en matière d'aménagement du territoire (les effets induits, la projection à long terme,...), les sensibilités paysagères, les impacts (altération d'ambiance, impacts visuels, impacts sur le parcellaire), l'identification des mesures (les élargissements d'emprises, les variantes, les modelés), la définition d'un parti d'aménagement paysager (carte, plan,...).

- De la déclaration d'utilité publique à la réception des travaux.

Durant cette période, il est plutôt question du « paysage de l'infrastructure ». Il s'agit de tous les travaux réalisés dans les emprises, des déclinaisons techniques des prescriptions des études amont (optimisation du profil en long et du tracé en plan, amélioration du profil en travers, vérification de l'insertion des ouvrages d'art, travail sur la végétation et les plantations,...).

- Après la mise en service de l'autoroute, la prise en compte du paysage se traduit par la mise en place de la politique du 1% paysage et développement. Cette politique s'applique hors des emprises de l'autoroute et dans la zone de covisibilité.

La politique du « 1 % paysage et développement » a été engagée à titre expérimental en 1989 sur les autoroutes A 75 CLERMONT-FERRAND - BEZIERS et A20 VIERZON - BRIVE, par décision du Conseil des ministres du 22 novembre 1989. Elle a été étendue par la circulaire du 12 décembre 1995 aux autoroutes et aux grands itinéraires interrégionaux. Suite à une évaluation menée en 2003, la circulaire de 1995 a été actualisée et simplifiée par la circulaire du 31 mars 2005 :

« L'objectif poursuivi par la politique du « 1 % paysage et développement » est, en partant d'une analyse des territoires et des milieux traversés, de mettre en évidence leurs principaux enjeux, pour maîtriser les effets induits par l'infrastructure tout en promouvant les valeurs naturelles, culturelles, fonctionnelles, esthétiques et émotionnelles des paysages et leur évolution qualitative. Grâce à la découverte et à la valorisation des paysages, il s'agit ainsi de favoriser le développement cohérent et durable de ces territoires, en particulier autour des échangeurs. »⁸

Cette politique est fondée sur la volonté de conduire la démarche en étroite collaboration avec les collectivités et les acteurs locaux. Il s'agit d'une démarche de projet qui repose sur la concertation pour définir des objectifs partagés, contractualisés dans le cadre du programme d'actions. L'État, le concessionnaire et les collectivités partenaires contribuent à hauteur de 1% de leur participation au financement de l'infrastructure.

La démarche partenariale entre l'État et les collectivités locales, issue de la politique du 1% Paysage et Développement, se traduit par l'élaboration d'un "**dossier d'axe**" constitué de trois éléments.

- le **diagnostic du paysage** (engagé si possible avant la DUP) comprend un état initial, les perspectives de développement des territoires traversés par l'infrastructure routière à moyen terme

⁸ Circulaire n° 2005-36 du 31 mars 2005 relative à la politique du « 1 % paysage et développement » sur le réseau routier national. www2.equipement.gouv.fr

et les enjeux paysagers majeurs. Les atlas de paysage, les plans ou chartes de paysage, les chartes des parcs naturels régionaux (PNR), les documents d'urbanisme, les chartes de pays et d'agglomération ainsi que toutes les études paysagères liées au projet d'infrastructure peuvent apporter les premiers éléments de connaissance.

- la **charte d'objectifs** détermine la zone de covisibilité et les entités paysagères à l'intérieur desquelles les actions pourront être éligibles au subventionnement 1%. Pour chacune de ces entités sont définis les objectifs à atteindre en matière de préservation et de valorisation des paysages.
- le **programme d'actions** prévisionnel répond aux objectifs définis dans la précédente charte. Son élaboration pourra s'inspirer de la méthodologie relative aux plans de paysage. Il peut faire l'objet de découpages appropriés au phasage de la réalisation de l'infrastructure et des actions. Il est signé par les principaux financeurs et maîtres d'ouvrage s'engageant dans les actions au titre du 1%.

Le dossier d'axe est élaboré sous l'égide de la Direction Régionale de l'Équipement coordonnatrice en collaboration avec les représentants locaux de l'État, ceux des collectivités et les acteurs socioprofessionnels concernés, notamment les chambres consulaires. Les services de l'État assurent la maîtrise d'ouvrage du diagnostic et de la charte d'objectifs. Les collectivités élaborent le programme d'actions. L'État peut déléguer la maîtrise d'ouvrage de la charte d'objectifs aux collectivités. Par ailleurs, la prise en compte des actions dans les documents d'urbanisme doit avoir été opérée, ou tout au moins engagée avant leur approbation.

III. L'angle d'approche privilégié

III.1. Les sociétés concessionnaires d'autoroute

Au vu du sens retenu de la relation entre paysage et autoroute, la découverte du paysage qui nous intéresse dans ce travail doit se passer depuis l'autoroute ou du moins depuis le domaine autoroutier. Les acteurs directement concernés par le réseau autoroutier sont deux types : ceux qui interviennent dans la réalisation de l'autoroute et ceux qui utilisent l'autoroute. Dans cette dernière catégorie, les variables sont multiples puisque l'on peut distinguer des utilisateurs occasionnels, des utilisateurs habitués voire professionnels ou encore des passagers. Bien qu'il soit très intéressant de comprendre comment les utilisateurs de l'autoroute appréhendent les territoires traversés et la notion de paysage, cet aspect ne sera pas développé dans cette recherche.

Cette étude se placera donc du côté de ceux qui réalisent le projet de l'infrastructure. Même si l'aspect paysager n'est pas l'objectif premier de la maîtrise d'ouvrage lors de la réalisation d'une autoroute, il me semble malgré tout qu'il fasse partie de ses responsabilités. Cet angle d'approche me semble d'autant plus pertinent qu'il n'existe pas, à ma connaissance, d'étude se plaçant sous le regard de ces aménageurs. Sachant qu'en France, la majorité des autoroutes est concédée à des sociétés concessionnaires, le présent travail de recherche se restreindra à leur démarche. Les sociétés concessionnaires d'autoroute sont au nombre de douze, elles sont répertoriées par le biais de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroute. Le site Internet⁹ de l'association présente l'avantage de fournir les liens de chaque site Internet des sociétés concessionnaires. En consultant

⁹ www.autoroutes.fr

les différents sites web, j'ai pu recueillir mes premiers éléments sur chacune des sociétés concessionnaires d'autoroute. Généralement, on trouve au travers de chaque site la volonté d'intégrer au mieux l'infrastructure de transport dans le paysage. Cependant cette volonté est très souvent énoncée mais sans être développée; rien ne nous dit comment la société concessionnaire d'autoroute intervient pour atteindre cet objectif. La prise de contact avec ces dernières est apparue nécessaire pour obtenir de plus amples renseignements.

III.2. Les entretiens exploratoires

Sur les sites Internet de chacune des sociétés concessionnaires d'autoroute, il est possible de trouver une « rubrique contact » permettant de laisser un message à la société. J'ai donc décidé de contacter dans un premier temps chaque société concessionnaire par email en précisant de façon concise l'objet de ma requête. Le but de ce premier contact étant d'obtenir les coordonnées de la personne la plus concernée au sein de la société par les questions de paysage. Un mail type est présenté en annexe.

A la suite de cette démarche, seules huit coordonnées correspondant à huit sociétés concessionnaires ont pu être obtenues. Dans la mesure, où ces sociétés concessionnaires sont réparties à différents endroits sur le territoire national, il ne m'a pas été possible (en termes de temps et de moyens) de rencontrer en personne les contacts. Les entretiens que j'ai pu avoir avec ces personnes ont donc été des entretiens téléphoniques. Ils se sont basés sur une trame de questions élaborée précédemment en vue de structurer les entretiens. Cette trame de questions est jointe en annexes. Dans le tableau ci-dessous apparaît la liste de personne contactée par société concessionnaire d'autoroute.

Société/groupe concessionnaire	Personne contactée
ADELAC	Chargé Environnement, qualité et relations locales
ALIS	Directeur général, membre du comité « Patrimoine et infrastructure » de l'ASFA
ARCOUR	Responsable de la communication et des relations publiques
COFIROUTE	Chargé de mission Projets interurbain – Direction de la construction
SANEF (SAPN et SANEF)	Responsable paysage. Responsable de la signalisation d'animation culturelle
APRR (APRR et AREA)	Responsable de la mission Environnement (APRR) Chargé de mission environnement (AREA)

Personnes contactées pour les entretiens exploratoires

III.2.1. Les éléments recueillis à partir des entretiens exploratoires

Les entretiens réalisés ont duré entre vingt et quarante minutes. Pour chaque société contactée, la synthèse de l'entretien est fournie en annexes. A partir de l'ensemble des éléments recueillis pour

chacune des sociétés concessionnaires d'autoroute, il est possible de préciser certains points à propos de la découverte du paysage des territoires traversés.

D'une manière générale, ce qui ressort des entretiens est que le paysage est aujourd'hui à prendre en compte dans les trois grandes étapes du projet autoroutier que sont la conception, la construction et l'exploitation. Les personnes contactées reconnaissent que le paysage doit faire l'objet d'une attention particulière tout au long du projet d'infrastructure. La prise en compte du paysage comme un élément à part entière du projet d'autoroute est assez récente; il est possible de la faire remonter au milieu des années 1990. Sans la traiter de la même façon, la question du paysage apparaît désormais au moins dans tous les discours des sociétés concessionnaires d'autoroute contactées.

Toutes les sociétés d'autoroutes interrogées font appel à des professionnels du paysage à au moins une des étapes du projet d'autoroute. Parmi les spécialistes le plus souvent mentionnés, citons le paysagiste et l'architecte-paysagiste. Ces professionnels du paysage peuvent être engagés aussi bien pour l'étude paysagère de l'ensemble du projet autoroutier que pour la réalisation des abords de l'autoroute (merlons, végétation) ou encore pour les éléments annexes de l'autoroute (gare de péage, aires de repos et de service).

Des premières informations obtenues, il apparaît que le type de terrassement retenu dès la phase amont du projet constitue très certainement l'étape ayant la plus d'incidence sur la possibilité de découvrir le paysage des territoires traversés. De toute évidence, on comprend aisément qu'une section d'autoroute construite en déblai (et donc en dessous de la surface) réduira les vues sur le paysage. Cette phase de terrassement est d'autant plus importante qu'elle correspond à une phase irréversible de la conception de l'autoroute. Elle reste très tributaire des contraintes du territoire traversé et du coût économique du projet global. Aujourd'hui, il semble que la stratégie des terrassements en pente douce corresponde à la manière la plus harmonieuse d'intégrer l'autoroute au site mais cette stratégie comporte deux inconvénients à savoir, un coût plus élevé et une emprise plus importante. Toujours lors de la phase construction, la gestion des excédents de matériaux a été mentionnée comme un élément pouvant avoir une conséquence sur l'approche paysagère mise en place. Les excédents de matériaux, selon les cas, peuvent être utilisés pour la réalisation des merlons de terre le long de l'autoroute. Dans cet usage, ils viennent obstruer la vue de l'automobiliste sur le paysage. Dans d'autres cas, les excédents de matériaux peuvent servir à la réalisation d'aménagements paysagers notamment sur les aires de repos ou de service. La réalisation de ces dernières peut également être basée sur une thématique précise en lien avec le paysage du territoire traversé. Ces divers renseignements apportent la preuve que les acteurs directement impliqués dans la réalisation de l'infrastructure jouent un rôle important dans la possibilité de découvrir le paysage des territoires traversés.

En ce qui concerne la phase exploitation de l'autoroute, deux types d'intervention se dégagent. La première intervention concerne la politique du 1% paysage et développement. Cette démarche est présente dans toutes les politiques d'actions des sociétés concessionnaires dans la mesure où il s'agit avant tout d'une contrainte réglementaire. Le rôle majeur d'une société concessionnaire d'autoroute dans cette démarche est d'apporter le financement aux actions hors des emprises de l'autoroute et dans la zone de covisibilité. Elle émet également des avis et participe aux réunions. Généralement, les sociétés concessionnaires semblent s'engager dans cette politique car cette phase de travail est

une réelle opportunité de dialogue avec les différents acteurs. La deuxième intervention correspond à la signalétique d'animation culturelle. Il s'agit d'un ensemble de panneaux codifiés et réglementés qui doivent être validés par la Commission Nationale de Signalisation d'Animation (CNSA). En 1974, le premier panneau de signalisation d'animation a été placé le long d'une autoroute concédée à la société des Autoroutes de la Vallée du Rhône (devenue depuis ASF). En 1982, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière a mis en place un cadre de référence qui a abouti au guide méthodologique sur la signalisation de repérage et la signalisation d'animation. Rédigé en juin 2001 par le Service des Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA), puis modifié en septembre 2005, ce guide regroupe l'ensemble des règles relatives à la signalisation d'animation et précise les modalités de sa mise en œuvre. La procédure de la signalisation d'animation se fait en trois temps :

- Tout d'abord, le maître d'ouvrage (la société concessionnaire d'autoroute dans le cas d'une autoroute concédée) effectue un recensement des sites pouvant figurer sur les panneaux. Les sites doivent pouvoir être vus ou visitables à proximité de l'autoroute. Dans le guide sont détaillés les thèmes pouvant faire l'objet d'une signalisation d'animation. Un dossier regroupant les sites choisis est envoyé à la CNSA pour validation.
- Après validation des sites par la commission, le maître d'ouvrage doit présenter des maquettes des panneaux et faire valider à nouveau cette étape par la commission. Diverses règles sont à respecter : règle de densité (20 panneaux pour 100 km), règle d'implantation, prescriptions sur la forme, les couleurs et le contenu du panneau, Les premières réalisations de panneaux d'animation en camaïeux de marron qui nous sont familiers sur les abords des autoroutes datent de 1986.

Pendant ces deux premières étapes, la consultation locale est obligatoire. Il faut recueillir les avis de différents services comme le préfet de région, les présidents du Conseil Régional et Général, la direction régionale culturelle, les maires concernés, le PNR le cas échéant, ... soit environ une trentaine de structures à consulter. La règle de la mise en place de cette animation culturelle étant basée sur le consensus, tant que celui-ci n'est pas obtenu, la CNSA ne peut pas donner son accord.

- Enfin, la troisième étape concerne la mise en œuvre des panneaux sur le terrain. Il faut environ trois ans en moyenne pour la mise en place de la signalisation, du dossier à la mise en place sur le terrain.

Cette signalisation d'animation n'a donc pas de caractère obligatoire, elle résulte de la volonté de la maîtrise d'ouvrage. Chaque gestionnaire d'autoroute est donc libre d'installer ou non ces panneaux, mais bien souvent les départements concernés par l'autoroute encouragent à sa mise en œuvre.

Ce qui ressort des différents entretiens c'est que même s'il est possible de définir des catégories d'intervention, il ne faut pas oublier que chaque approche paysagère mise en place est fortement influencée par le territoire traversé, territoire d'autant plus diversifié que la section d'autoroute est longue. Les spécificités de l'approche paysagère retenue varient également selon le maître d'ouvrage. Par exemple, les sociétés concessionnaires ALIS et ARCOUR ont mis en place des partenariats avec les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement des départements concernés par leurs autoroutes. La société SAPN quant à elle dispose d'un responsable paysage au sein de ses équipes.

III.2.2. Les limites des entretiens exploratoires

La mise en place des entretiens exploratoires a révélé une des difficultés de la démarche de recherche à savoir que le recueil d'informations complémentaires est tributaire de la possibilité de prise de contact avec les personnes souhaitées. L'obtention des coordonnées du contact ou encore la disponibilité de ce dernier font partis des aléas de l'exercice.

Du point de vue du contenu, les réponses apportées durant les entretiens téléphoniques devront parfois être à relativiser pour l'analyse en fonction de l'interlocuteur contacté. En effet le discours d'une personne travaillant pour le pôle communication de la société pourra être « entaché » par la volonté de diffuser une bonne image de cette dernière... . Dans la mesure où les entretiens téléphoniques ont été passés depuis un téléphone portable, il n'a pas été possible de les enregistrer. Finalement la retranscription des informations peut se retrouver incomplète dans la mesure où elle ne s'appuie que sur une prise de notes simultanée.

IV. Le bilan des activités exploratoires

Comme cela a pu être énoncé précédemment, l'étape des activités exploratoires est une étape importante de la démarche de recherche dans la mesure où elle en constitue la base et permet de dégager des pistes de réflexions pour la suite du travail. Dans le cas de ce projet, la réalisation d'entretiens exploratoires avec les sociétés concessionnaires d'autoroute a souligné la complexité de la relation autoroute et paysage des territoires traversés. Il s'avère en effet que beaucoup d'éléments entrent en jeu comme le rôle et les compétences d'une société concessionnaire ou les particularités des territoires traversés. Les sociétés concessionnaires d'autoroute, de façon directe par leurs employés ou de façon indirecte par le biais des professionnels engagés (bureau d'études paysage, paysagistes, ...) ou consultés (CAUE par exemple), sont riches de renseignements sur le sujet. Il apparaît donc nécessaire de mener une exploration et un approfondissement plus conséquents. Une compréhension plus exhaustive des éléments clés du thème de la recherche est donc à poursuivre. C'est au travers de la définition du cadre général de ce projet qu'il sera possible de dégager la problématique de la recherche. Par le biais de celle-ci, il conviendra de mettre en place une méthodologie appropriée. Ces trois prochaines étapes font l'objet de la deuxième partie.

Deuxième partie :
La mise en place de la recherche

I. Le cadre général de la recherche

I.1. L'énoncé de la question de recherche

I.1.1. L'état de la situation

En 2006, le territoire métropolitain français était desservi par 10 849 km d'autoroutes. Dans les années à venir, ce nombre de kilomètres est amené à croître dans la mesure où des projets d'autoroute sont actuellement en phase construction et que de nouveaux projets d'autoroute sont programmés par l'État. Lors du dernier Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité du Territoire du 6 mars 2006, l'État a indiqué qu'il comptait poursuivre sa politique de développement et de modernisation de ses infrastructures de transport. Cet objectif souligne une volonté de moderniser le pays et d'accroître sa compétitivité au sein de l'Europe. La modernisation des grandes infrastructures de transport et notamment celle des autoroutes profite à ses usagers qui recherchent des parcours leur offrant sécurité et rapidité.

Les projets de grandes infrastructures de transport n'étant pas sans impacts sur le milieu qu'ils desservent, tout un processus réglementaire est à respecter afin de les limiter. En France, par exemple, la réalisation d'une étude d'impact est obligatoire pour les autoroutes et la loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et ses textes d'application font partis du corpus réglementaire à respecter. Cette première loi à porter directement sur le paysage ne limite pas la prise en compte du paysage à des sites exceptionnels mais prend en compte l'ensemble des paysages, ordinaires et exceptionnels pour définir la politique d'aménagement des territoires. Sur le plan européen, la sauvegarde du paysage est devenue un objectif commun de la Convention européenne du paysage en octobre 2000. Le paysage a été reconnu comme participant à l'intérêt général d'un point de vue culturel, écologique, environnemental et social, comme constituant une ressource favorable à l'activité économique et comme un élément important de la qualité de vie des populations. Par le biais de cette convention, la volonté apparaît d'assurer la gestion régulière du paysage et d'harmoniser ses évolutions induites par les évolutions économiques et sociales.

S'inscrivant dans ces évolutions législatives, il est également possible de mettre en évidence une amélioration de la prise en compte du paysage dans le projet d'infrastructure. Dans les années soixante, en France, le déficit en infrastructures autoroutières était tel, qu'il n'était pas question de s'interroger sur leur utilité. L'objectif à l'époque était de rattraper le retard accumulé par rapport aux voisins européens. Il s'en suit que les autoroutes construites dans les années 1970 ne se préoccupaient que très peu du paysage. Sa prise en considération impliquait des coûts supplémentaires qui n'apparaissaient pas se justifier à l'époque, et ceci d'autant plus que les pouvoirs publics n'étaient pas certains de l'avenir de ces infrastructures. Les autoroutes des années 1970 dominaient donc le paysage alors que celles des années 2000 l'épousent par une approche plus respectueuse et plus discrète. La volonté d'intégrer harmonieusement l'infrastructure dans son environnement s'est donc amplifiée depuis les quinze dernières années. La politique 1% Paysage et Développement, initiée en 1989 par le gouvernement français puis réactualisée par la circulaire du 31 mars 2005, témoigne de cette volonté.

Les projets d'autoroute suscitent généralement de nombreuses réactions et se retrouvent largement contestés par les futurs riverains concernés. Les diverses associations et collectifs de riverains qui émergent en sont une fidèle illustration. La population locale concernée par la nouvelle

infrastructure attribue généralement certaines valeurs à son territoire, valeurs qu'elles voient menacées par le projet autoroutier. Il est alors fréquent, et ceci est d'autant plus vrai dans les milieux ruraux¹⁰, que le projet d'infrastructure se retrouve confronté à la dualité suivante : conservation contre développement. Certains voulant conserver un terroir traditionnel, un lieu de mémoire voient en l'infrastructure de transport une menace. D'autres à l'inverse, voient dans l'infrastructure de transport une opportunité pour faire perdurer la vie sociale et économique de leur territoire. Finalement, l'enjeu d'intégration d'une infrastructure de transport dans le paysage repose sur la prise en compte des différents points de vue des acteurs intéressés.

I.1.2. L'état de la recherche sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés

L'infrastructure de transport renvoie aux notions de développement, de modernité, d'évolution, de mouvement. A l'inverse, le milieu traversé renvoie aux notions de conservation, de fixité, de sédentarité (Beauchard, 1994). C'est pourquoi autoroute et territoire sont souvent apparus comme deux univers opposés. Une autre opposition apparaît entre l'unité de l'autoroute et la diversité du milieu traversé (Lassus, 1994). Ces impressions peuvent se retrouver justifiées par les caractéristiques mêmes de l'autoroute. Tout d'abord, l'autoroute se distingue par la qualité de l'ouvrage. Sur toute sa longueur, elle possède des caractéristiques propres et constantes, qui la rendent facilement identifiable. Par la vitesse que l'autoroute permet d'atteindre, l'utilisateur est amené à porter un regard différent sur le milieu traversé, la vitesse modifie le regard sur le paysage. Enfin, le fait que l'autoroute soit souvent assimilée à un corps étranger au paysage qui l'entoure, à un monde clos, peut être conforté par l'accès limité à l'autoroute. Qu'elle soit libre ou à péage, il n'est possible d'y entrer ou d'y sortir qu'à certains points. Quelques recherches se sont intéressées à ces oppositions autoroute / territoire traversé. Elles ont pu mettre en évidence que l'opposition entre les deux univers était d'autant plus fortes qu'il n'existe pas de lien entre l'autoroute et le territoire. Les deux entités apparaissent comme déconnectées l'une de l'autre. Les aires d'autoroute ont alors été perçues comme un moyen de mise en relation symbolique de l'autoroute au territoire (Beauchard, 1994).

Pendant toutes les étapes de sa réalisation, il est admis que l'autoroute va marquer le paysage du milieu traversé. En même temps, l'autoroute, par le nouveau tracé qu'elle crée, est une opportunité de découvrir des paysages nouveaux. Pour illustrer ce propos, on peut citer Bernard Lassus qui compare l'autoroute à un « belvédère mobile » (Lassus, 1994 : 43). Le tracé de l'autoroute ouvre ainsi de nouveaux angles de vue, de nouvelles perspectives. Finalement, l'autoroute révèle des paysages. Ces derniers peuvent se définir comme le résultat sensible de l'interaction entre des activités humaines et leur environnement naturel et géographique. Dès lors, les paysages sont des façons de rendre compte des caractéristiques humaines et naturelles propres au milieu (Lassus, 1994 : 77). Les hommes qui ont façonné le territoire créent le paysage, mais celui-ci nécessite un minimum de recul pour être vu, l'autoroute est donc un moyen de le voir.

A partir de ces constats, Jacques Beauchard a mis en évidence un paradoxe de l'autoroute, à savoir que l'autoroute révèle certes des paysages mais semble ignorer tout des territoires qu'elle traverse (Beauchard, 1994).

¹⁰ Pierre DONANDIEU dans Cinq propositions pour une théorie du paysage. Page 53.

A la suite des recherches qui ont pu être menées sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés, quelques interrogations soulevées restent en suspens. L'importance des paysages visibles depuis les infrastructures de transport peut se justifier par l'impact économique qu'ils peuvent avoir, notamment en termes de répercussions sur l'activité touristique (HOULET J., 1993). A mieux y réfléchir, il est facile de se rendre compte que les paysages vus depuis l'autoroute se révèlent être la première image que les utilisateurs auront du territoire traversé. Pour des touristes étrangers utilisant les autoroutes, une des images qu'ils garderont en mémoire du territoire français proviendra probablement de celle qui leur est parvenue depuis le réseau autoroutier. Certains auteurs se sont alors interrogés sur la fonction touristique des autoroutes et sur sa possible évolution. Comme l'exprime François Plassard : « dans la mesure où l'on sait qu'il n'est pas possible de poursuivre indéfiniment le développement des infrastructures routières ou autoroutières, il faudra bien s'interroger sur les moyens d'utiliser au mieux l'ensemble du système de transport » (Plassard, 2003 : 90). Il semble intéressant de garder à l'esprit ces réflexions tout au long de l'avancement de ce travail.

I.1.3. La question de recherche

A partir des éléments recueillis sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés et en se plaçant sous le regard des sociétés concessionnaires d'autoroute, il est intéressant de se demander si, en insistant plus sur le lien paysage, lien relativement difficile à approprier en raison de sa non-matérialité et de sa valeur subjective, les concepteurs d'autoroute arriveront à réduire les oppositions entre autoroute et territoires traversés ? Finalement ce travail de recherche s'articulera autour de la question suivante : **de quelle façon l'approche paysagère mise en place par les sociétés concessionnaires d'autoroute permet-elle de lier l'autoroute au territoire traversé?**

I.2. La justification de la recherche

I.2.1. La pertinence sociale

Les autoroutes sont reconnues comme étant des éléments bouleversant le territoire traversé, elles marquent le territoire et le paysage à long terme. La métaphore utilisée par François Plassard, dans l'ouvrage *Transport et territoire* illustre bien ce propos, il qualifie les autoroutes de : « *traces largement indélébiles d'une civilisation dans le paysage* » (Plassard, 2003 : 8). Face à ce constat, il semble alors nécessaire de chercher à intégrer les autoroutes le mieux possible au site. Même si les utilisateurs recherchent avant tout sécurité et rapidité, on s'aperçoit que, d'une manière générale, la société est de plus en plus soucieuse du paysage. Les citoyens affichent désormais le souhait que chaque projet d'infrastructure s'intègre harmonieusement dans le paysage. La responsabilité de la prise en compte du paysage des territoires traversés dans le projet d'infrastructure est aux mains de l'État et des sociétés concessionnaires d'autoroute. Les orientations décidées et les aménagements conçus auront des répercussions sur la façon dont les territoires traversés sont perçus.

I.2.2. La pertinence scientifique

La problématique de l'autoroute est doublement complexe : la réussite de son intégration doit satisfaire le point de vue des territoires traversés, et donc la vue vers l'autoroute et le point de vue des futurs utilisateurs, donc la vue depuis l'autoroute. Le premier point de vue a été le premier à être pris en considération et les aménagements qui en ont découlés se sont souvent traduits par le « camouflage » des autoroutes. Plus récemment, la prise en compte de la vue depuis l'autoroute est apparue déterminante notamment en termes d'impacts touristiques. Si le paysage perçu depuis l'autoroute est la seule image que certains touristes se feront du territoire traversé il semble important de s'en soucier. Cette préoccupation a soulevé différentes interrogations à propos de l'évolution des fonctionnalités de l'autoroute et notamment sur sa fonction touristique. Les connaissances scientifiques à ce sujet méritent d'être approfondies.

I.3. Les intentions de la recherche

I.3.1. Les objectifs de recherche

Ce travail de recherche vise à comprendre le rôle de la découverte du paysage, depuis l'autoroute, dans la relation infrastructure et territoires traversés. L'objectif global de cette recherche est donc de comprendre comment l'approche paysagère, adoptée par les sociétés concessionnaires d'autoroute, permet de renforcer les liens entre autoroute et territoires traversés. Pour l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroute, il conviendrait de recenser les actions mises en place pour la découverte du paysage des territoires traversés depuis les autoroutes. L'étude cherchera également à comprendre quelles sont les motivations des sociétés concessionnaires dans la découverte du paysage. Enfin il serait intéressant à la suite de ce travail de déceler de nouvelles tendances permettant de toujours mieux prendre en compte les territoires traversés par une autoroute.

I.3.2. Les retombées potentielles de la recherche

Les résultats de cette recherche pourraient servir à mettre en application, dans les nouveaux projets d'infrastructure routière, les actions exemplaires de valorisation du territoire traversé mises en lumière par l'étude. Même si les sociétés concessionnaires d'autoroute sont avant tout des entreprises privées recherchant la maximisation de leur profit dans un marché soumis à concurrence, il serait intéressant de mettre en place un échange d'expériences entre les sociétés pour diffuser les savoirs faire.

La mise en évidence de la possibilité de découvrir des paysages depuis une autoroute comme une valorisation du territoire traversé pourrait susciter la mise en place de nouveaux projets de coopération entre les acteurs de la conception de l'autoroute et les acteurs du territoire traversé. Ces projets viendraient conforter la nécessité de prendre en compte les intérêts de chacun.

II. Le cadre théorique de la recherche

II.1. Les différentes conceptions du paysage

Aujourd'hui, bien que le paysage apparaisse comme une notion évidente dans le langage courant, il n'en résulte pas moins une multiplicité de définitions relatant sa complexité. Depuis plus de deux siècles environ des philosophes, des géographes, des enseignants ou encore des paysagistes essaient au travers de leurs travaux, thèses ou articles de préciser la notion complexe du paysage. L'exercice de la revue de littérature permet de prendre conscience de l'évolution continue des savoirs associés au champ de recherche du paysage. Il en ressort quatre courants de pensée dominants.

C'est à travers l'art pictural que le terme « paysage » fait ses premières apparitions. Il est alors synonyme d'un courant artistique basé sur la mise en scène sensible et esthétisée d'un morceau choisi de l'environnement naturel. Apparu dès le XIV^{ème} siècle dans des œuvres de peintres italiens, ce courant va connaître un certain succès. Pour autant, dans les œuvres de l'époque, le paysage, tel que nous l'entendons aujourd'hui, ne constitue pas encore le prétexte de l'œuvre, mais plutôt l'arrière plan de la scène principale. Il faut attendre le XVII^{ème} siècle et les peintres flamands pour qu'une reproduction fidèle d'un paysage devienne le thème d'une œuvre. Le paysage en tant que genre pictural, se retrouve ainsi associé à la notion d'esthétique, à une échelle de valeur. Dans cette conception du « paysage-tableau », le paysage devient nature. Le visuel devient le principal mode d'appréhension du paysage. Le paysage est ce que l'on voit et plus précisément, le paysage est la nature que l'on voit. Dans cette conception du paysage, l'Homme se positionne à l'extérieur de cette nature figée.

Ce n'est qu'à partir du XIX^{ème} siècle, que la notion de paysage va s'émanciper de la simple création artistique. Historiquement, la géographie a été la première science sociale à considérer le paysage comme objet de recherche. Durant plusieurs décennies, cette discipline s'est cantonnée à aborder le paysage sous un angle essentiellement naturaliste. Le paysage était avant toute chose une formation géographique spécifique sur laquelle vivaient une flore et une faune particulière. L'homme, et les transformations qu'il induisait, était alors très peu présent dans cette description. Dans cette conception, le paysage était défini comme une réalité matérielle, ses dimensions physiques, concrètes, mesurables étaient surtout mises en avant. En France, jusqu'à la fin des années 1960, la géographie va volontiers privilégier l'aspect matériel du paysage. Cependant la définition de Georges Bertrand en 1968 propose un sens nouveau du paysage. Il définit que :

« le paysage est, sur une certaine portion d'espace, le résultat de la combinaison dynamique, donc instable, d'éléments physiques, biologiques et anthropiques qui, en réagissant dialectiquement les uns sur les autres, font du paysage un ensemble unique et indissociable ».

En ce sens, il redonne une place à l'Homme dans la formation du paysage en insistant sur son caractère anthropique. Les méthodes d'analyse paysagère qui ont vu le jour à cette époque se sont majoritairement inscrites dans cette approche scientifique du paysage. La dimension principalement prise en compte dans ces analyses était donc la dimension visuelle du paysage.

A la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle, le paysage va prendre une dimension nouvelle en tant qu'objet scientifique notamment en Allemagne. Jusque-là éminemment focalisée sur les éléments naturels des paysages, la géographie allemande va peu à peu donner naissance à un courant de

pensée insistant de plus en plus sur le caractère social du paysage. Cette nouvelle dimension du paysage a également connu un vif succès aux États-Unis dans les années 1920, avec « l'école de Berkeley », dont l'un des chefs de file, Carl O. Sauer, définit le paysage comme « une combinaison d'éléments matériels et de ressources naturelles, disponibles en un lieu, avec les œuvres humaines correspondant à l'usage qu'en ont fait les groupes culturels qui ont vécu en ce lieu ». En France, il faut attendre le milieu des années 1970, pour que soit reconnue la part de subjectivité que recèle le paysage. Cette approche a été qualifiée de paysagère par Augustin Berque (1991). Elle s'appuie sur les travaux initiaux du début du XX^{ème} siècle de Paul Vidal de La Blache et Carl Sauer qui conçoivent le paysage comme un révélateur de la culture des habitants d'un pays. En 1978, Georges Bertrand reconnaît à son tour l'importance de prendre en compte les perceptions et les représentations sociales dans la définition du paysage. Les pratiques sociales et les occupations humaines sont rendues visibles par leur inscription concrète dans le territoire. Cette approche va plutôt s'intéresser à la manière dont le paysage est perçu. Dans cette approche, le paysage est un construit social et culturel. Il est conçu et perçu par les hommes (Donadieu et Périgord, 2005). Cette approche s'oppose à la première conception qui faisait du paysage un cadre pictural figé et lui préfère l'idée d'un paysage dynamique.

Pour résumer, il apparaît que la recherche sur le paysage est divisée en deux grands courants ayant existé en parallèle pendant plusieurs décennies. Le premier considère le paysage comme une notion centrée sur une réalité matérielle, on parle alors souvent de paysage-objet. Le second se focalise sur le sujet qui observe cette matérialité, on parle alors de paysage-sujet. Dans cette dernière vision, c'est au travers du regard du sujet, lui-même sous-tendu par des déterminants sociologiques, que le paysage se constitue.

Face à ces deux courants de pensées, Augustin Berque a proposé une réflexion visant à transcender cette dualité. Pour lui, il ne s'agit plus de se préoccuper du sujet *ou* de l'objet, mais de la relation qui les unit dans le cadre de la problématique homme/nature. C'est dans cette conception que s'inscrit le courant contemporain du paysage. En France, ce courant de pensée renvoie à l'école culturaliste à laquelle on peut associer le philosophe Alain Roger et le géographe cité précédemment. Ils ont tous deux affirmé avec force la nécessaire distinction entre paysage et environnement. Dans sa théorie de la dissociation, Alain Roger (Roger, 1994) fait la démonstration que les concepts de paysage et d'environnement sont deux concepts bien distincts. Il dénonce le fait que les valeurs paysagères ont eu trop souvent tendance à être traitées de la même façon que les valeurs écologiques. Pour prouver la distinction entre la notion de paysage et celle de l'environnement, il replace ces deux termes dans leur contexte historique et aboutit à la conclusion que le paysage renvoie à des valeurs culturelles, artistiques alors que l'environnement est un concept scientifique. Cette compréhension du paysage met également l'accent sur les dimensions sensibles du paysage et reconnaît que le paysage n'est pas uniquement matériel, c'est un construit. Roger et Berque ont formalisé le postulat suivant « le paysage est issu d'un processus de médiation sociale et culturelle qui se joue entre un sujet-observant et l'objet-observé. »¹¹ Dans cette approche, le territoire, sous le regard de l'observateur devient chargé de sens et devient alors paysage. Plus récemment, toujours dans ce courant de pensée, une conception du paysage-projet est en train de se dessiner. Le paysage y est conçu comme le résultat d'un processus de concertation visant à définir un projet d'aménagement et de mise en

¹¹ Extrait de la thèse Paysage industriel, lieu de médiation sociale et enjeu de développement durable et de justice environnementale. (Fortin, 2005).

valeur des qualités spécifiques du territoire et à lui donner un sens global reconnu par l'ensemble des acteurs. Dans ce sens, le paysage devient un enjeu d'appropriation implicite des acteurs.

En guise de synthèse sur le concept du paysage, la définition proposée par Georges Bertrand apparaît efficace :

« (...) le paysage est à la fois social et naturel, subjectif et objectif, spatial et temporel, matériel et symbolique ... Le paysage tient de la forme, de la structure et de la fonction dans sa dimension physique, mais aussi de la culture, de la perception et de la représentation dans son espace immatériel ». (Bertrand, 1978)¹²

II.2. La problématisation de la recherche

Ce travail de recherche se place dans le courant de pensée contemporain, qui conçoit le paysage comme différent de l'environnement et reconnaît l'existence des dimensions sensibles du paysage. Dans la relation autoroute et territoires traversés, le paysage visible depuis l'infrastructure ne doit pas être traité comme un élément de l'environnement et se retrouver figé par des mesures protectrices. Le paysage est dynamique, il est en perpétuelle évolution. Pour autant, le paysage vu depuis l'autoroute ne doit pas devenir un simple décor, il doit pouvoir exprimer les représentations des populations des territoires traversés. Au travers de ces représentations, c'est l'image du territoire qui se retrouve véhiculée. Ainsi dans cette conception, le paysage devient « un des *«champs symboliques»* du territoire dans lequel les acteurs investissent des valeurs, forgent des représentations collectives, se projettent et auquel ils s'identifient. »¹³ Le territoire, au travers d'un processus de médiation socioculturelle, devient paysage. Dans la même acceptation, les nombreuses enquêtes de Guy Di Méo menées sur le thème de l'identité géographique infrarégionale ont souligné que « les grands traits du paysage sont toujours ressortis comme les représentations symboliques clés d'un rapport identitaire à ces espaces vécus. » (DI MEO, 2005 : 55). Les éléments paysagers correspondent à des médiations symboliques entre des individus et leur territoire. Finalement le paysage peut être vu comme un symbole du territoire, construit sur des pratiques sociales liées au territoire et se basant sur des éléments matériels visibles assurant la médiation. Le paysage peut alors devenir un enjeu d'appropriation matérielle et symbolique qui se retrouve disputé par des groupes sociaux aux points de vue divergents. C'est notamment dans cette acceptation que s'expliquent les contestations récurrentes entourant nombre de projets d'aménagement.

Le paysage visible depuis une autoroute existe ainsi par le biais d'un support matériel, concret. Celui-ci peut-être façonné de différentes manières en fonction des activités anthropiques qui s'y déroulent. En intégrant les facteurs naturels, il en résulte une diversité de support possible. Dès lors, le paysage est une façon de rendre compte des caractéristiques humaines et naturelles spécifiques du milieu. La possibilité de découvrir un paysage est alors un moyen de prendre conscience des activités exercées sur un territoire et de l'histoire d'un territoire. Finalement, à partir du paysage il serait possible de faire exister, de faire connaître le territoire traversé.

¹² Cité dans le recueil de conférences intitulé La colline parlementaire : un paysage, Université du Québec à Trois-Rivières, 1996.

¹³ Extrait de la thèse *Paysage industriel, lieu de médiation sociale et enjeu de développement durable et de justice environnementale*. (Fortin, 2005 : 120).

Comme l'état de la recherche a pu le souligner précédemment, l'autoroute a des conséquences à la fois sur le concept du paysage et sur celui du territoire. Ces deux concepts apparaissent comme co-dépendants puisque le fait d'agir sur le paysage est une façon de rendre compte du territoire. Choisir d'ouvrir une vue paysagère depuis le réseau autoroutier apparaît bien comme une façon de montrer le territoire, de le représenter. En ce sens, l'autoroute est un moyen de mettre en relation ces deux concepts. A propos du couple autoroute-paysage, l'autoroute va, certes, modifier le paysage existant mais par les interventions paysagères qui se mettront en place elle conduira à en produire de nouveaux. Par conséquent, les approches paysagères employées dans le projet de l'infrastructure seront à évaluer à partir de la conception du paysage retenue. Il s'agira alors de juger si les aménagements mis en place tiennent compte à la fois de la dimension visuelle du paysage mais également de sa dimension affective. Dans les discours actuels cette double volonté transparaît mais la seconde semble peu se traduire dans les faits. La possibilité de découvrir les dimensions visuelle et affective du paysage à partir de l'infrastructure doit alors permettre la symbiose de l'autoroute et du territoire traversé. Ce sont notamment aux sociétés concessionnaires d'autoroute que cette mission incombe. En se servant de l'approche paysagère, les sociétés concessionnaires seraient en possibilité d'établir le lien entre l'autoroute et le territoire traversé.

II.3. Les concepts clés de la recherche

Afin de mieux cerner la question de recherche, il convient désormais de s'intéresser aux concepts clés autour desquels la problématique s'articule. De façon synthétique, un tableau des indicateurs regroupant les quatre concepts de la recherche est joint en annexes.

II.3.1. L'approche paysagère

L'approche paysagère mise en place par les sociétés concessionnaires d'autoroute est nécessairement liée à la façon de considérer le paysage. Dans le sens courant du terme, le paysage correspond à « une étendue que l'on voit d'un seul coup d'œil, mais que chacun interprète à sa façon. »¹⁴ Cette définition, simple dans ses termes, induit une possibilité d'interprétations, d'applications vastes. Il en résulte une multiplication de qualificatifs associés au terme paysage. On parle de paysage sauvage, paysage rural, paysage urbain, paysage industriel, ... Finalement, autant d'adjectifs possibles en fonction de la façon dont l'Homme utilise l'espace, le territoire.

Ce travail de recherche retiendra à l'esprit trois dimensions du paysage. Tout d'abord, le paysage renvoie à la notion de temporalité. Elle peut correspondre à une échelle de temps à court terme lorsque par exemple l'alternance de saisons conduira à des paysages différents pour un même espace. Elle peut correspondre aussi à une échelle de temps à long terme lorsque par exemple l'activité humaine dominante sur le territoire évolue.

Le paysage renvoie à la notion de spatialité : un paysage se base sur un terrain, un support spatialisé ; de la diversité de ces terrains en résulte une diversité de paysages. Ce support matériel peut-être façonné de différentes manières en fonction des activités qui s'y déroulent. En intégrant les facteurs naturels, il en résulte une diversité de supports possibles. C'est pourquoi on pourra parler de paysage urbain, paysage rural ou encore paysage naturel.

¹⁴ Clés pour le paysage, Pierre DONADIEU et Michel PERIGORD, 2005 (p.1)

Le paysage renvoie à la notion de subjectivité. Le paysage existe par le biais du regard d'un observateur. Celui-ci, en fonction de son histoire, de son activité, de sa sensibilité et de la société à laquelle il appartient aura sa propre interprétation du paysage. Le paysage existe aussi par les représentations, les symboles liés au territoire. Finalement, le paysage peut-être vu comme un vecteur des caractéristiques humaines et naturelles d'un espace à un moment donné t.

II.3.2. Le territoire

L'autoroute, en fonction du nombre de kilomètres de la section programmée, est amenée à traverser différents territoires. Selon l'échelle considérée, il pourra s'agir d'une région, d'un département, d'un pays, d'une communauté de communes, d'une commune. L'autoroute peut également traverser une région naturelle (la Sologne, la Beauce, ...) ou un parc naturel régional. Il y a donc lieu de préciser ce concept.

Le terme «territoire» est relativement récent dans le vocabulaire spécialisé de la géographie et des autres sciences sociales. Dans les années 1970, il désignait une notion relativement neutre qui renvoyait avant tout à une entité administrative (canton, commune, département, ...). En ce sens le plus ancien, le territoire est donc appréhendé en tant que circonscription. Au cours des années 1980, le terme est de plus en plus employé, notamment en géographie sociale dans un contexte où se développe le concept d'espace vécu. Le territoire, en tant que concept, devient alors un espace social. Le territoire est donc une notion polysémique qui relève d'une double origine sémantique. Le territoire peut être défini comme « un morceau d'espace non seulement pratiqué et fréquenté mais investi de sens et d'émotions par l'ancrage de l'histoire du groupe (social, culturel, politique au sens national...) dans l'aire qu'il dessine ». ¹⁵ Le territoire est donc à la fois matériel et immatériel dans la mesure où il est tout autant une forme qu'il est porteur de sens et vecteur d'identité.

Le concept de territoire repose donc sur trois dimensions. Tout d'abord, le territoire renvoie à un espace juridique, il fait référence à une « vision politique du découpage de l'espace géographique ». Il correspond à une délimitation administrative instituée avec l'histoire. Ses frontières administratives peuvent correspondre à un découpage régional, départemental, communal, Le territoire renvoie aussi à une dimension géographique correspondant à des éléments matériels, concrets appartenant à la sphère de l'urbain, de la ruralité ou encore de la nature.

Enfin le territoire renvoie à des pratiques et des expériences sociales du quotidien relevant de la dimension des représentations (idées, images, symboles, ...). Il fait référence à un espace vécu, investi par un groupe d'individus qui lui attribue différentes fonctions, différentes valeurs. Le territoire correspond ainsi à la relation entre une société et un espace.

¹⁵ BONNEMAISON Joël, 1981, "Voyage autour du territoire", *L'espace géographique – dossier « La géographie culturelle »*, 10, 4, p. 249-262.

II.3.3. Les sociétés concessionnaires d'autoroute

Parmi la maîtrise d'ouvrage, nous nous intéresserons exclusivement aux sociétés concessionnaires d'autoroute dont chacune dispose de caractéristiques propres. Tout d'abord en termes d'organisation interne, chaque société concessionnaire comporte des services de travail dont la composition varie notamment en termes d'effectif et de profession. Ainsi toutes les sociétés concessionnaires ne possèdent pas un service « paysage ». Ensuite, au sein même des services, la formation reçue par le personnel varie. En effet, tous les membres de la société concessionnaire travaillant autour de la conception de l'autoroute ne reçoivent pas la même formation initiale avant d'intégrer la société. Cet élément est susceptible d'éclairer sur la sensibilité paysagère du personnel en charge des questions paysagères de l'autoroute. Enfin, la qualité de chaque autoroute sera fortement tributaire du budget dont dispose la société concessionnaire pour réaliser les interventions paysagères.

II.3.4. L'autoroute

Une autoroute est une route composée de deux chaussées à sens unique séparées par un terre-plein central. Cette infrastructure a été conçue pour une circulation rapide et sûre, elle est donc dépourvue de tous croisements et est protégée de tous « débouchements intempestifs »¹⁶. Pour cela des ouvrages d'art et des équipements tels que des clôtures sont donc indispensables. Bien qu'isolée de son environnement par ces contraintes de protection, l'autoroute doit rester accessible en certains points. La solution des échangeurs permet cette insertion en toute sécurité.

La réalisation d'une autoroute est basée sur deux stades : le premier stade de réalisation, de l'inscription de l'autoroute au schéma directeur aux études préliminaires, est à la charge de l'État. Le deuxième stade de réalisation, qui nous intéresse plus particulièrement dans le cadre de cette étude, est confié aux sociétés concessionnaires d'autoroute. Cette deuxième phase repose principalement sur deux étapes qui seront qualifiées ainsi : la conception et la construction. La phase conception, qui correspond aux études détaillées du projet, doit s'assurer d'intégrer les préoccupations majeures liées à l'infrastructure telles que la sécurité, la performance ou encore la qualité. Dans le contrat de concession, l'État inscrit ces préoccupations et la société concessionnaire s'engage à les respecter au travers de ses objectifs. La phase construction doit correspondre à la traduction sur le terrain des préoccupations afin de parvenir aux objectifs fixés. Le tracé et la construction de l'infrastructure seront tributaires des contraintes naturelles du site (caractéristiques géologiques, topologiques, ...) et de l'exigence des matériaux (normes) à utiliser.

¹⁶ Extrait de l'ouvrage : Paysages en mouvement.

II.4. La construction du modèle opératoire

II.4.1. Les questions spécifiques et les hypothèses de la recherche

Cette étude vise à répondre à la question principale : **De quelle façon l'approche paysagère mise en place par les sociétés concessionnaires d'autoroute permet-elle de lier l'autoroute au territoire traversé?**

Dans le cadre de cette question de recherche, deux questions spécifiques se dégagent. Dans un premier temps, afin de mieux comprendre les décisions des sociétés concessionnaires dans le projet autoroutier, il serait intéressant de connaître les éléments ayant une influence sur la réalisation d'une autoroute. La première question spécifique s'intitule donc ainsi :

➤ **Qu'est ce qui influence la réalisation (conception et construction) de l'autoroute ?**

De cette question spécifique, trois hypothèses générales peuvent être avancées.

- Les caractéristiques des sociétés concessionnaires d'autoroute influencent la réalisation de l'autoroute.

Il est cohérent de supposer, qu'en fonction de la sensibilité paysagère dont font preuve les équipes en charge des études détaillées et de l'exécution des travaux ou encore qu'en fonction du budget qui servira à l'approche paysagère, les choix retenus ne seront pas les mêmes. Finalement, cette première hypothèse générale peut se décliner en trois hypothèses sous-spécifiques :

- la composition des équipes des sociétés concessionnaires d'autoroute influence la réalisation de l'autoroute.
 - la formation du personnel de la société concessionnaire influence la réalisation de l'autoroute.
 - le budget dont dispose la société concessionnaire influence la réalisation de l'autoroute.
- Les caractéristiques du territoire traversé influencent la réalisation de l'autoroute.

En fonction des contraintes naturelles du site traversé, des représentations sociales des acteurs du territoire traversé et de leur rapport avec leur milieu ou encore en fonction du type de territoire traversé, la conception et la construction de l'autoroute pourront être influencées. Cette deuxième hypothèse peut se décliner en trois hypothèses sous-spécifiques :

- la dimension géographique du territoire influence la réalisation de l'autoroute.
 - la dimension sociale du territoire influence la réalisation de l'autoroute.
 - la dimension juridique du territoire influence la réalisation de l'autoroute.
- L'approche paysagère influence la réalisation de l'autoroute.

On peut supposer que la réalisation de l'autoroute pourra dépendre de la façon dont le paysage est appréhendé. Soit le paysage pourra être considéré par les sociétés concessionnaires que par ses aspects physiques, concrets, soit ses éléments sensibles seront également considérés, en fonction de ces choix, l'approche paysagère retenue ne se traduira pas de la même façon. Cette hypothèse générale se décline ainsi en deux hypothèses sous-spécifiques :

- la dimension spatiale de l'approche paysagère exerce une influence sur la réalisation de l'autoroute.
- la dimension subjective de l'approche paysagère exerce une influence sur la réalisation de l'autoroute.

Dans un deuxième temps il s'agira de comprendre les choix et les motivations des sociétés concessionnaires dans leur approche paysagère. La deuxième question spécifique s'intitule ainsi :

➤ **Qu'est-ce qui influence l'approche paysagère retenue par les sociétés concessionnaires d'autoroute?**

De cette question spécifique, deux hypothèses générales se dégagent.

- L'approche paysagère retenue varie en fonction des caractéristiques des sociétés concessionnaires.

En effet, les choix retenus en matière d'approche paysagère pourront varier en fonction de la sensibilité paysagère dont font preuve les équipes en charge des études détaillées et de l'exécution des travaux ou encore du budget qui servira mettre en place les interventions d'ordre paysager. Finalement, cette première hypothèse générale se décline en trois hypothèses sous-spécifiques :

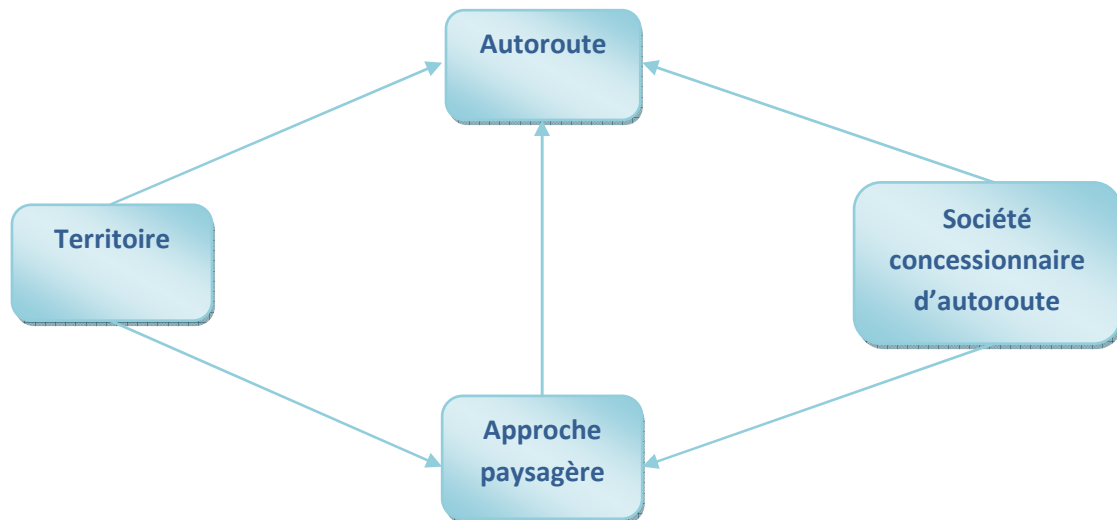
- la composition des équipes des sociétés concessionnaires d'autoroute influence l'approche paysagère retenue.
 - la formation du personnel de la société concessionnaire influence l'approche paysagère retenue.
 - le budget dont dispose la société influence l'approche paysagère retenue.
- L'approche paysagère retenue varie en fonction des caractéristiques du territoire traversé.

En fonction de la nature du territoire traversé (aux sens géographique et administratif), de son mode d'occupation et d'appropriation on peut supposer que l'approche paysagère retenue pourra varier. Cette deuxième hypothèse se décline donc en deux hypothèses sous-spécifiques :

- la dimension géographique du territoire influence l'approche paysagère retenue par la société concessionnaire.
- la dimension sociale du territoire traversé influence l'approche paysagère retenue par la société concessionnaire.
- La dimension juridique du territoire influence l'approche paysagère retenue par la société concessionnaire.

II.4.2. Le schéma opératoire

Le schéma présenté ci-dessous permet de synthétiser les différentes relations entre les concepts de la recherche. Les cinq flèches représentent les cinq hypothèses générales de la recherche.



III. La méthodologie utilisée

La méthode d'analyse suivie pour la vérification des hypothèses prendra appui sur une étude de cas portant sur le système autoroutier français concédé.

III.1. La stratégie du recensement

III.1.1. La population d'enquête

Comme nous l'avons vu dans la première partie, le système autoroutier français se répartit en deux réseaux : le réseau autoroutier concédé et le réseau autoroutier non concédé géré par l'État. Dans le souci de prendre en compte la meilleure représentativité du système autoroutier français, seul le réseau concédé a fait l'objet de l'étude de cas. Il fait référence aux sociétés concessionnaires. Celles-ci correspondront donc à la population d'enquête de ce travail de recherche. Les sociétés concessionnaires sont au nombre de treize, elles sont répertoriées par le biais de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroute. Les risques que cette liste ne soit pas actualisée est faible dans la mesure où les sociétés concessionnaires ne sont pas créées tous les jours. Il est à noter que la population d'enquête sera étendue aux personnes dont les sociétés concessionnaires font appel pour les interventions paysagères mais qui sont indépendantes de la société (architecte-paysagiste, paysagiste, ...).

Dans la mesure où c'est toute la population d'enquête qui est visée par la recherche, cette étude se placera dans le cadre d'un recensement. L'objectif étant de connaître le regard et la position des sociétés concessionnaires françaises d'autoroute en matière de paysage, il serait souhaitable de réussir à contacter au minimum une personne de chaque société. Finalement, le taux minimum de réponses attendu est de treize, soit le nombre de sociétés concessionnaires.

III.1.2. Le terrain de recherche

Parmi les 10 849 kilomètres du réseau autoroutier français, 8296 km sont gérés par des sociétés concessionnaires, le reste appartenant au réseau non concédé est géré par l'État. Le terrain de recherche correspondant à cette étude concerne donc l'ensemble des autoroutes du territoire métropolitain français géré par les sociétés concessionnaires.

III.1.3. La sélection des répondants

Au sein de chaque société concessionnaire, il s'agira de contacter la personne ou les personnes la plus ou les plus concernée(s) par les questions paysagères dans les projets d'autoroute. Les entretiens exploratoires ont établi un premier contact avec plusieurs sociétés concessionnaires et ont fourni parfois les coordonnées d'autres personnes ressources. Il conviendra en fonction des résultats des premiers entretiens de recontacter ou contacter les personnes les plus à même de répondre. Pour les sociétés concessionnaires qui n'ont pu être contactées lors de la phase exploratoire, il conviendra d'obtenir les coordonnées de la ou les personne(s) la/les plus au fait sur les pratiques paysagères par la même démarche mise au point lors des entretiens exploratoires. Dans

le cadre de cette recherche, deux types de personnes-contacts sont donc retenus à savoir, les sociétés concessionnaires d'autoroute et les personnes associées aux interventions paysagères de l'autoroute indépendantes de la société. Parmi les critères de sélection des répondants, il semble que la profession de la personne, son ancienneté dans la société ou encore le service dans lequel elle travaille sont à prendre en compte.

III.2. La stratégie d'enquête et d'analyse

III.2.1. La procédure de collecte des données

Les méthodes de collecte de données utilisées pour obtenir le type des informations sont de deux types.

- L'entretien semi-directif

Pour connaître l'approche paysagère mise en place par les concepteurs d'autoroute et leur motivation dans la découverte des paysages il faudra procéder à des entretiens. Le type d'entretien choisi est qualifié d'entretien semi-directif dans la mesure où il se base sur des questions ouvertes mais précises. La grille d'entretien ainsi conçue permet de structurer l'entretien pour mieux comprendre et expliquer le thème lié à la recherche. Le but étant que la personne interviewée puisse s'exprimer le plus ouvertement possible sans trop lui assigner de contraintes, si ce n'est de rester dans les objectifs de l'entretien. La grille d'entretien est jointe en annexes, elle s'articule autour de cinq points, à savoir :

- une présentation brève de la recherche,
- des informations générales sur la société et le répondant,
- des informations sur le paysage et l'approche paysagère,
- des informations sur la prise en compte du territoire traversé,
- des informations sur les équipements et les annexes de l'autoroute.

Dans la mesure où je m'intéresse à l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroute, il ne me sera pas possible de réaliser des pré-tests sur un échantillon équivalent. Cependant pour tester ma grille d'entretien et obtenir un regard critique j'ai pu la soumettre au Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA). Au sein de ce service (dépendant du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire), il s'agissait de contacter les personnes travaillant sur les questions paysagères (chargés d'étude paysage, techniciens, ...) et de recueillir leur avis sur la trame de questions envisagée pour les entretiens. J'ai pu obtenir le contact d'une chargée d'études paysage. Au travers de son regard de professionnel, elle a mis en évidence des imprécisions qui m'ont permis par la suite de peaufiner la grille d'entretien.

- L'observation directe, visuelle

Des déplacements sur autoroute permettraient d'observer la façon dont il est possible de découvrir le paysage des territoires traversés dans le but d'y repérer les aménagements mis en place à cette fin. Dans l'idéal, il conviendrait d'emprunter des autoroutes de chacune des sociétés concessionnaires avant de réaliser les entretiens et après les avoir réalisés. Une prise de notes spontanée viendrait retranscrire les éléments observés. Cette méthode de collecte de données n'est

pas fondamentale mais plutôt illustrative, c'est pourquoi elle doit être vue comme complémentaire de la démarche d'enquête.

III.2.2. La stratégie de réalisation du terrain d'enquête

Dans la mesure, où les différentes sociétés concessionnaires sont réparties à différents endroits sur le territoire national, il sera difficile (en termes de temps et de moyens) de rencontrer en personne chaque répondant. Le maximum d'entretien qui pourra être réalisé en face à face sera à privilégier, le reste des répondants sera quant à lui contacter par téléphone. En considération des limites soulevées lors des entretiens exploratoires, il sera nécessaire d'enregistrer les conversations après l'accord bien évidemment de la personne interrogée. Au vu des éléments à recueillir à partir de la grille d'entretien, la durée de ces entretiens devrait se situer entre 30 et 60 minutes. Pour ce qui est du caractère anonyme de la participation, seul le nom de la société et la fonction de la personne interrogée figureront dans les résultats. Ce sont en effet les deux éléments qui me serviront pour l'analyse de mes données. Les renseignements recueillis ne seront utilisés qu'avec l'accord de chaque répondant.

III.2.3. La procédure d'analyse des données

Pour traiter les données obtenues il faudra procéder à une analyse de contenu de type qualitative. Pour chaque société concessionnaire, une analyse au cas par cas des éléments collectés sera réalisée. Dans un second temps, il serait intéressant de comparer les éléments obtenus pour l'ensemble des sociétés. A partir de ces informations, il sera possible de définir des éléments communs et des éléments plus originaux. Finalement l'idée serait d'aboutir à une nomenclature voire à un essai de typologie des actions actuellement mises en place pour la découverte du paysage des territoires traversés. En vue de répondre à la question de recherche, la typologie devrait se baser sur les potentialités de l'approche paysagère à lier l'autoroute et le territoire traversé.

Troisième partie :
Un regard critique sur la problématique

Dans cette troisième et dernière partie, seront développés des éléments de réflexion autour de la problématique du présent projet. L'intérêt de cette partie se justifie avant tout par l'enrichissement et la consolidation de la démarche de recherche suivie.

I. Une mise en application de la grille d'entretien

Au vu des contraintes auxquelles nous contrainst l'exercice de ce projet de recherche, il ne m'a pas été possible par faute de temps et de moyens de mettre en pratique ma grille d'entretien par des entretiens. Par conséquent et conformément à l'objectif premier de ce travail, il ne sera pas possible d'aboutir à la vérification de mes hypothèses de recherche. Cependant afin de tester les questions destinés à structurer les entretiens et pour obtenir des éléments nouveaux, la grille d'entretien a été envoyée par courriel à l'ensemble des personnes contactées au cours des entretiens exploratoires. Dans cette démarche, la grille d'entretien est assimilée à un questionnaire à questions ouvertes.

I.1. L'exemple d'ADELAC

A ce jour, seule la société concessionnaire ADELAC a eu le temps de me répondre, sachant que l'exercice demandé nécessite un minimum de temps pour la rédaction des réponses. Même s'il est mal venu de généraliser à partir des informations obtenues auprès d'un unique répondant, il est possible de dégager quelques points intéressants. D'un point de vue de la structure de la grille d'entretien tout d'abord, il semble que les questions ne posent pas de problèmes de compréhension pour l'interlocuteur puisqu'elles ont toutes fait l'objet d'une réponse appropriée. Il n'apparaît pas non plus de questions amenant à des réponses redondantes. Dans un deuxième temps, du point de vue du contenu des réponses, il s'avère que les éléments de réponse rapportés permettraient de participer à la validation ou à l'infirmité des hypothèses de recherche. Dans le paragraphe suivant est présentée la synthèse des informations obtenues auprès de la société concessionnaire ADELAC par le biais d'un chargé Environnement, Qualité et Relations locales.



La société ADELAC est concessionnaire de l'autoroute A41Nord, un tronçon de 18,8 km qui achèvera la liaison entre Annecy et Grenoble. Pour mener à bien les différentes missions qui lui sont confiées dans le cadre de la concession, à savoir, le financement, la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure, la société a passé différents contrats avec des partenaires et des sous-traitants. Ces derniers sont intégrés à l'équipe de la société en tant qu'assistant technique à la maîtrise d'ouvrage. Du point de vue de sa composition, la société comprend un service des études techniques (phase conception et construction), un service exploitation, un service environnement et relations locales, un service concertation, un service communication et un service foncier. Le projet paysager se retrouve intégré au contrat de conception/construction et a été confié à un bureau d'étude comportant notamment une cellule paysagiste. De ce fait, il est difficile d'estimer le montant financier de la part accordée à l'approche paysagère. Ce qui est plus certain, c'est que la prise en compte du paysage dès la phase conception génère des incidences budgétaires parfois lourdes en terme de foncier, de terrassements, de génie civil, de géométrie de l'ouvrage, ou encore d'environnement. Concernant les personnes intervenant sur le projet d'insertion paysagère, elles

renvoient à une large gamme de professions (des paysagistes, des personnes du génie civil, des juristes, des écologues, ...) dans la mesure où le paysage est considéré comme une « donnée d'entrée ». De manière globale, la politique générale de la société pour l'insertion paysagère de l'infrastructure consiste, dès la phase conception, à intégrer l'autoroute au mieux possible dans le paysage, à prendre en compte l'environnement, et à accompagner au mieux possible les riverains du projet. Plus que l'insertion paysagère, c'est l'intégration environnementale de l'infrastructure qui constitue la priorité de la société ADELAC. Pour ce qui concerne la politique du 1% paysage et développement dont le montage du dossier d'axes a débuté en 2006, la société a souhaité mettre en place une organisation permettant de concrétiser le plus grand nombre de projet dans le cadre de cette procédure. Le bilan de la démarche est jugé comme positif de la part de la société dans la mesure où des actions de mise en valeur concrètes sont actuellement mises en œuvre. La procédure est également vue comme un moyen de s'affranchir de la contrainte foncière puisqu'elle permet à la société de participer à des mises en valeur des territoires traversés au delà de la simple emprise foncière du projet. Pour prendre en compte le territoire traversé par son infrastructure, la société a mis en place une étude paysagère globale ainsi qu'une large concertation avec les acteurs locaux (élus, collectivités, administrations, associations, riverains, ...). La concertation apparaît être le moyen primordial pour tenir compte des avis opposés et réussir une insertion harmonieuse de l'ouvrage dans le paysage. Par la topographie du territoire traversé, le tracé offre, sans recourir à des aménagements particuliers, des points de vue intéressants sur les vallées. Enfin en ce qui concerne les annexes et équipements de l'autoroute, la signalisation d'animation touristique permet de signaler depuis l'autoroute les sites remarquables des régions traversées et sur les aires de repos un belvédère sera installé pour faciliter la découverte d'une curiosité locale.

Finalement pour la société concessionnaire ADELAC, en considérant le paysage comme une donnée d'entrée du projet, la réussite de l'intégration paysagère de l'infrastructure reposerait sur une large concertation entre les acteurs du territoire traversé et la maîtrise d'ouvrage. Il n'est cependant pas possible de généraliser si simplement sur l'insertion paysagère dans la mesure où les stratégies adoptées sont fortement influencées par les particularités du site traversé.

I.2. Bilan

La réalisation des entretiens pour chacune des sociétés concessionnaires d'autoroute aboutirait à la rédaction de synthèses similaires du point de vue de la forme. Du point de vue du contenu, les éléments de réponse obtenus à la suite de l'entretien seront probablement plus fournis. En effet, il est beaucoup plus aisé pour le répondant de développer sa réponse par voie orale plutôt que par l'écrit. De plus, un autre avantage de l'entretien, est qu'il permet au chercheur de relancer le répondant pour l'amener à développer ou à préciser certains points.

En analysant le contenu de ces synthèses, il conviendrait de relever les aspects communs de l'insertion paysagère et de souligner les éléments plus originaux. Sur les bases de cette analyse, les conclusions de la recherche seront amenées à se dessiner et rendront compte de la confirmation ou de l'infirmerie des hypothèses. Il est à noter que la qualité et la précision des réponses seront fortement tributaires du bon vouloir et des compétences de la personne interrogée. Le choix des répondants se révèle être une étape décisive dont les répercussions se retrouveront dans les résultats.

II. Une problématique transposable au réseau autoroutier québécois ?

Afin d'apporter un regard différent sur la prise en compte du paysage depuis le domaine autoroutier, il m'est apparu intéressant de m'interroger sur la possibilité d'application de ma méthode de recherche sur un système autoroutier différent du cas français. En assimilant la culture française aux cultures des pays européens, j'ai préféré axer ma comparaison sur un système de pensée nord américain. Pour rester pertinent et tirer profit de ce rapprochement, il convient de travailler à partir d'éléments comparables. C'est en cela que mon choix s'est porté sur le Québec.

Le Québec est une province du Canada disposant de son propre gouvernement et peut en ce sens être assimilé à l'État français d'un point de vue de l'organisation politique de son territoire. La comparaison du système autoroutier québécois au cas français peut cependant se voir biaisée au niveau des densités. Le Québec a une superficie d'environ 1 667 440 km² pour une population de 7 700 807 habitants¹⁷ alors que les 61,2 millions de français se répartissent sur les 543 965 km² du territoire métropolitain.¹⁸ Ces caractéristiques ont des répercussions sur la structure du peuplement et l'urbanisation de la province. Les objectifs des gouvernements respectifs en matière de desserte du territoire ne soulèvent donc pas les mêmes enjeux.

II.1. Le système autoroutier québécois

La première autoroute mise en service par le gouvernement québécois date de 1958, elle correspond à l'autoroute A15, dite l'autoroute des Laurentides. Cette première portion de 89,5 km reliant Montréal à la région des Laurentides correspondait à une section à péage ; la première autoroute gratuite ouvrit en 1960. La construction massive d'autoroutes n'a été entreprise que dans les années 1960 sous l'égide du premier ministre libéral Jean Lesage. À cette époque, le réseau routier québécois et principalement montréalais était sous-développé ce qui incita le gouvernement à lancer de vastes projets de construction d'autoroutes. L'obtention de l'exposition universelle de 1967, l'Expo 67, a servi de prétexte pour investir massivement dans ce secteur. Il s'agissait de créer les conditions favorables au déplacement des visiteurs de l'ensemble de la province pour cet événement d'envergure internationale. L'expansion du réseau québécois se poursuivit au même rythme au début des années 1970. Le réseau routier de la ville de Québec, jusque là peu concerné par les constructions autoroutières, fut amplement modifié. À partir du milieu des années 1970 et jusqu'au début des années 1980, la construction d'autoroutes ralentit considérablement, pour être pratiquement arrêtée entre 1985 et 1995. Depuis quelques années, une nouvelle volonté semble présente chez les décideurs pour agrandir le réseau autoroutier. Plusieurs projets sont actuellement en cours comme le parachèvement de l'autoroute 25 visant à soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise et celui de l'autoroute 30, les prolongements des autoroutes 50 et 73 ou encore le réaménagement de la route 185 en autoroute. Il existe actuellement 2185 km d'autoroute sur le territoire québécois soit moitié moins que le système autoroutier français pour un territoire cependant beaucoup plus étendu.

¹⁷ Données de l'Institut de la Statistique du Canada. Juillet 2007.

¹⁸ Données de l'INSEE. Janvier 2008.

Les autoroutes québécoises ne présentent pas la même « morphologie » que les autoroutes françaises. Cette différence s'explique en partie par les caractéristiques des territoires. Par son étendue et sa faible densité, le Québec présente de vastes espaces qui se font ressentir sur la taille des infrastructures. Les autoroutes du Québec présentent des voies de circulation plus imposantes qu'en France et la bande centrale séparant les deux sens de circulation est également beaucoup plus large que sur les autoroutes françaises. Par exemple, sur certaines portions d'autoroute québécoises, la bande centrale peut mesurer jusqu'à 26 m alors qu'en France sa largeur est fixée à 12 m maximum. En raison d'un relief relativement peu élevé, (du moins aux endroits desservis par les autoroutes) les autoroutes sont très souvent construites à la surface, laissant ainsi une vision dégagée sur le territoire traversé.



Autoroute A20. Québec, Canada. Photo personnelle.

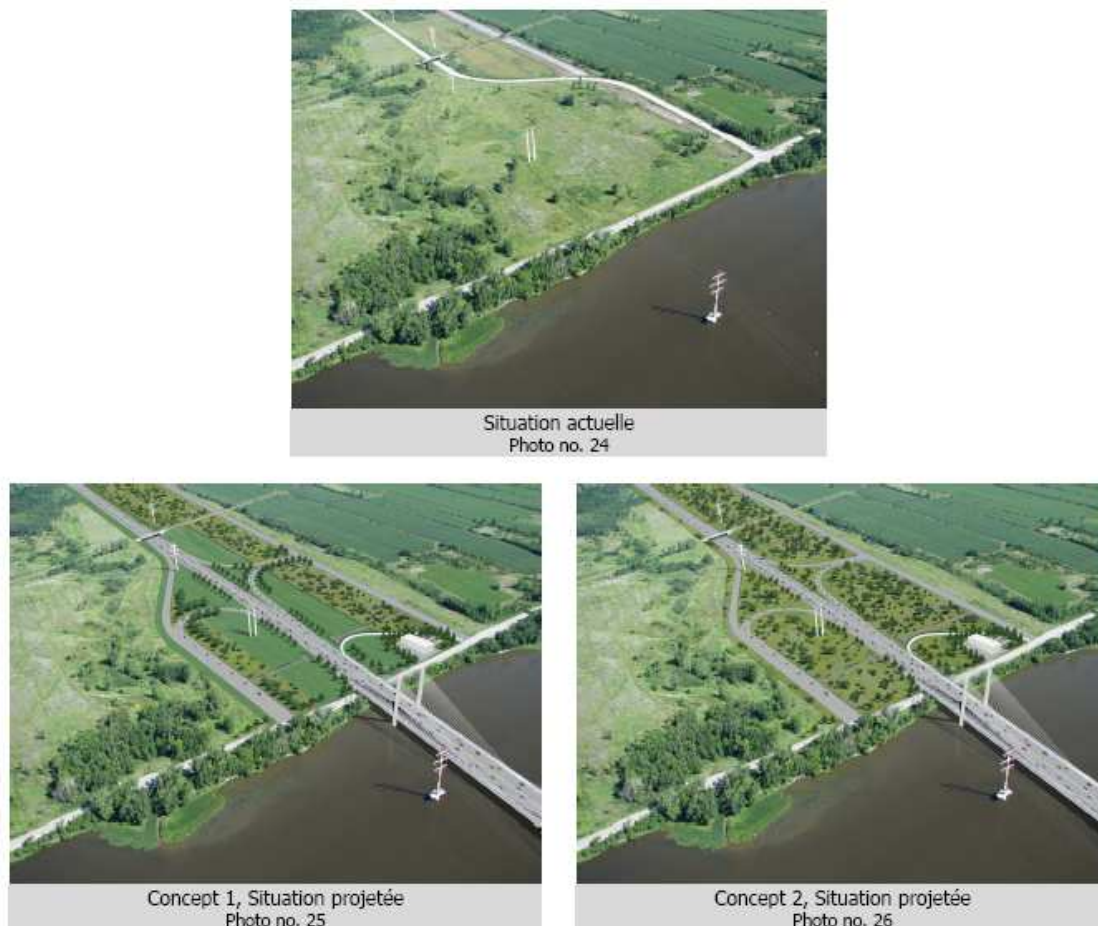
Du point de vue des équipements et des annexes, des différences s'observent également. Le grillage de protection situé sur les abords de l'autoroute est plus discret que le système de clôture présent sur les autoroutes françaises mais probablement moins efficace. En période hivernale, en fonction de la quantité des précipitations, le grillage peut même se voir disparaître sous la couche neigeuse. Dans ce cas, l'impression de circuler sur une infrastructure fermée du milieu environnant tend à disparaître au profit de l'impression de circuler au sein même du paysage. Les aires de services sur les autoroutes québécoises apparaissent beaucoup plus élémentaires dans leur conception dans la mesure où elles ne sont constituées que d'un parking et de toilettes publiques. Un nouveau réseau d'aires de service est en préparation actuellement par le ministère des transports. Le projet fera l'objet d'un partenariat public-privé et viendra diversifier l'offre de services disponible sur les aires.

A l'heure actuelle, l'ensemble des autoroutes du Québec est géré par le gouvernement provincial par le biais du Ministère des Transports du Québec (MTQ). Le ministère se présente comme le chef de file en matière de transport au Québec. Comparativement au réseau français, le rôle du gouvernement québécois dans la conception et la réalisation des autoroutes est donc plus conséquent.

Jusque dans les années 1985, l'autoroute des Laurentides, l'autoroute des Cantons de l'Est, l'autoroute Félix-Leclerc et l'autoroute Chomedey étaient des autoroutes à péage. Le dernier point à péage sur une route au Québec a été aboli en 1991. Pour les projets de parachèvement des

autoroutes 25 et 30 un système de partenariat public-privé vient d'être instauré. Les postes de péage devraient donc refaire leur apparition prochainement dans la province.

Pour le prolongement de l'autoroute 25, projet de 7,2 km inclus dans la planification du ministère des transports du Québec depuis les années 1970, une entente de partenariat a été signée le 13 septembre 2007 avec la société Concession A 25 S.E.C. Parmi les études qui ont été réalisées dans le but de maximiser l'intégration du projet de prolongement de l'autoroute A25 figure celle sur l'aménagement paysager. Concession A25 a proposé dans le cadre de cette étude, deux concepts portant sur une dizaine d'aménagement. La première proposition d'aménagement a été qualifiée de type urbaine alors que la deuxième a été qualifiée de plus écologique, naturelle. Lors de deux séances de consultation du public, ces deux concepts ont été soumis à l'avis des participants. Il s'agissait de recueillir les commentaires des citoyens présents sur les différents concepts d'aménagements paysagers. D'un point de vue méthodologique, trois images étaient proposées aux participants pour chaque aménagement paysager. La première représentant la situation actuelle et les deux autres correspondant aux deux concepts paysagers proposés. Un exemple d'images d'aménagement paysager est présenté ci-dessous :



Extrait de l'étude Aménagement paysager, concepts proposés. Concession A25 S.E.C.

A ma connaissance, ce mode de consultation du public sur le projet d'autoroute fait figure d'originalité par rapport au cas français. Il serait intéressant, dans le cadre des entretiens menés auprès des sociétés concessionnaires d'autoroute française, de soumettre cette idée à la critique des répondants.

II.2. Les dispositions réglementaires entourant un projet d'autoroute

Globalement, quatre lois ont une incidence sur la qualité du paysage et la réalisation d'une autoroute sur le territoire québécois, à savoir :

- La loi sur l'aménagement et l'urbanisme.
- La loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, qui assure de façon indirecte la sauvegarde des paysages agricoles.
- La loi sur la qualité de l'environnement de 1972, qui a instauré la réalisation des études d'impacts. Celle-ci est notamment obligatoire pour les projets d'autoroute.
- La loi sur les biens culturels qui incite notamment les municipalités à identifier et protéger les territoires présentant un paysage à la valeur esthétique remarquable.

Au Québec, la prise en compte du paysage ne fait donc pas référence à une loi spécifique. Cependant depuis une vingtaine d'années, le Ministère des transports prend en compte cette thématique par le biais d'une méthode d'analyse paysagère. Cette initiative s'inscrit à la suite de l'adoption du National Environmental Policy Act (N.E.P.A.) par le gouvernement américain en 1970. Grâce à cette politique, le domaine de la caractérisation et de l'évaluation visuelle des paysages a connu à partir de la fin des années 1960 des développements remarquables en Amérique du Nord. Au Québec, la méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport mise au point par le MTQ tient lieu depuis sa publication en 1986 de référence pour les travaux d'analyse visuelle menés sur le territoire québécois. Par exemple, lors de l'élaboration d'un plan de transport régional, la méthode utilisée pour l'analyse des grands paysages d'ensemble composant la région se basait essentiellement sur la méthodologie du MTQ de 1986. Cette méthode d'analyse visuelle n'est rendue obligatoire que pour les projets assujettis à la loi sur la qualité de l'environnement parmi lesquels figurent les autoroutes.

Depuis la publication de ces travaux, le contexte entourant la question du paysage a connu de profondes transformations. Ainsi sur le plan social, le paysage, tout particulièrement au cours des dix dernières années, s'est précisé comme un enjeu majeur, enjeu qui déborde largement la seule dimension visuelle pour rejoindre des questions d'ordres identitaire, économique et écologique. Sur le plan méthodologique, les progrès informatiques ont modifiés les façons de faire et permis de diversifier et de complexifier sensiblement les analyses. Enfin, sur le plan de la pratique, particulièrement dans le domaine du transport, les projets sont de plus en plus souvent associés à de la requalification des infrastructures existantes plutôt qu'à l'implantation d'équipements majeurs.

Face à ces constats, le MTQ a lancé en 2002 un projet de recherche portant sur la révision de cette méthode d'analyse et visant à la réactualiser. Le projet a été pris en charge par une équipe de la Chaire en paysage et environnement de l'université de Montréal. Le Ministère des transports du Québec collabore de plus en plus avec cette chaire en paysage et environnement. Celle-ci a notamment développé au cours des dernières années une expertise unique en matière de monitoring visuel des paysages, qui a mené à l'élaboration du Système de monitoring visuel des paysages (SMVP) informatisé. Ce système a fait ressortir la pertinence d'un suivi des paysages en tant qu'outil d'aide à la prise de décision et à la gestion des milieux. Les résultats de l'étude intitulée Méthode d'étude paysagère pour route et autoroute (POULLAQUEC, DOMENT, FROMENT et RUIZ, 2007) ont permis de constater que d'une manière générale, durant les dernières années, une

certaines fusion s'est opérée entre les différentes approches visuelles mêlant ainsi l'approche utilisateur (renvoyant aux aspects subjectifs émanant de la collectivité) et l'approche expert (renvoyant à une caractérisation objective du paysage). On peut dater cette évolution dans la pratique d'évaluation des qualités paysagères à la fin des années 1990. L'étude a également révélé que les problèmes majeurs des professionnels de la pratique du paysage sont liés à une prise en compte trop tardive des enjeux paysagers dans l'élaboration du projet routier. Ces derniers souhaitent la mise en place d'une démarche globale prenant en compte les enjeux paysagers des collectivités, menée en amont du projet routier et en collaboration avec le milieu. Le but recherché étant d'éviter que le projet routier à l'étude soit considéré uniquement en lui-même mais qu'il soit mis en relation avec les autres composantes du milieu local et régional. Le bilan de l'étude révèle aussi qu'un véritable partenariat soit établi entre le milieu et le MTQ pour les futurs projets.

II.3. Le bilan de l'approche paysagère sur le domaine autoroutier québécois

Au Québec, les aménagements paysagers sont considérés par le Ministère des Transports et les professionnels œuvrant dans ce domaine comme des composantes importantes du projet d'infrastructure. C'est par ces aménagements qu'il est possible d'intégrer le projet au milieu tout en limitant ses impacts visuels et en créant un trajet dynamique pour les futurs usagers de l'autoroute. Malgré cela, il n'existe pas au niveau de la province de politique clairement définie par le Ministère des transports pour atteindre les objectifs d'intégration paysagère. À chaque fois, celle-ci s'est faite projet par projet. Au Québec, la logique autoroutière apparaît dissociée du milieu traversé. Il est d'ailleurs souvent reproché au MTQ une politique trop centrée sur l'infrastructure de transport. Et finalement, l'adoption d'une vision uniquement routière amène à faire oublier l'importance de la relation réciproque entre l'autoroute et le territoire traversé. Depuis 2003 cependant, l'approche utilisée est décrite dans un guide conçu pour la préparation des projets routiers et intitulé Normes-Ouvrages routiers. Parmi les normes concernant plus particulièrement les questions d'intégration paysagère, citons les normes du tome I : « Conceptions routières » et du tome IV : « Abords de route ». De plus, avec la révision et la réactualisation de la méthode d'analyse paysagère il est envisageable de voir une amélioration des démarches sur le terrain.

Nous pouvons remarquer également, au travers des études qui sont menées sur la relation route et paysage, qu'aucune distinction ne s'opère entre les routes et les autoroutes. L'intégration paysagère d'une autoroute n'apparaît pas nécessiter une méthodologie différente de celle d'une route. Le seul élément de distinction notable est le caractère obligatoire de la méthode d'analyse visuelle pour les projets d'autoroute. On pourrait supposer que le fait que les autoroutes soient gratuites et gérées de la même façon que les routes ne leur donne pas de caractère particulier. Certes, les points d'accès sur autoroute restent limités au niveau des échangeurs mais à mon sens la sensation d'arriver dans un « monde fermé » se fait beaucoup moins ressentir que sur le réseau autoroutier français. Cette impression n'a pas de valeur scientifique mais elle inciterait à réfléchir davantage à l'effet psychologique induit par le péage sur la relation autoroute et territoire traversé.

III. Synthèse

La réalisation d'une autoroute au Québec suscite les mêmes effets que la réalisation d'une autoroute française. Même si l'impression de « monde clos » est moins perceptible sur les autoroutes du Québec du fait notamment de leur gratuité il n'en résulte pas moins que les effets de substitution, de coupure et de bordure se manifestent à la suite de la réalisation du projet. C'est pourquoi, de la même façon que le projet présenté sur le système autoroutier français mais en élargissant quelque peu la question de recherche aux concepteurs d'autoroute, il serait intéressant de voir de quelle façon l'approche paysagère employée par ces derniers permet de lier l'autoroute aux territoires traversés. La méthodologie donnant lieu à la grille d'entretien serait cependant à adapter au cas québécois. Pour les nouveaux projets de prolongement d'autoroute basés sur des partenariats public-privé il serait possible de mener la même démarche de recherche. C'est à dire qu'il faudrait contacter au sein de la société concessionnaire les personnes travaillant sur les questions d'intégration paysagère. Par contre, pour le système autoroutier géré par le gouvernement québécois (système majoritaire à ce jour au Québec) il faudrait contacter au sein même du ministère les professionnels œuvrant sur ces questions. Précisons qu'au Québec, toute réalisation d'enquête dans le cadre d'une recherche nécessite l'obtention d'un formulaire de consentement. Celui-ci doit être approuvé par le Comité Éthique de la Recherche.

Finalement, il s'avère que le présent projet d'étude sur le système autoroutier français donnant lieu à l'élaboration de la grille d'entretien présentée en annexes est propre au cas français. Cependant, comme nous l'avons vu précédemment, en élargissant la question de recherche aux concepteurs d'autoroute (la question de recherche serait alors la suivante : De quelle façon l'approche paysagère mise en place par les concepteurs d'autoroute permet-elle de lier l'autoroute au territoire traversé ?) il serait tout à fait envisageable de construire une méthodologie pour le cas québécois aboutissant à une nouvelle grille d'entretien. La démarche de recherche serait donc semblable à celle acquise pour ce projet.

Dans le cas du système autoroutier français comme dans le cas québécois, on s'aperçoit que la question de l'intégration paysagère de l'autoroute nécessite d'être traitée dès les phases amont du projet. Concrètement, la prise en compte du paysage doit apparaître dès les études conduisant à la définition du tracé. La consultation de professionnels du paysage apparaît également être indispensable à la réussite de l'insertion paysagère de l'infrastructure. Pour aboutir à un tel résultat, un travail en parallèle semble à privilégier entre les professionnels du paysage, les professionnels de la construction et les acteurs du territoire traversé. De toute évidence, l'univers autoroutier répond dans un premier temps à des logiques fonctionnelles mais il est important de ne pas oublier que les autoroutes jouent un rôle prépondérant dans la mise en paysage des territoires traversés. Il semble actuellement qu'une certaine confusion existe entre la découverte du paysage et la promotion du tourisme. Les sociétés concessionnaires d'autoroute en France reconnaissent qu'il est de leur ressort de faire découvrir le paysage des territoires traversés par leur infrastructure mais considèrent qu'elles n'ont pas de rôle touristique à jouer. Une des fonctions oubliée des réseaux autoroutiers n'est-elle pas cependant de supporter la mise en valeur des paysages dans une perspective de développement touristique ?

Conclusion

Ce projet de fin d'études a conduit finalement à l'élaboration d'une démarche méthodologique ouvrant sur une grille d'entretien et dont l'application permettra de comprendre de quelle façon l'approche paysagère mise en place par les sociétés concessionnaires d'autoroute permet de lier l'infrastructure au territoire traversé. Ce travail constitue un bon exercice pour s'initier à la démarche de recherche et fait pleinement prendre conscience de la difficulté d'une telle activité. Une des limites issue directement de la problématique de recherche concernera la difficulté à évaluer les actions paysagères qui permettent effectivement de prendre en compte le territoire traversé. Sachant que la recherche se place dans une analyse qualitative des données et autour d'une thématique telle que le paysage, il faudra être prudent de toute la dimension subjective inhérente à la démarche.

Comme cela a pu être mentionné à plusieurs reprises dans le projet, le rôle premier des sociétés concessionnaires d'autoroute n'est pas dédié à la découverte des paysages des territoires traversés mais il s'agit à l'heure actuelle d'acteurs importants de la relation autoroute et territoires traversés. Toutes les actions menées depuis les études du projet ont de fortes conséquences sur la possibilité de mettre en valeur le paysage des régions rencontrées. Le paysage vu depuis le domaine autoroutier doit permettre la symbiose entre l'infrastructure de transport et le milieu traversé. L'approche paysagère mise en place doit contribuer tout autant à ce que les sociétés concessionnaires s'approprient le territoire traversé que le milieu concerné s'approprie l'infrastructure de transport. Et si auparavant la construction d'autoroutes « tunnel » se préoccupant seulement de relier un point A à un point B était pratique courante, il semble aujourd'hui que l'intégration paysagère de l'infrastructure ne se résume plus à son camouflage. C'est par la mise en place des entretiens qu'il sera possible de relever les approches paysagères retenues par les sociétés concessionnaires d'autoroute.

Si l'on s'en tient à l'annonce du ministre de l'écologie Jean-Louis Borloo faite le 24 octobre 2007 lors de la table ronde finale du Grenelle de l'environnement concernant la fin de la construction des autoroutes en France (à l'exception du contournement des villes) il serait alors intéressant de s'interroger sur l'évolution du rôle des sociétés concessionnaires d'autoroute. Dans la mesure où les contrats de concessions sont largement loin d'être achevés, les sociétés concessionnaires ne pourraient-elles pas, au lieu de construire de nouvelles autoroutes, chercher à développer leur fonction touristique par l'amélioration de leur approche paysagère ?

Table des matières

Remerciements	4
Sommaire	5
Introduction.....	6
Première partie : Les résultats de la phase exploratoire	7
I. La définition de la question de départ	8
I.1. Présentation du sujet	8
I.2. Le type d'infrastructure de transport retenu	8
I.3. Le système autoroutier français	9
I.3.1. Le contexte historique des autoroutes.....	9
I.3.2. Un système autoroutier partagé entre deux réseaux	10
I.3.3. Les phases de réalisation d'une autoroute.....	12
II. Les apports du travail exploratoire sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés	14
II.1 Les effets généraux d'une autoroute sur le territoire traversé... ..	14
II.2. La diversité du milieu traversé	14
II.3 La complexité de l'intégration de l'autoroute	15
II.4 La prise en compte du paysage dans le projet d'autoroute	15
III. L'angle d'approche privilégié	17
III.1. Les sociétés concessionnaires d'autoroute.....	17
III.2. Les entretiens exploratoires.....	18
III.2.1. Les éléments recueillis à partir des entretiens exploratoires.....	18
III.2.2. Les limites des entretiens exploratoires.....	21
IV. Le bilan des activités exploratoires	21
Deuxième partie : La mise en place de la recherche	22
I. Le cadre général de la recherche	23
I.1.L'énoncé de la question de recherche	23
I.1.1. L'état de la situation.....	23
I.1.2. L'état de la recherche sur la relation autoroute et paysage des territoires traversés ..	24
I.1.3. La question de recherche.....	25
I.2.La justification de la recherche	25
I.2.1. La pertinence sociale	25
I.2.2. La pertinence scientifique	26
I.3.Les intentions de la recherche	26
I.3.1. Les objectifs de recherche.....	26
I.3.2. Les retombées potentielles de la recherche	26
II. Le cadre théorique de la recherche	27
II.1. Les différentes conceptions du paysage	27
II.2. La problématisation de la recherche	29
II.3. Les concepts clés de la recherche	30
II.3.1. L'approche paysagère.....	30
II.3.2. Le territoire	31
II.3.3. Les sociétés concessionnaire d'autoroute.....	32

II.3.4. L'autoroute	32
II.4. La construction du modèle opératoire	33
II.4.1. Les questions spécifiques et les hypothèses de la recherche	33
II.4.2. Le schéma opératoire.....	35
III. La méthodologie utilisée.....	36
III.1. La stratégie du recensement.....	36
III.1.1. La population d'enquête	36
III.1.2. Le terrain de recherche	36
III.1.3. La sélection des répondants.....	36
III.2. La stratégie d'enquête et d'analyse	37
III.2.1. La procédure de collecte des données.....	37
III.2.2. La stratégie de réalisation du terrain d'enquête.....	38
III.2.3. La procédure d'analyse des données	38
Troisième partie : Un regard critique sur la problématique	39
I. Une mise en application de la grille d'entretien	40
I.1. L'exemple de la société ADELAC	40
I.2. Bilan.....	41
II. Une problématique transposable au réseau autoroutier québécois ?	42
II.1. Le système autoroutier québécois.....	42
II.2. Les dispositions réglementaires entourant un projet d'autoroute.....	45
II.3. Le bilan de l'approche paysagère sur le domaine autoroutier québécois.....	46
III. Synthèse	47
Conclusion	48
Table des matières	49
Bibliographie.....	51
ANNEXES.....	54

Bibliographie

- Articles de revue :

HADDAD, Yaël. 2007 « *Aires d'autoroutes, des aménagements sur mesure* ». - Revue Paysage Actualités, n°299, mai.- p. 20 et 21.

COIFFARD, Béatrice, Yannick LE DÛ et François COLLET.- « *Village étape, la pause évasion* ».- TEC Transport/Environnement/Territoire, n°190, juin 2006.- p.35-39.

- Ouvrages généraux :

BERINGUIER, Philippe, Pierre DERIOZ et Anne-Élisabeth LAQUES. 1999 – *Les paysages français*. – Paris : Éditions Armand Colin. – 95 p. – (Collection Synthèse).

BERQUE, Augustin et al. 1994 – *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. – Seyssel : Éditions Champ Vallon – 123 p. – (PAYS/PAYSAGES).

BICKMORE, Catherine. 2003 - Codes de pratiques sur la prise en compte de la diversité biologique et paysagère dans les infrastructures de transport.- Strasbourg : Éditions du Conseil de l'Europe. -73 p.- (Sauvegarde de la nature)

DAVODEAU, Hervé. 2005 - *La sensibilité paysagère à l'épreuve de la gestion territoriale*. Cahiers de Géographie du Québec Volume 49, n° 137, septembre - Pages 177-189.

DESPORTES Marc. 2005 - *Paysages en mouvement : Transports et perception de l'espace XVIIIe-XXe siècle*. Paris : Éditions Gallimard. – 413 p. – (Bibliothèque illustrée des Histoires).

DI MEO Guy et Pascal BULEON. 2005 – *L'espace social. Une lecture géographique des sociétés*. – Paris : Armand COLIN. – 303 p. – (Collection U. Géographie).

DONADIEU Pierre et Michel PERIGORD. 2005 – *Clés pour le paysage*. – Paris : GAP. – 368 p. – (Collection GéoPhrys).

GASSER Monique, Jean VARLET et Michel BAKALOWIICZ. 2004 - *Autoroutes et Aménagements : interactions avec l'environnement*. – Presses polytechniques et universitaires romandes. – 328p. – (Collections Gérer l'environnement).

HOULET Jacques. 1993 - *Éléments pour une théorie du paysage autoroutier*. - Paris : Autoroutes du Sud de la France.- 109 p.- (ASF).

LADRET Daniel. 1974 - *Autoroutes et paysages*. – Paris : La documentation française. – 103 p. – (Paysage environnement).

LEYRIT Christian et Bernard LASSUS. 1994 - *Autoroute et paysages*. - Paris : Éditions du Demi-Cercle.- 195 p.

LEVY Jacques et Michel LUSSAULT. 2003 - *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. - Paris : Éditions BELIN. – 1033p.

PLASSARD François. 2003 –*Transport et territoire*. – Paris : La documentation française. –97 p.

QUIVY Raymond, VAN CAMPENHOUDT Luc. 1995, 2006 - *Manuel de recherche en sciences sociales*. - Paris : Dunod.- 256 p. (PSYCHO SUP).

- Publications diverses :

BRETON Valérie. 2007. - Concession A24 S.E.C. – *Projet de parachèvement de l'autoroute 25. Aménagements paysagers, concepts proposés*. – 32 p.

DATAR. 2003. - *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?* Étude prospective de la DATAR. - Paris : La Documentation française. - 311 p.

Direction des routes. 2003. – *Le paysage et la route*. Document de travail. – 18p.

FILION Serge. 1996. - *La colline parlementaire : un paysage*. – Commission de la capitale nationale du Québec. - Université du Québec à Montréal.

MILLETTE Vanessa. 2008. - Concession A24 S.E.C. – *Projet de parachèvement de l'autoroute 25. Concept d'aménagement paysager retenu suite aux consultations publiques sur le parachèvement de l'autoroute 25*. – 32 p.

POULLAQUE –GONIDEC, Philippe, Gérald DOMON, Josée FROMENT, Julie RUIZ. 2007. - *Méthode d'étude paysagère pour route et autoroute (MEPPRA). Activité 1 : Documentation et problématique*. - Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement. - 188p.

SETRA. 2002. – *La route et le paysage. Gestion des dépôts de matériaux excédentaires en zone agricole*. – SETRA. – 6p.

SETRA. 2005. - *Mise en œuvre de la politique du 1% Paysage et Développement Application de la circulaire du 31 mars 2005*. – SETRA. – 4p.

SETRA. 2005. - *Addenda au guide méthodologique de juin 2001 Signalisation de repérage Signalisation d'animation*. – SETRA. – 16p.

- Sites Internet :

Site du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroute (SETRA) : www.setra.equipement.gouv.fr

Site de la législation française : www.legisfrance.gouv.fr

Site de l'ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes. www.autoroutes.fr. Depuis ce site on accède aux sites des sociétés d'autoroute adhérentes.

Site de la direction des routes : www.route.equipement.gouv.fr

Site Internet du Ministère du Développement Durable de l'Environnement et des Parcs du Québec : www.mddep.gouv.qc.ca

Site Internet du Ministère des Transports du Québec : www.mtq.gouv.qc.ca

- Thèses et mémoires :

AGATOR Sébastien. 2007– La « populiculture en plein » représente-elle une menace pour les paysages ligériens ?. – Mémoire de recherche : Master Recherche Aménagement et Recomposition Territoriale. Université de Tours : CESA. - 95 f.

DUMONT-FILLON Nathalie. 2002- Les politiques publiques de paysage et de patrimoine : un outil de gestion des territoires. – Thèse : Sciences de l'Environnement. - ÉCOLE NATIONALE DU GÉNIE RURAL, DES EAUX ET DES FORÊTS. - 304 f.

FORTIN Marie José. 1999 - Le paysage comme lieu d'expression de l'identité rurale : le cas de la communauté de Petit-Saguenay. – Mémoire : Maîtrise en études régionales. – Université du Québec à Chicoutimi. - 205 f.

FORTIN Marie José. 2005 - Le paysage industriel, lieu de médiation sociale et enjeu de développement durable et de justice environnementale : le cas des complexes d'Alcan (ALMA, QUÉBEC) et de Péchiney (DUNKERQUE, FRANCE). – Thèse : Doctorat en développement régional. – Université du Québec à Chicoutimi.- 557 f.

POUSSET Fabien. 2007 – Paysage rural, rivalités d'usages et modes de régulation. – Mémoire : Master Recherche Aménagement et Recomposition Territoriale. Université de Tours : CESA. - 100 f.

SERRHINI Kamal. 2000 - Évaluation spatiale de la covisibilité d'un aménagement. Sémiologie graphique expérimentale et modélisation quantitative. - Thèse de doctorat : Aménagement de l'espace et Urbanisme. - Tours : Laboratoire du CESA.- 481 p.

ANNEXES

Annexe I : Tableau des indicateurs retenus pour mesurer les dimensions des concepts

Annexe II : Courriel de présentation du projet

Annexe III : Trame de questions pour les entretiens exploratoires

Annexe IV : Fiches synthèses des entretiens exploratoires

Annexe V : Grille d'entretien

Tableau des indicateurs retenus pour mesurer les dimensions des concepts

Concept	Dimension		Indicateurs
Paysage	Temporelle	Court terme	Saison
		Long terme	Changement d'activité (ex. : agriculture manuelle à mécanique)
	Subjective	Attribution de valeurs	Acteurs du territoire
		Perception différente	Observateur depuis l'autoroute
	Spatiale	Occupation du sol	Espace urbanisé
			Espace rural
			Espace naturel
Territoire	Juridique	Découpage imposé	Délimitation administrative (région, département, commune, ...)
	Sociale	Espace vécu	Symboles et images attribués par la population
	Géographique	Espace concret	Éléments urbains
			Éléments ruraux
			Éléments naturels
Société concessionnaire	Formation		Type diplôme
			Expérience précédente
	Composition de l'équipe		Effectif
			Profession
	Budget		Montant total
			Part dans le coût de l'infrastructure
Autoroute	Conception	Phase réglementaire	Études du projet
		Phase décisionnelle	Tracé retenu
	Construction		Type de terrassement (remblai, déblai, surface)
			Type d'aménagements paysagers

Courriel de présentation du projet

Un exemple type de courriel que j'ai envoyé à chaque société concessionnaire. Je mentionnais à chaque fois mes coordonnées complètes pour être plus facilement joignable.

Objet : demande de renseignements dans le cadre d'une étude de travail universitaire.

Bonjour,

Dans le cadre de mon travail de recherche lié à ma dernière année d'étude à l'École Polytechnique de l'Université de 'Tours - Département Aménagement, je souhaiterai connaître la stratégie paysagère adoptée par la société « X » pour la réalisation et la gestion de ses autoroutes. Je me permets donc de vous solliciter afin de recueillir des informations sur la société et notamment comprendre la démarche engagée en matière de prise en compte du paysage. Au vu des renseignements dont j'aurai besoin, vous serait-il possible de me fournir les coordonnées de la ou des personnes qui vous semble la plus apte ou les plus aptes à me répondre.

Je vous remercie d'avance pour l'attention que vous porterez à ce courriel. Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, madame, monsieur l'expression de mes sincères salutations.

Sophie Lainé

Coordonnées

Trame de questions pour les entretiens exploratoires

Date de l'entretien :

Interlocuteur :

- Quelle est la stratégie adoptée par la société concessionnaire en matière de découverte des paysages des territoires traversés ?
 - Il y a-t-il une volonté de faire voir le paysage ?
 - Quelles sont les actions concrètes ?
 - Quels sont les contacts de la société avec les Comités Régionaux/Départementaux du Territoire, les acteurs locaux, ... ?
- Pensez-vous que la découverte d'un paysage d'un territoire traversé passe uniquement par une découverte visuelle (donc des vues dégagées sur le territoire) ou existe-t-il d'autres moyens ? Si oui, lesquels ?
- Comment la société concessionnaire conçoit-elle ses aires de repos sur son réseau ?
 - Sont-elles aménagées avec la volonté de découverte du paysage ? Si oui, comment ?
- Avez-vous le sentiment que la société s'engage aujourd'hui à développer une nouvelle fonction de l'autoroute à savoir : faire découvrir les paysages des territoires traversés ?
 - S'agit-il d'une volonté de création de paysages spécifiques, de paysages en relations avec le territoire (région, PNR, sites et monuments) ?
 - Cette découverte se fait-elle au niveau des entrées/sorties d'autoroutes, sur les aires, le long du tracé, ... ?

Fiche synthèse des actions menées par la société ADELAC

ADELAC a officiellement été désignée par l'État français le 27 octobre 2005 comme concessionnaire de la future autoroute A41 Nord. La société est chargée de la réalisation de la section Saint-Julien-en-Genevois / Villy-le-Pelloux (Haute Savoie) de l'A41 soit une section de 18,8 km.

La politique 1% paysage et développement

▪ Généralités :

La procédure 1% paysage et développement qui s'applique dans le cadre de cette concession est relative à la circulaire de 2005. Le dossier d'axe a été approuvé par le comité national de gestion et de suivi du 1 % paysage et développement le 27 octobre 2006 et a été signé par l'ensemble des élus concernés le 19 décembre 2006. L'enveloppe définie dans le cadre de la concession s'élève à 4 millions d'euros.

▪ Perceptions de cette politique par le concessionnaire

Au départ, cette prise en compte du paysage a plutôt été vécue comme une contrainte. Ne pouvant déroger à cette mesure obligatoire, la société a donc préféré s'engager au mieux dans la démarche. Pour cela une équipe spécifique a été constituée.

Les interventions sur le domaine autoroutier

▪ Volontés de la société :

Les volontés affichées par la société concessionnaire sont :

- d'intégrer l'autoroute au mieux possible dans le paysage,
- de prendre en compte l'environnement, et
- d'accompagner au mieux possible les riverains.

▪ Prise en compte du paysage dans la phase chantier :

En matière de terrassement, ADELAC a appliqué le principe de l'équilibre des mouvements de terre. Sur les 18,8 km, 3,1km correspondent au tunnel, les 2/3 restants sont en déblai et l'autre tiers est en remblai.

▪ Aire de repos :

Deux aires de repos sont prévues sur le tracé, elles seront situées à proximité de sites particuliers (monuments inscrits). Sur une des aires un belvédère sera aménagé, il permettra de découvrir la richesse locale. C'est une action avant tout incitée par les services de l'État.

▪ Signalétique d'animation culturelle :

Une signalétique d'animation culturelle est prévue sur la section autoroutière. Le poids de la société dans la mise en place de la signalisation d'animation est purement financier. La société a un rôle de

participation, ce qu'elle peut dire relève de l'avis, du conseil mais elle n'a pas de pouvoir pour décider de ce qu'il sera inscrit sur le panneau.

▪ **Position de la société par rapport au territoire traversé :**

La société concessionnaire se considère comme un acteur à part entière des régions traversées. Elle se dit jouer un rôle sociétal dans la mesure où elle est souvent amenée à gérer des conflits sachant que l'infrastructure fait intervenir des acteurs aux intérêts parfois différents. D'après la personne interrogée, aujourd'hui le rôle d'une société d'autoroute va au delà de la sécurité. La sécurité, le confort, la rapidité sont des éléments acquis, il y a aujourd'hui une volonté d'agir en faveur du développement durable. Cependant la personne interrogée à préciser que la promotion du tourisme ne relève pas des compétences d'une société concessionnaire d'autoroute.

Les stratégies adoptées par la société concessionnaire en matière de paysage dépendent avant tout des sites rencontrés et des enjeux politiques.

Fiche synthèse des actions menées par la société ALIS

ALIS a été désignée en 2000 comme la société concessionnaire de l'autoroute A28 reliant Rouen à Alençon, soit environ 125 km d'autoroute traversant soixante-huit communes.

La politique 1% paysage et développement

▪ Généralités :

L'enveloppe « 1% paysage » constituée en 2005 dans le cadre de cette politique s'élève à cinq millions d'euros. Les deux départements traversés par l'A28 à savoir l'Eure et l'Orne ont pu en bénéficier. Au final c'est plus de cent soixante projets qui ont été financés. Ils correspondent soit à des projets publics de type enfouissement de réseaux ou rénovation de bâtiments publics, soit à des projets privés comme la rénovation de façades ou « l'embellissement » de hangars agricoles.

Les interventions sur le domaine autoroutier

▪ Volontés de la société :

Les volontés affichées par la société concessionnaire sont :

- d'intégrer l'autoroute dans le site dès la phase amont du projet autoroutier,
- de rendre l'ouvrage le plus discret possible dans le paysage.

▪ Prise en compte du paysage dans la phase chantier :

En matière de terrassement, environ la moitié du réseau est en déblai/remblai, et l'autre moitié est à la surface, au niveau du terrain naturel. La possibilité de réaliser une grande partie du tracé en surface est liée à la particularité du site traversé ; toute la partie nord traversée correspond à une région plane. L'autoroute traversant deux vallées classées Natura 2000, des mesures particulières ont dû être prises sur le choix des viaducs, ces derniers devant s'intégrer de façon discrète dans les sites. Pour la conception des merlons et les aménagements paysagers des abords de l'autoroute, la société a fait appel à un paysagiste.

▪ Interventions particulières :

La société ALIS a mis en place un partenariat avec le Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de l'Orne. Celui-ci a créé un observatoire photographique, il regroupe des clichés pris en amont de la réalisation et après la construction, l'idée étant d'observer l'intensité des modifications engendrées par le projet sur le paysage.

▪ Aires de repos :

Sur les trois aires de repos situées sur le tracé, une a fait l'objet d'un aménagement particulier suite à la volonté du Pays d'Auge. Cinq panneaux à vocation touristique ont donc été installés sur l'aire. La société n'a pas jugé nécessaire de créer des aires de repos avec des aménagements spécifiques pour faciliter la découverte du paysage, car celui-ci est défini comme « omniprésent ». L'A28 étant

essentiellement une autoroute rurale, elle traverse de grandes plaines quasiment observables constamment.

- **Signalétique d'animation culturelle :**

La signalétique d'animation culturelle est avant tout perçue comme une action à dimension touristique plutôt que paysagère, mais la société admet que les deux concepts sont liés. En effet le contenu des panneaux met en valeur des sites ou mentionne des éléments typiques du paysage. Cette signalétique a été mise en place en concertation avec le Comité régional et les comités départementaux du tourisme concernés puis validée par la commission de la signalisation d'animation culturelle et touristique

- **Position de la société par rapport au territoire traversé :**

La société ALIS édite et distribue une brochure touristique sur la Normandie qui peut se révéler également un moyen de faire découvrir le paysage des territoires traversés. D'autant plus que l'objectif de cette brochure est de faire prendre conscience aux utilisateurs que l'autoroute n'est pas qu'un « tuyau » rejoignant un point A à un point B mais qu'elle traverse des régions. Par cette brochure, la société souhaite ainsi sensibiliser ses utilisateurs aux territoires traversés. La société admet qu'une autoroute en soi est un ouvrage assez « laid », sa volonté d'intégration de l'ouvrage s'inscrit aussi dans ce sens : l'autoroute est voulue la plus discrète possible dans les territoires traversés.

Fiche synthèse des actions menées par le groupe APRR

Le groupe APRR est à la tête d'une concession représentant 2279 km d'autoroute répartis entre deux sociétés que sont APRR et AREA.

Les interventions sur le domaine autoroutier

▪ Volontés du groupe :

Une des principales volontés du groupe est de faire accepter l'autoroute par le territoire concerné par son tracé.

▪ Prise en compte du paysage dans la phase chantier :

La politique retenue pour les terrassements est celle de l'équilibre des matériaux. La décision d'aménagement paysager est encore très tributaire des besoins de terrassement. Il est donc très rare qu'un aménagement paysager prévaut, sauf si des vues particulières ont été soulevées des études précédentes. Dans ce cas, la priorité est donnée à l'aménagement paysager, et le terrassement s'adapte.

▪ Aires de repos :

Pour toutes les aires de repos du réseau autoroutier un travail avec un architecte paysager est engagé. L'objectif est de rendre harmonieux le paysage de l'aire et celui du milieu environnant. Certaines aires sont conçues sur des thématiques en rapport avec le milieu traversé (par exemple une aire sur lequel il est question du vignoble traversé). Dans ce type d'actions, la société travaille en partenariat avec les collectivités locales, les organismes de tourisme, les chambres d'agriculture,

▪ Signalétique d'animation culturelle :

La signalétique d'animation culturelle est une politique du ministère de la culture imposée à la société. La société concessionnaire ne décide pas toujours de sa mise en place et peut se la voir imposer par le concédant, c'est à dire l'État.

▪ Position de la société par rapport au territoire traversé :

Le groupe APRR, par ces actions sur le paysage tente d'apporter une cohérence entre le premier plan de l'utilisateur et le paysage du second plan. Cet effort témoigne du souci de la prise en compte des territoires traversés en termes de paysage. Le fait de vouloir se faire accepter par le territoire concerné par le tracé, est également une preuve que les sociétés concessionnaires considèrent ces territoires comme des acteurs à part entière du projet.

Fiche synthèse des actions menées par la société ARCOUR

ARCOUR a été désignée en 2005 comme la société concessionnaire de l'autoroute A19 reliant Artenay à Courtenay, soit environ 100 km d'autoroute traversant quarante cinq communes.

La politique 1% paysage et développement

▪ Généralités :

La procédure 1% paysage et développement qui s'applique dans le cadre de cette concession est relative à la circulaire de 2005. La charte d'itinéraire a été signée par les acteurs locaux en 2007. L'enveloppe définie dans le cadre de la concession s'élève à 4 millions d'euros.

▪ Perceptions de cette politique par le concessionnaire

La société, en tant que membre du comité de pilotage et principal financeur de la démarche, participe à la validation des projets mais son action reste limitée. Elle montre son soutien par le financement d'actions du CAUE du Loiret qui aide à la réalisation des projets. Par le biais de démarche, la société est amenée à rencontrer très souvent les acteurs des communes traversées. Aujourd'hui les réglementations comme la démarche 1% paysage ne sont plus vues comme des contraintes, la société reconnaît comme naturel, normal de travailler le paysage.

Les interventions sur le domaine autoroutier

▪ Volontés de la société :

La société concessionnaire reconnaît qu'elle réalise des actions touchant au paysage. Dans la mesure où l'autoroute est en projet, la société compte bénéficier des démarches paysagères les plus modernes. Elle souhaite également tirer profit des expériences précédentes. En reconnaissant la subjectivité du paysage, la société est consciente de la difficulté de traiter le paysage et veillera dans ses actions à respecter cette dimension.

▪ Prise en compte du paysage dans la phase chantier :

En matière de terrassement, environ 70% du réseau est en remblai, les zones conçues en déblais ont essentiellement été motivées pour des questions de matériaux intéressants à extraire. La société souhaite trouver une juste économie du paysage, en ayant recours notamment au principe de l'équilibre des matériaux. Les aménagements paysagers mis en place doivent en effet convenir à l'économie du budget du projet. En fonction de la superficie disponible, le principe des terrassements en pente douce sera appliqué au niveau des rétablissements de voirie.

Pour ARCOUR, une des preuves que le paysage n'est pas traité de façon secondaire est le fait d'avoir recours à Bernard LASSUS. C'est à cet architecte paysager que l'étude paysagère réalisée sur l'ensemble du projet a été confiée.

▪ Aires de repos :

La conception des six aires de repos est confiée à Bernard Lassus. L'excédent des matériaux du projet sera réutilisé pour la réalisation des aménagements paysagers.

▪ Position de la société par rapport au territoire traversé :

La société semble avoir conscience des impacts de l'autoroute sur les territoires traversés. Le fait d'avoir engagé Bernard Lassus, dont le principe en matière d'aménagement paysager sur autoroute est de travailler à partir de l'existant, est une preuve de la volonté de prise en compte des territoires traversés.

Fiche synthèse des actions menées par la société COFIROUTE

La société COFIROUTE est concessionnaire de six autoroutes représentant un total de 1010 km.

La politique 1% paysage et développement

▪ Perceptions de cette politique par le concessionnaire

La société concessionnaire semble impliquée et convaincue par la politique du 1% paysage dans la mesure où l'aménagement de l'emprise autoroutière qu'elle réalise est pensé en fonction des futures interventions de la démarche 1%. Concrètement il s'agit de mettre à la disposition de la politique du 1% paysage, les vues les plus nombreuses et les plus étendues possibles. Cependant la société ne considère pas le paysage comme une fonction principale de l'autoroute.

Les interventions sur le domaine autoroutier

▪ Volontés de la société :

La volonté de COFIROUTE en matière d'intégration paysagère est de bien insérer l'autoroute dans le site. La société souhaite que les autoroutes soient mieux perçues par les français. L'objectif de la démarche d'aménagement paysager est d'ouvrir à l'utilisateur le maximum de champs visuels tout en protégeant du mieux possible les riverains de la voie.

▪ Prise en compte du paysage dans la phase chantier :

L'intervention paysagère porte sur l'emprise de la voie. La stratégie adoptée par la société correspond au principe des terrassements en pente douce. Cet effort de terrassement, qui vise à une meilleure insertion de l'autoroute, a été réalisé avec l'aide de l'architecte-paysagiste Bernard LASSUS. La société fait appel à son savoir-faire depuis près de quinze ans. L'effet recherché est de créer l'impression que l'autoroute a toujours été là, qu'il s'agit d'un tracé logique. Le choix du terrassement constitue l'étape la plus importante pour permettre la découverte des paysages.

▪ Aires de repos :

Dans la mesure où la société a mis en place une politique d'image de marque sur l'ensemble de son réseau, elle a pris le parti de donner les mêmes caractéristiques à chacune de ses aires quelque soit leur localisation. Seuls des espaces de promotion touristique sont présents sur certaines aires mais leur gestion en revient aux départements concernés.

▪ Signalétique d'animation culturelle :

Sur toutes ses autoroutes, la société concessionnaire d'autoroute possède des panneaux d'animation culturelle. Il est assez rare que les sites mentionnés sur les différents panneaux du réseau COFIROUTE soit visibles depuis l'autoroute. La volonté de la société au travers de cette signalétique est de toujours chercher à mieux intégrer l'autoroute au milieu traversé. La démarche se place dans une logique d'animation de voyage, il faut fournir à l'usager des points de repère sur son trajet, le resituer géographiquement.

▪ Position de la société par rapport au territoire traversé :

Dans la mesure où le réseau COFIROUTE comporte beaucoup d'échangeurs, et qu'il est le lieu de beaucoup de petits trajets, la société doit, pour se faire accepter, considérer sérieusement les territoires traversés. En cela, la démarche 1% paysage présente l'avantage d'instaurer un réel dialogue entre acteurs locaux et société d'autoroute par la mise en place du partenariat.

Fiche synthèse des actions menées par le groupe SANEF

Le groupe SANEF est à la tête d'un réseau représentant 2100 km d'autoroute répartis entre deux sociétés que sont SANEF et SAPN.

Les interventions sur le domaine autoroutier

▪ Volontés du groupe :

Dans la mesure où la société possède principalement un réseau ancien d'autoroute le groupe a connu une évolution en matière de prise en compte du paysage. Ce qui est actuellement recherché par SANEF est la mise en place d'une politique paysage sur l'ensemble de son réseau. Le groupe souhaite que l'usage qui fait du paysage soit en accord avec le site traversé.

▪ Prise en compte du paysage dans la phase chantier :

Comme mentionné précédemment la majorité des autoroutes du réseau ont été réalisées il y a dix ans. Au moment de leur réalisation, la prise en compte du paysage était loin d'être une préoccupation majeure des constructeurs. Aujourd'hui la société se situe dans une phase d'amélioration, de corrections de ces autoroutes. Sur le patrimoine ancien qui ne peut être élargi, SANEF mise sur la réalisation d'un plan de gestion visant à mieux prendre en compte le paysage. Cette démarche nécessite de revenir sur le terrain pour identifier les vues intéressantes à valoriser. Sur les chantiers neufs les possibilités d'intégration paysagères sont variées mais dépendent pour beaucoup de l'architecte engagé.

▪ Signalétique d'animation culturelle :

Une signalétique d'animation culturelle est présente sur le réseau d'autoroutes, sa mise en place est financée par les sociétés concessionnaires. Le groupe SANEF estime que cette signalisation accorde peu de place pour le paysage, même s'il peut figurer sur le fond d'un panneau mentionnant un symbole de la région traversée.

▪ Position de la société par rapport au territoire traversé :

Selon SANEF, le rôle d'une société d'autoroute en matière de paysage consiste à se raccorder à l'existant, à broder à partir de l'existant. Cette position traduit l'attention accordée aux territoires traversés.

Grille d'entretien

Première partie

- Présentation personnelle

Étudiante en école d'Aménagement du Territoire

- Présentation de la recherche

Réalisation d'un projet de fin d'étude sur le thème de la relation entre les autoroutes et le paysage des territoires traversés.

- Obtention des coordonnées du répondant

Préciser selon les cas comment et par qui j'ai obtenu ses coordonnées.

- Objectif et finalité de la recherche

Connaître l'approche paysagère mise en place par les sociétés concessionnaires d'autoroute

Deuxième partie

Informations générales sur la société et le répondant

- Généralités sur la société concessionnaire d'autoroute
 - Quelle est la composition de la société? Quels types de services sont présents dans la société? Est-il possible de connaître l'organigramme de la société?
 - Avec quelle dimension le paysage est-il rattaché ?
 - Au sein de ce service, quelles sont les professions représentées ? Quel est l'effectif du service? Quelle est la formation reçue par les personnes travaillant au sein de ce service ? Ces personnes sont-elles toutes titulaires ? Y a-t-il du mouvement dans l'équipe? Si oui, à quelle fréquence ?
- Renseignements sur le répondant
 - Quelle est votre fonction dans la société ?
 - Depuis combien de temps travaillez-vous au sein de cette société?
 - Quelle est votre formation ?
 - Avez-vous eu des expériences précédentes sur le thème du paysage ? Si oui, quelles sont-elles ?

Informations sur le paysage et l'approche paysagère

- La politique en matière d'insertion paysagère de l'ouvrage
 - De manière globale, quelle est la politique générale de la société pour l'insertion paysagère de l'ouvrage ?
 - Est-ce une priorité pour la société ?
 - Quelle définition du paysage pouvez-vous me donner?

- Comment la société concessionnaire prend-elle en compte le paysage des territoires traversés?
- Concrètement, quelles sont les interventions mises en place pour la découverte du paysage depuis l'autoroute?
- Quel budget est destiné à l'approche paysagère (pour le projet d'autoroute en lui-même et non pas dans le cadre de la politique du 1% paysage et développement) ?
- Quels éléments intégrez-vous au terme "budget pour l'approche paysage" ? (les plantations, les modelés de terrassements, le parti architectural, ... ?)
- Quel est le différentiel (estimation) entre le budget prévu initialement pour le thème du paysage (pendant les phases études) et le budget final alloué (à la fin des travaux)?
- La politique du 1% paysage et développement
- Avez-vous mis en place la politique du 1% paysage sur votre réseau ? Si oui, sur quel(s) tronçon(s) plus précisément ?

Si oui :

- Comment s'est mise en place cette politique? Quelles en ont été les modalités d'application de la politique ? Quel a été le calendrier de la procédure ?
- Comment sont choisis les projets retenus ?
- Quels liens la société entretient-elle avec les élus et les acteurs locaux ?
- Quelle est l'implication de la société d'autoroute dans cette politique paysage : agit-elle simplement comme financeur ou bien comme moteur pour les projets ?
- Quel bilan tirez-vous de cette politique ?
- A quelles difficultés la société a-t-elle été confrontée dans la mise en place de cette politique?
- Quel est l'apport de cette politique par rapport aux mesures mises en place par la société pour insérer l'autoroute en tant que telle ?
- La société a-t-elle un lien avec le comité national 1% ? Si non : pourquoi ?

Informations sur la prise en compte du territoire traversé

- Comment la société prend-elle en compte le territoire qui se retrouve traversé par l'autoroute pendant les phases études? Et pendant la phase de conception détaillée du projet et de chantier ?
- L'opinion de la population du territoire traversé est-il pris en compte? Si oui, comment ?
- En fonction des axes autoroutiers qui sont concédés à la société, le territoire traversé a-t-il pu présenter des contraintes à la mise en place de l'approche paysagère? Si oui, lesquelles?

Informations sur les équipements et annexes de l'autoroute

- Quel rôle peut jouer la signalétique d'animation culturelle dans la découverte du paysage?
- Quelles interventions paysagères sont mises en place sur les aires de repos afin de favoriser la découverte du paysage des territoires traversés?
- Sur les aires de repos ou de service, existe-t-il des liens avec les activités proches des régions traversés (vente de produits locaux, incitation à sortir de l'autoroute, ...) en dehors des financements pour le 1% paysage ?