

Politique 1% Paysage et Développement

Dossier d'axe : Autoroute A63 entre Salles
et Saint-Geours-de-Maremne



Septembre 2013



Sommaire

Préambule	4
Définition de l'aire d'éligibilité.....	6
L'aire d'éligibilité : délimitation et justification	7
Méthodologie de détermination de l'aire d'éligibilité	8
Cartographie de l'aire d'éligibilité.....	9
Les objectifs de la démarche 1% Paysage et Développement	16
Objectif 1 : maîtriser et harmoniser les dynamiques urbaines liées à l'A63.....	20
Promouvoir un développement harmonieux autour de l'A63	20
Développer des logiques de circulations alternatives.....	22
Valoriser les liaisons transversales entre l'A63 et les centres bourgs.....	24
Objectif 2 : améliorer la qualité urbaine a l'échelle locale	26
Qualifier les entrées de bourgs	26
Valoriser la centralité dans les communes.....	28
Objectif 3 : préserver les espaces naturels et renforcer l'attractivité touristique	30
Mettre en valeur le petit patrimoine et développer les circuits touristiques	30
Vivifier le chemin de Compostelle.....	32
Démarche à suivre pour le montage d'un projet	34



Maître d'ouvrage :

DREAL Aquitaine
Service Mobilité, Transports et Infrastructures (SMTI)
Cité administrative - Rue Jules Ferry - 33090 BORDEAUX
Téléphone : 05 56 24 82 08

SYSTRA

Maître d'oeuvre :

SYSTRA
72-74 rue Henry Farman - 75015 PARIS
Tél : 01 70 98 37 18
www.systra.com

Préambule



La politique du « 1% Paysage et Développement » est définie par la circulaire interministérielle du 31 mars 2005. Elle traduit la volonté de l'Etat d'encourager les collectivités locales riveraines de nouvelles infrastructures routières à tirer le meilleur parti de l'investissement exceptionnel réalisé.

Cette politique se traduit par une démarche partenariale entre l'Etat, les collectivités locales et le concessionnaire. Elle permet de subventionner des actions de maîtrise d'ouvrage locale, à condition qu'elles soient situées en dehors de l'emprise routière et dans la zone d'éligibilité.

Le dossier des engagements de l'Etat prévoit la mise en oeuvre de la politique «1% Paysage et Développement» dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne.

Une démarche partenariale

Il s'agit d'une démarche incitative à l'attention des acteurs locaux qui poursuit un double objectif :

- les amener à une meilleure prise en compte des atouts de leur territoire pour développer de nouvelles activités dans les espaces proches de la future infrastructure ;
- les conduire à participer financièrement à des actions de mise en valeur paysagère ou de développement touristique dans ces même espaces afin de favoriser le développement cohérent et durable de ces territoires.

La circulaire du 31 mars 2005 relative à la politique « 1% Paysage et Développement » prévoit l'élaboration d'un « dossier d'axe », composé d'un diagnostic du paysage, d'une charte d'objectifs et d'un programme d'actions.

Elle insiste notamment sur les idées suivantes :

- le partenariat entre les acteurs est à instituer dès le début de la démarche : engager le partenariat dès l'amont du dossier permet une plus grande appropriation des enjeux de la politique du «1% Paysage et Développement» par des acteurs locaux ;





- c'est une politique d'axe : elle est avant tout une **politique d'accompagnement du projet d'infrastructure, sur un territoire circonscrit**. Ce territoire sera clairement explicité pour définir précisément le périmètre d'éligibilité des actions subventionnables ;
- elle est une **politique paysagère axée sur la valorisation du cadre de vie**. Elle nécessite un diagnostic de paysage mettant en évidence les enjeux paysagers et patrimoniaux ;
- cette politique peut se résumer par la **réalisation d'actions**. Cependant, celles-ci doivent être **guidées par une réflexion prospective** concernant l'ensemble de l'itinéraire. Il s'agit dès lors de veiller à la cohérence entre les trois stades du dossier : diagnostic du paysage, charte d'objectifs, programme d'actions ;
- la démarche aboutit à l'**élaboration d'un document de programmation d'actions**, qui explicite les typologies de projets susceptibles d'être retenus, les enjeux auxquels ils renvoient, leur répartition géographique et leur hiérarchisation.

Une élaboration en 3 phases

Conformément à la circulaire du « 1% Paysage et Développement » du 31 mars 2005, le **présent dossier d'axe a reposé sur 3 phases** : une phase de diagnostic avec notamment des entretiens avec les élus ou leur représentant, une phase de rédaction de charte d'objectifs ayant conduit à la définition de l'aire d'éligibilité et enfin la phase de programme d'actions permettant de retenir les actions et les orientations du dossier d'axe.

La charte d'objectifs a permis de définir la zone de **covisibilité stricte** qui correspond aux parties de territoire découvertes depuis l'infrastructure ou desquelles une partie de l'infrastructure (chaussée, ouvrage d'art, talus, protections phoniques, etc.) est visible et la **zone d'éligibilité**.

C'est à l'intérieur de cette zone que des études ou actions pourront être éligibles. Cette zone d'éligibilité peut inclure des communes que l'autoroute ne traverse pas. Pour chacune des entités paysagères situées à l'intérieur de la zone d'éligibilité, la charte fixe les **principaux objectifs à atteindre** en matière de développement et de valorisation des territoires et de leur environnement.





Définition de l'aire d'éligibilité

L'aire d'éligibilité : délimitation et justification

La circulaire du 31 mars 2005 relative à la politique 1% Paysage et Développement précise que les études et les actions éligibles doivent se situer dans des zones « *en principe constituées des aires de visibilité et de covisibilité* ».

Un paysage dominé par la forêt

L'itinéraire de l'A63 offre des échappées réduites sur l'horizon, à travers un paysage typique : la forêt de pins landais.

L'autoroute A63 présente peu d'interactions visuelles avec les communes qu'elle traverse, les centres-bourgs étant le plus souvent relativement éloignés de l'infrastructure. L'aire de covisibilité, définie au sens strict comme « *les territoires ou parties de territoire traversés par l'infrastructure, visibles de celle-ci ou desquels une partie de l'infrastructure est visible* », réduit fortement le champ d'action.

Dans ce contexte particulier, l'insertion de l'autoroute dans le territoire invite plutôt à considérer une aire élargie (appelée aire d'éligibilité) qui comprend les communes traversées mais également quelques localités avoisinantes.

La définition d'une aire d'éligibilité est donc nécessaire, pour parachever le cadre donné par l'aire de covisibilité stricte et adapter la démarche 1% Paysage à la conjonction de l'A63.



Echangeur de l'A63 à Castets

Les 21 communes éligibles

L'aire d'éligibilité comprend la totalité du territoire des 17 communes directement traversées par l'autoroute et 4 communes situées immédiatement à proximité.

Les 17 communes présentées dans le tableau ci-dessous composent la zone de covisibilité stricte avec les abords de l'autoroute. Les 3 premières font partie du département de la Gironde et les 14 autres sont situées dans le département des Landes.

Les 4 communes desservies par des échangeurs mais non traversées par l'autoroute sont : Moustey, Ychoux, Commensacq, Taller. Ces communes sont situées à proximité immédiate de l'aire de covisibilité stricte.

Communes	Linéaire de l'A63 par commune en km
Salles	3,2
Lugos	3,5
Belin-Beliet	8,1
Saunac et Muret	9,8
Liposthey	8,7
Pissos	3,9
Lüe	2,6
Labouheyre	7,7
Solferino	4,0
Escource	7,2
Onesse-et-Laharie	14,4
Sindères	0,2
Lesperon	10,6
Castets	12,3
Herm	14,6
Magescq	11,1
Saint Geours de Maremne	2,7

Eléments de compréhension et de justification des communes intégrées dans l'aire d'éligibilité

Trois communes ayant une partie de leur territoire communal qui borde l'aire de covisibilité stricte, et un développement étroitement lié à celui de l'autoroute ont été intégrées dans l'aire d'éligibilité. **Il s'agit de Taller, Moustey, et Commensacq.**

L'intégration de ces communes permettra de favoriser les démarches partenariales dans la proposition des actions au titre de la politique du 1% Paysage et Développement.

Par ailleurs, l'intégration de la commune d'**Ychoux** dans l'aire d'éligibilité desservie par une liaison transversale depuis l'A63 au niveau de l'échangeur de Liposthey, pourrait constituer une opportunité pour les enjeux en termes de desserte de l'arrière-pays landais (Cf. carte de l'aire d'éligibilité page 15).

Méthodologie de détermination de l'aire d'éligibilité

L'aire de covisibilité au « sens strict », c'est-à-dire au sens de la circulaire du 31 mars 2005 a été déterminée par le biais d'une **approche terrain**. Ainsi, deux campagnes de reconnaissance ont été réalisées :

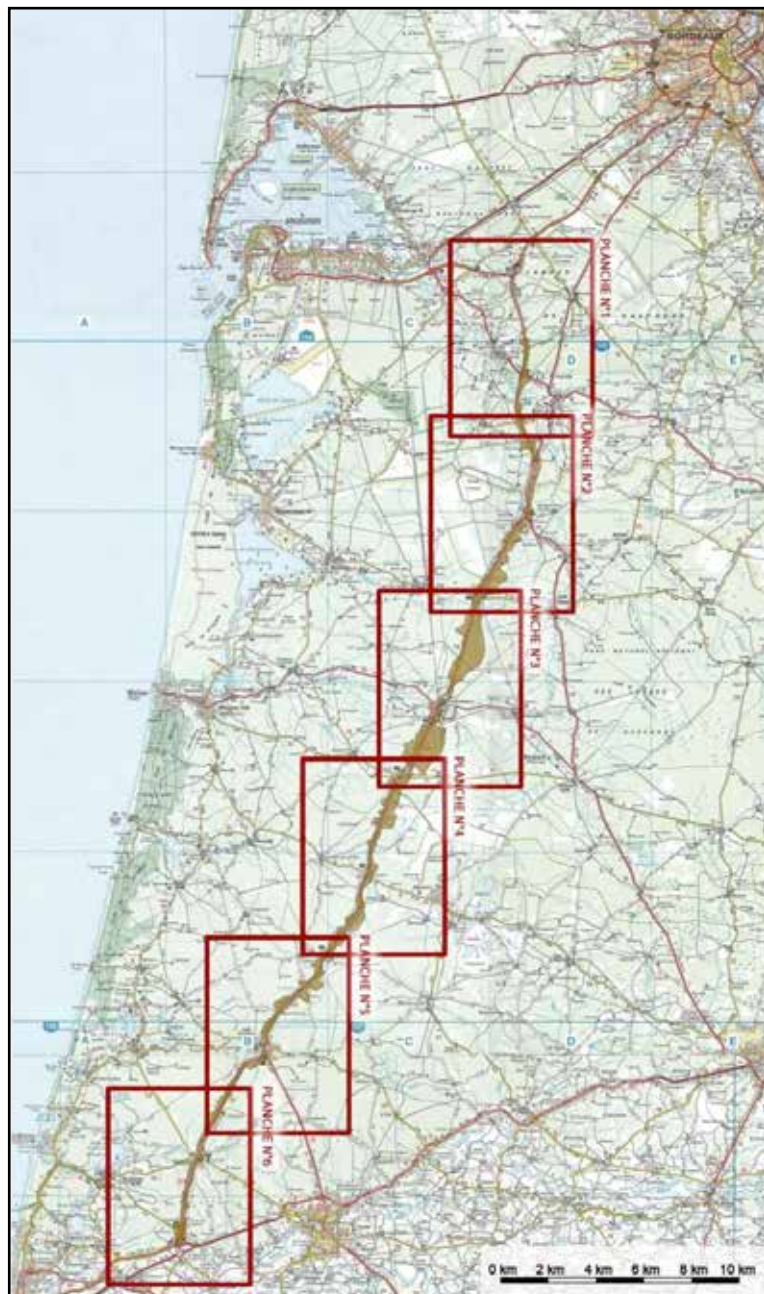
- La première courant du mois de février 2012,
- La deuxième courant du mois de juin 2012.

La deuxième campagne a permis de confirmer ou d'infirmer le périmètre préalablement défini lors de la première visite de terrain. Le périmètre retenu est ainsi une représentation fidèle des territoires d'aujourd'hui.

La définition du périmètre de covisibilité strict a été effectuée depuis l'A63 et, lorsque cela a été possible, depuis l'ancienne RN10 qui borde l'infrastructure autoroutière sur la majeure partie de son territoire.

Des « escales » dans les villages ont également été nécessaires : dans ce cas précis, l'A63 a été considérée comme visible lorsque la voirie, les poids lourds circulant sur celle-ci ou les éléments associés à l'autoroute (de type passages supérieurs) l'étaient.

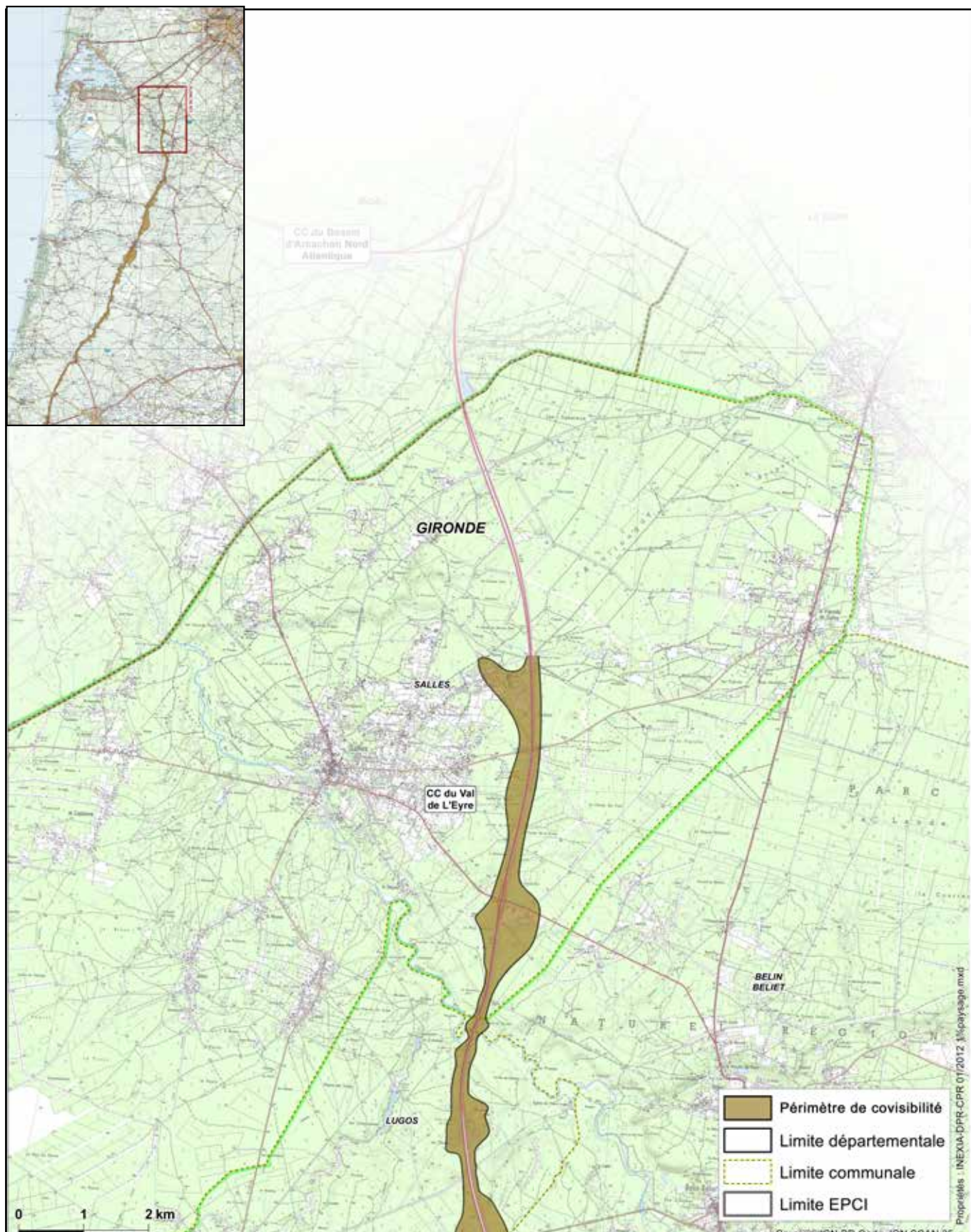
Les résultats détaillés de l'étude de l'aire d'éligibilité, après les visites de terrains notamment, sont représentés sur 6 planches cartographiques, suivies d'une carte de synthèse.

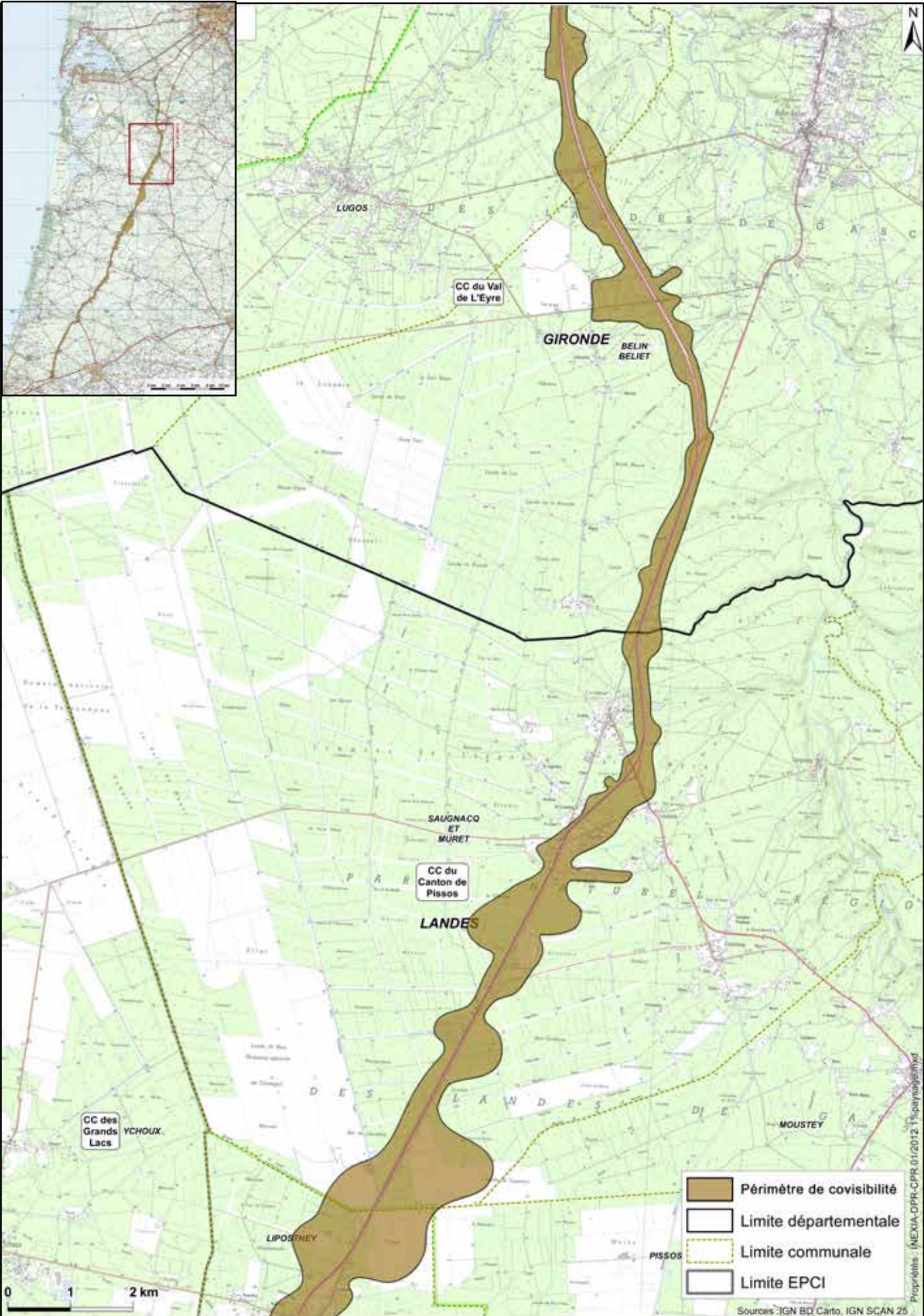


Cartographie de l'aire d'éligibilité

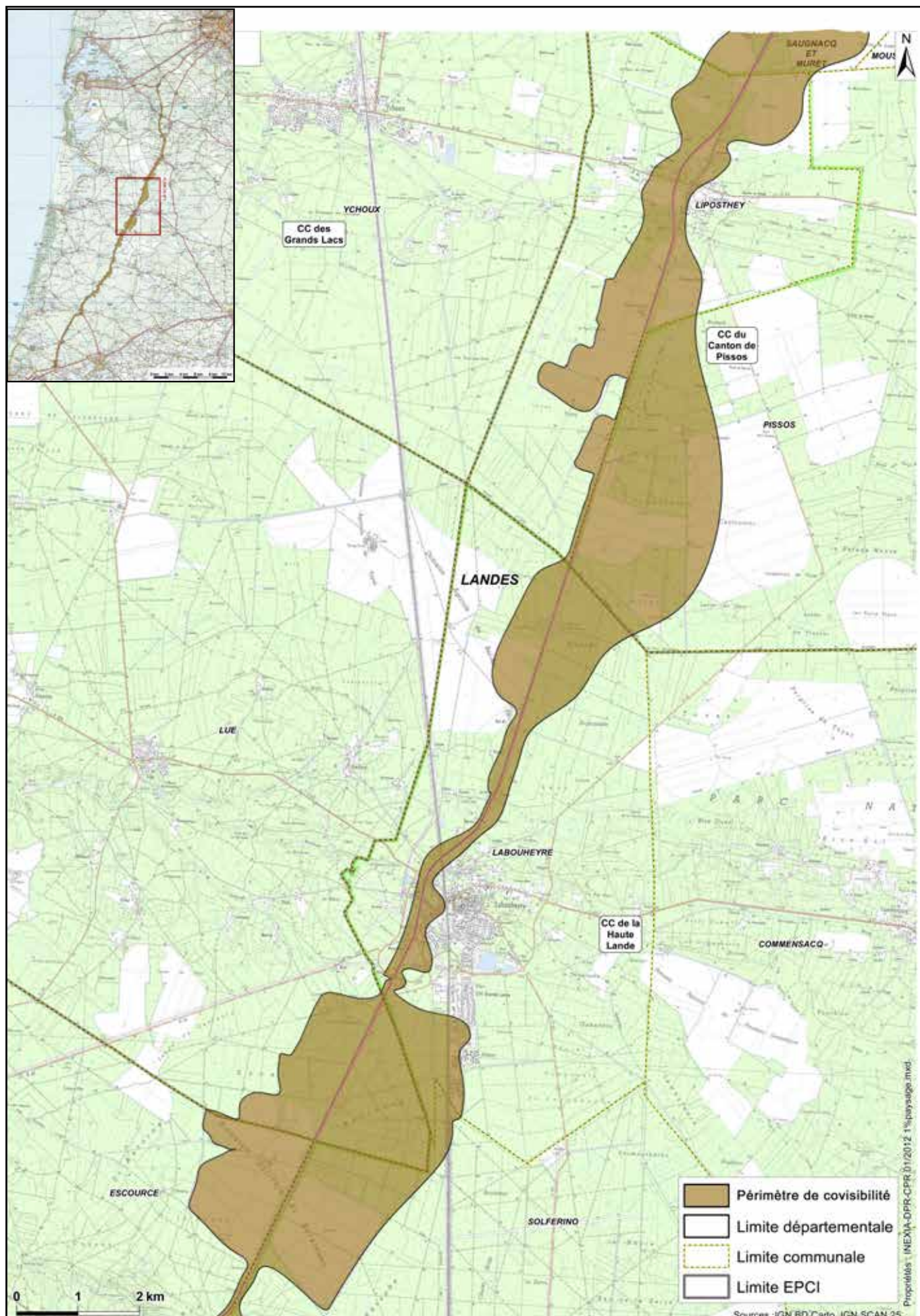
L'aire de covisibilité stricte

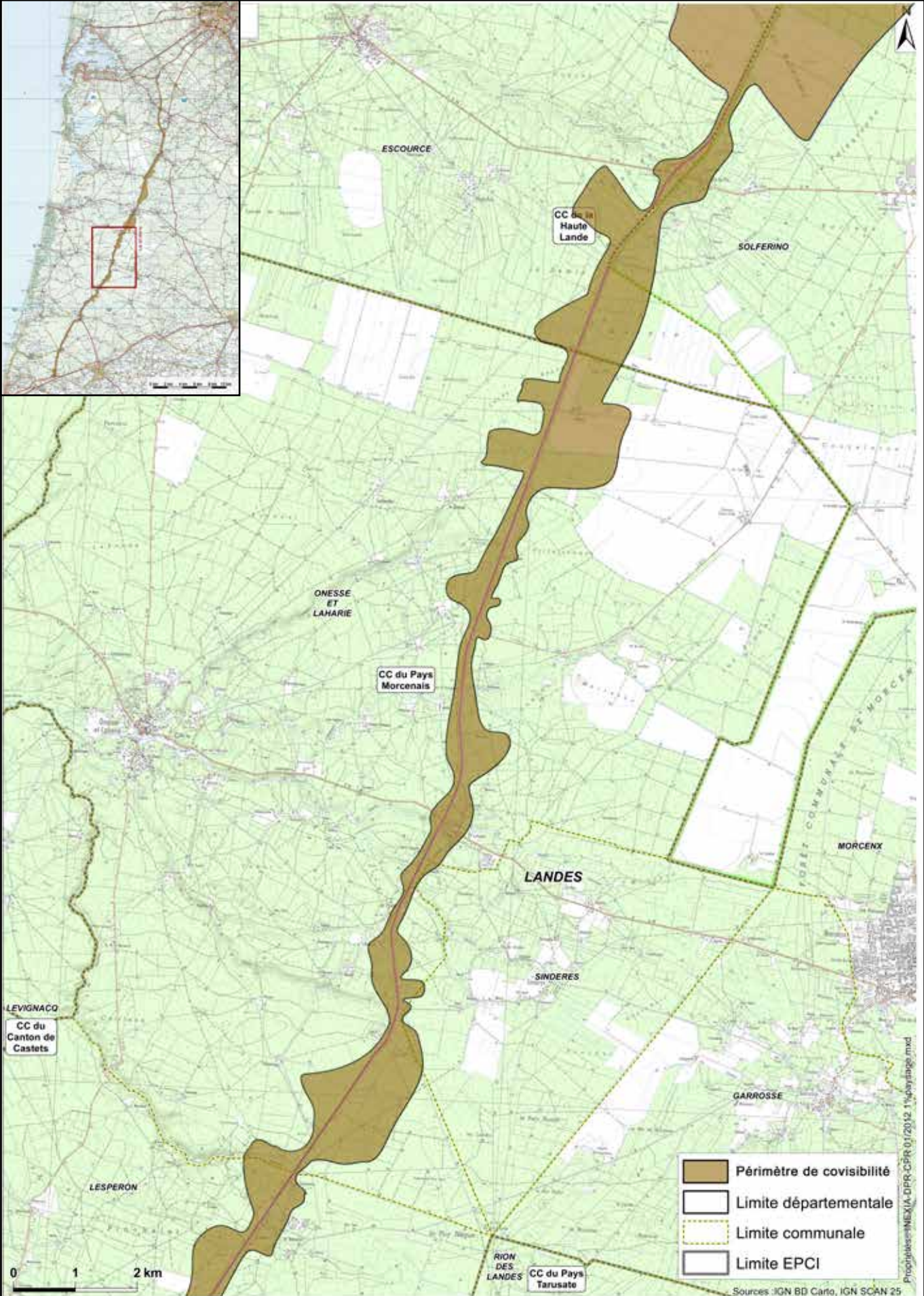
Tronçon 1/6



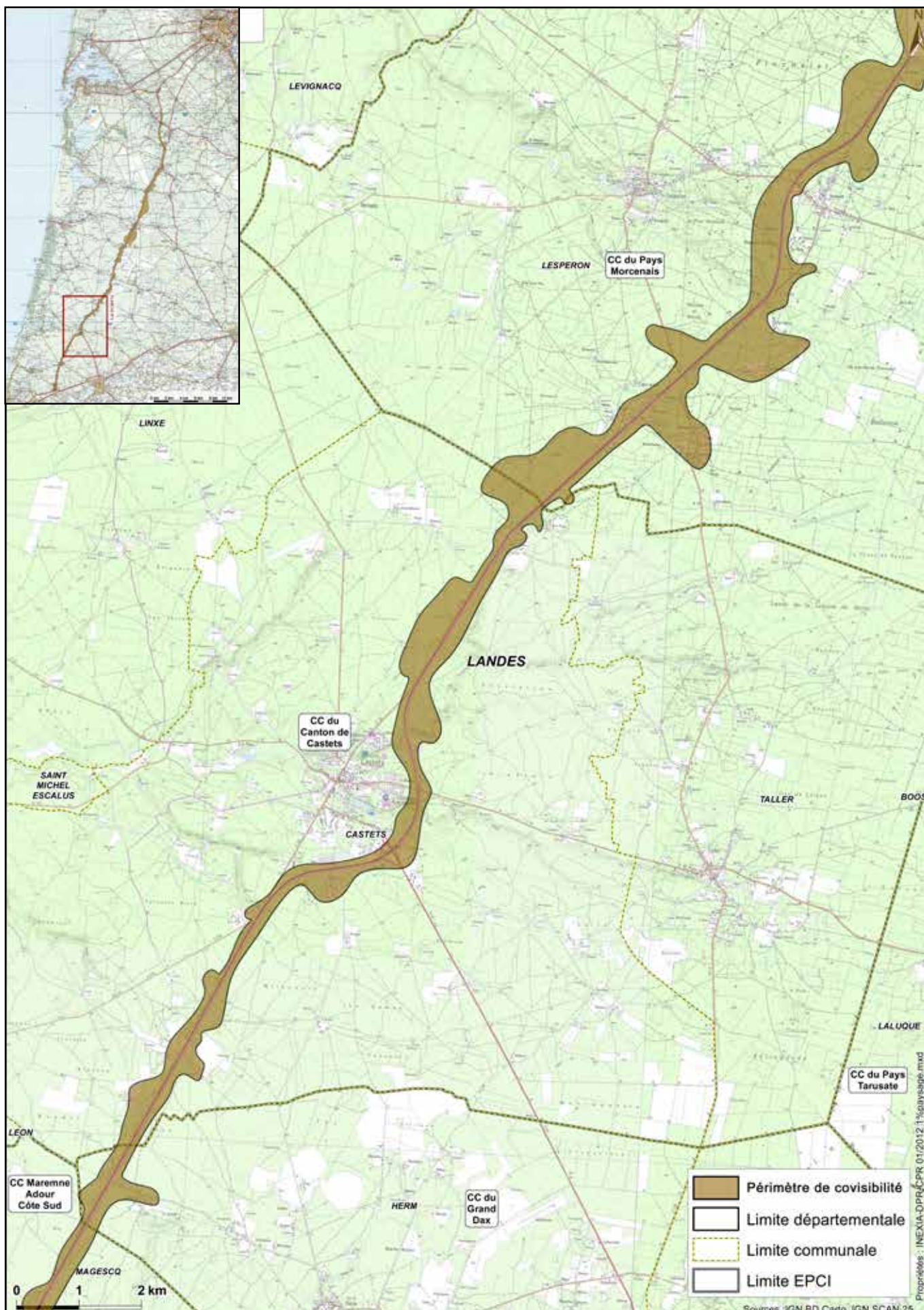


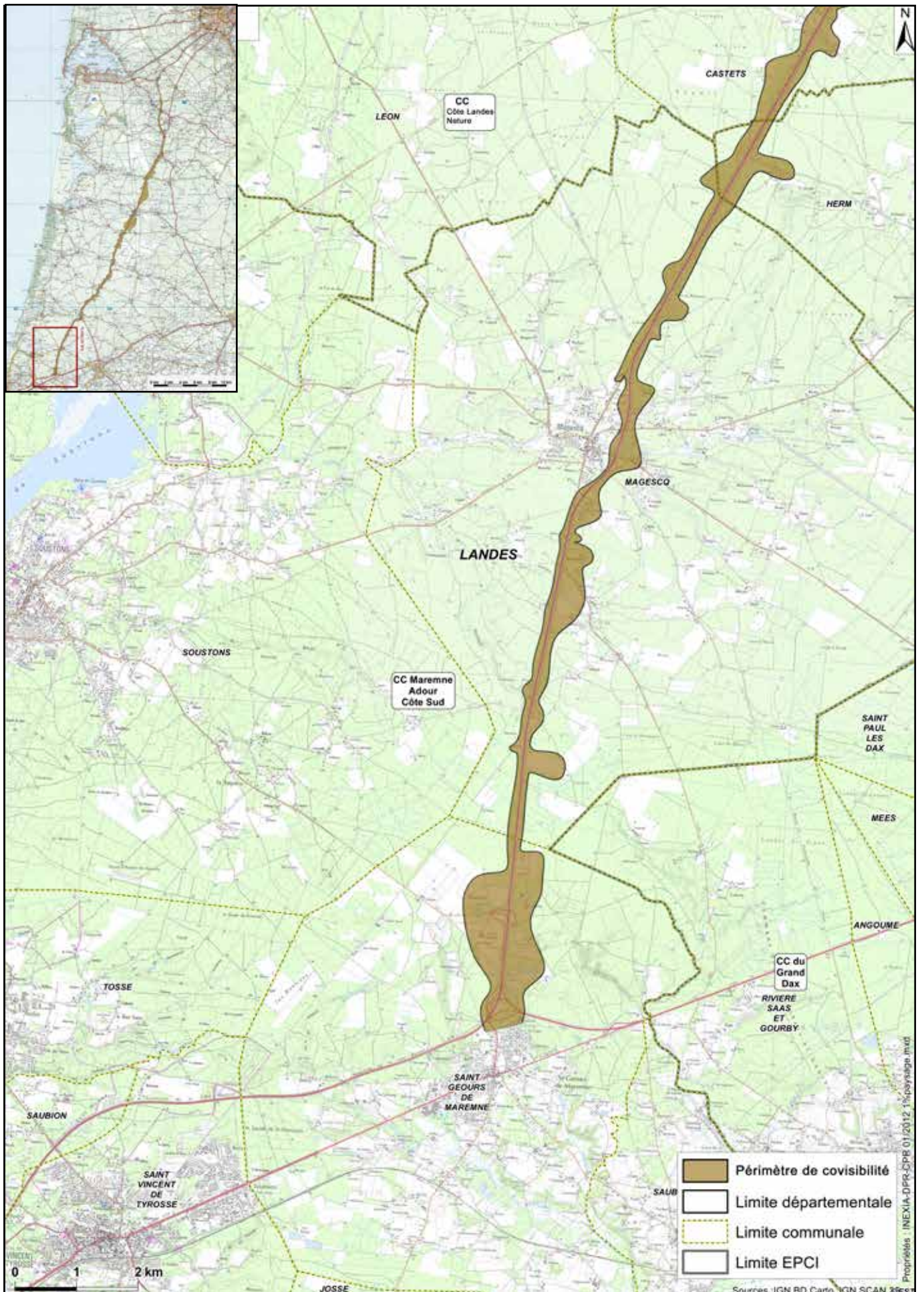
10





12





L'aire d'éligibilité





Les objectifs de la démarche 1% Paysage et Développement

Présentation du programme d'actions

Le présent chapitre traite le programme d'actions prévisionnel de gestion des espaces remarquables et de valorisation des paysages dans une logique de développement local.

Ce programme fixe les principes d'actions susceptibles d'être cofinancées dans le cadre de la politique du « 1% Paysage et Développement ». Ces principes sont issus des travaux menés jusqu'alors (entretiens avec les élus ou leur représentant, diagnostic par des visites in situ et charte d'objectifs). Le programme présente une hiérarchisation des actions ou études permettant d'aboutir et de définir la part cofinancée par la société concessionnaire d'autoroute.

Le programme d'actions devra être validé par le « comité national de gestion et de suivi du 1% Paysage et Développement ».

Une action peut être financée si la signature de la convention de financement de l'action n'est pas postérieure de plus de trois ans à la mise en service de l'autoroute. Les travaux de réalisation devront alors être engagés dans l'année qui suit la signature de la convention de financement du projet.

La prise en compte des actions dans les documents d'urbanisme doit avoir été opérée, ou engagée avant leur approbation.

Le programme d'actions est décliné suivant les trois axes identifiés dans la charte d'objectifs. Pour chacun de ces axes découlent des actions et chacune de ces actions est illustrée par un exemple de projet de territoire.

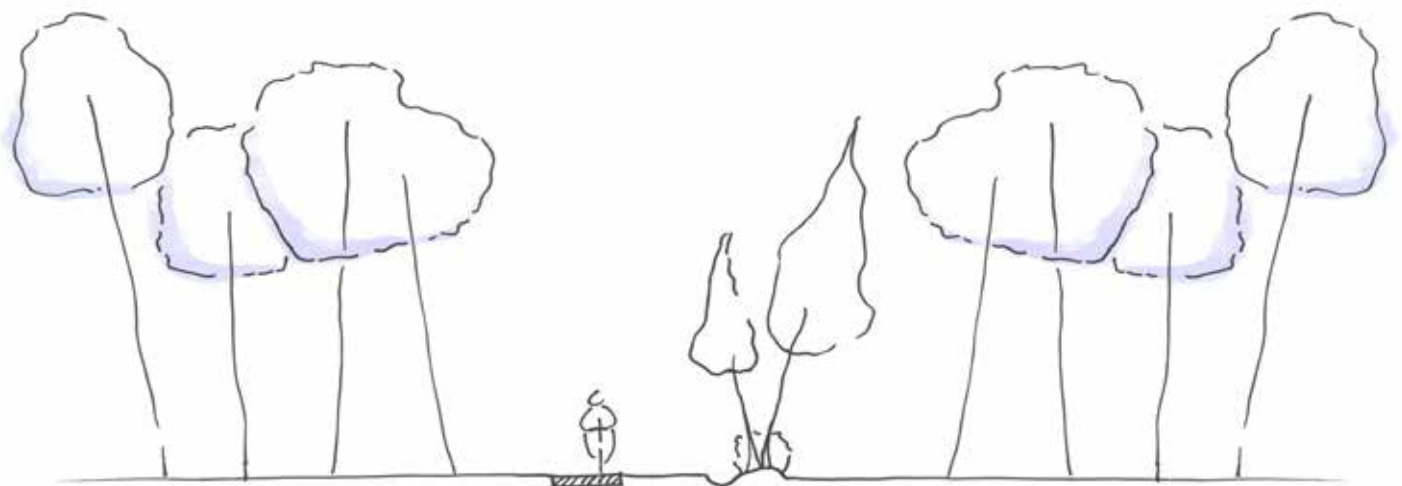
Les actions servent à illustrer le type de projet éligible au titre de la politique du 1%. Les collectivités locales bénéficiaires de cette politique doivent porter un projet situé dans l'aire d'éligibilité et respectant les orientations du Dossier d'axe.



Piste cyclable



Confortement des alignements de platanes à Saint-Geours-de-Maremne



Le cadre des actions éligibles



La politique du « 1% Paysage et Développement » permet de cofinancer des études de mise en valeur des paysages et des territoires. Elle peut également cofinancer des actions concrètes d'aménagement des territoires assurant un développement économique, culturel ou touristique.

Les bénéficiaires

Tout maître d'ouvrage public local (commune, communauté de communes, groupement de communes, établissement public, département, chambre consulaire, etc.) peut bénéficier de la démarche «1% Paysage et Développement».

Les actions éligibles doivent être situées dans l'aire d'éligibilité, répondre à l'un des trois axes définis dans la charte d'objectifs et se conformer aux orientations du programme d'actions.

Les projets contribuant à la cohésion et à l'attractivité des territoires à savoir des projets ambitieux, fédérateurs et ayant un réel impact sur le paysage et le développement seront privilégiés. La part cofinancée peut alors atteindre le taux maximal de subvention.

Le comité local de suivi, réuni le 22 mars 2013, se décomposera (après validation du dossier d'axe par le comité national de gestion et de suivi du «1% Paysage et Développement ») en deux comités départementaux de suivi (un comité par département). Celui-ci sera compétent pour réceptionner les dossiers des porteurs de projets, en assurer l'instruction, décider de l'éligibilité des projets et définir un taux de subvention pour les études et/ou les actions concrètes.

Les projets retenus par le comité départemental de suivi feront l'objet d'une convention d'attribution de subvention dite « convention de financement de projet » établie entre le maître d'ouvrage (porteur de projet), la société concessionnaire de l'autoroute et l'Etat représenté par le Préfet de département.

Ne seront pas financés au titre du 1% Paysage :

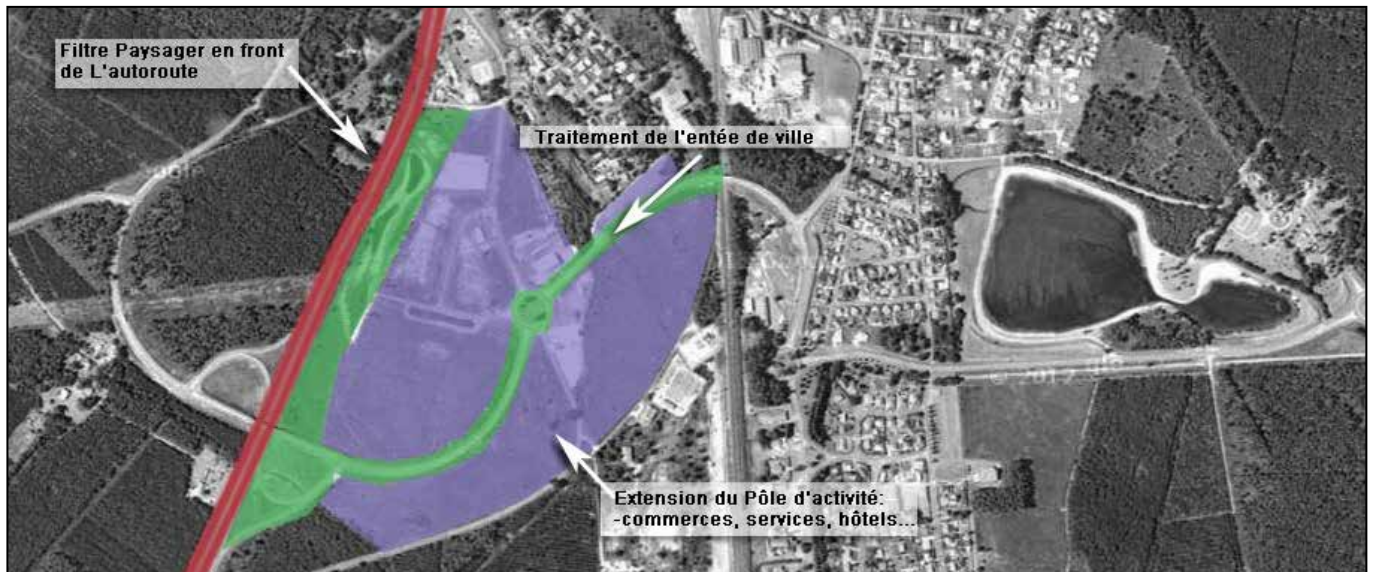
- les actions situées dans l'emprise de la concession, ou répondant à une obligation réglementaire ou imposée au maître d'ouvrage par le dossier d'engagement de l'Etat,

Présenter un dossier : la marche à suivre

Le porteur de projet devra présenter un dossier de projet comprenant notamment :

- *une fiche de synthèse rappelant les principales données de l'opération,*
- *la présentation détaillée du projet comprenant ses objectifs, les chapitres de dépenses avec une estimation détaillée des dépenses et les objectifs du dossier d'axe poursuivis,*
- *la délibération autorisant le projet,*
- *le plan de financement,*
- *le calendrier prévisionnel de l'opération.*

Financement des études et des actions



L'échangeur de Labouheyre : Création d'une Porte de la Haute Lande, orientée sur le tourisme et les services

- les projets sans valeur ajoutée pour le paysage (aménagement intérieur d'un bâtiment, déplacement de réseaux, etc.),
- les actions, y compris études, relatives aux travaux d'infrastructures de voiries et leurs annexes (excepté pour les projets mentionnés en encadré page 22),
- les projets répondant à une obligation réglementaire.

Les porteurs de projets doivent apporter une contribution au moins équivalente à 50% du montant du projet. Une pluralité des financements dans le plan de financement du projet est possible.

Dans le cas de subvention publique, la participation du maître d'ouvrage devra être au minimum de 20% du montant HT du projet et le montant des subventions publiques ne devra pas dépasser le seuil de 80% du montant HT du projet.

Le comité départemental de suivi au sein de chaque département pourra moduler et appliquer le taux de subvention sous réserve que les projets respectent les orientations du dossier d'axe. Les projets ambitieux, fédérateurs et ayant un réel impact sur le paysage et le développement des territoires pourront se voir attribuer le taux maximal de 50%.

Dans le même esprit, les études paysagères et de développement des territoires regroupant plusieurs communes ou groupement de communes seront privilégiées afin de disposer d'une vision globale des territoires. Les actions concrètes pourront alors se décliner par commune ou groupement de communes. Ces études privilégiées pourront bénéficier d'un taux de subvention élevé dans la limite du taux maximal de 50%.

Seules les dépenses des projets impactant le paysage et le développement seront cofinancées. Le comité départemental de suivi veillera lors de l'instruction des dossiers déposés à définir précisément l'assiette des travaux éligibles.

Les taux de subvention seront appréciés par le comité

départemental de suivi dans chaque département au regard des objectifs recherchés par le porteur du projet.

Ce taux de subvention pourra varier entre 15% et 50%.

Les projets situés dans l'aire de covisibilité « stricte » et qui respectent les orientations du dossier d'axe pourront se voir attribuer le taux de cofinancement maximal.

Les textes qui régissent la démarche «1% Paysage et Développement» notamment la circulaire interministérielle du 31 mars 2005 et le décret du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissement fixent un certain nombre de critères et de conditions.»

Les études préalables ou de projet devront être confiées en priorité à des équipes pluridisciplinaires pour intégrer les aspects géographiques, historiques, paysagers et sociaux. Un paysagiste devra obligatoirement faire partie de la composition de l'équipe.

A titre exceptionnel, certains bâtiments ou ensemble de bâtiments situés dans l'aire d'éligibilité et appartenant à des personnes privées pourront bénéficier d'une aide, sous condition que le dossier soit soutenu par la collectivité.

Animation et fonctionnement

Le comité local de suivi est divisé en deux comités départementaux de suivi ; un comité départemental de suivi par département. Le comité départemental de suivi est présidé par le Préfet de département et il est assisté de la DDTM du département et de la DREAL Aquitaine. Il est chargé d'approuver les projets bénéficiant de la démarche «1% Paysage et Développement», de fixer les règles de subvention (modulation, plafonnement) et d'arrêter le montant de la subvention accordée à chaque projet retenu. Il veille, en lien avec la préfecture de région Aquitaine, au respect des objectifs du présent dossier d'axe et à la cohérence générale des projets. Il est réuni sur l'initiative du Préfet de département.

Promouvoir un développement harmonieux autour de l'A63



Signalétique entrée ouest d'Atlantisud



Entrée 1 de Sylva 21 (Belin-Beliet)



Bâtiment d'entreprise à Atlantisud

■ Rappel du diagnostic

La première image de la commune offerte aux automobilistes de l'A63 est constituée par les 12 échangeurs, qui jalonnent le parcours. Ils forment des lieux privilégiés pour la promotion et la mise en valeur du territoire.

Des Zones d'Activités Economiques (ZAE) existantes à exploiter

Plus de 400 Ha de ZAE, répartis sur 3 lieux stratégiques, sont déjà aménagés et pour la plupart en attente d'affectation. Ces dimensions assez imposantes doivent être mises en avant pour empêcher un éparpillement des bâtiments d'entreprises tout le long de l'A63. Leur intégration réfléchie au paysage sera également un atout.

Il est donc essentiel de traduire la notion de vitrine du territoire dans ces projets d'aménagement pour permettre une vision d'ensemble harmonieuse, en incorporant le mieux possible les bâtiments économiques à l'environnement forestier.

Cette intégration paysagère donnera une image qualitative de ces pôles, et leur permettra de se démarquer les uns par rapport aux autres.

■ Orientations

Une réflexion sur l'aménagement des abords de ces échangeurs et des Zones d'Activités attenantes favoriserait la valorisation de ces espaces. En effet, une meilleure intégration de ces pôles à l'environnement forestier permettrait de leur donner une image qualitative et de créer une vitrine du territoire.

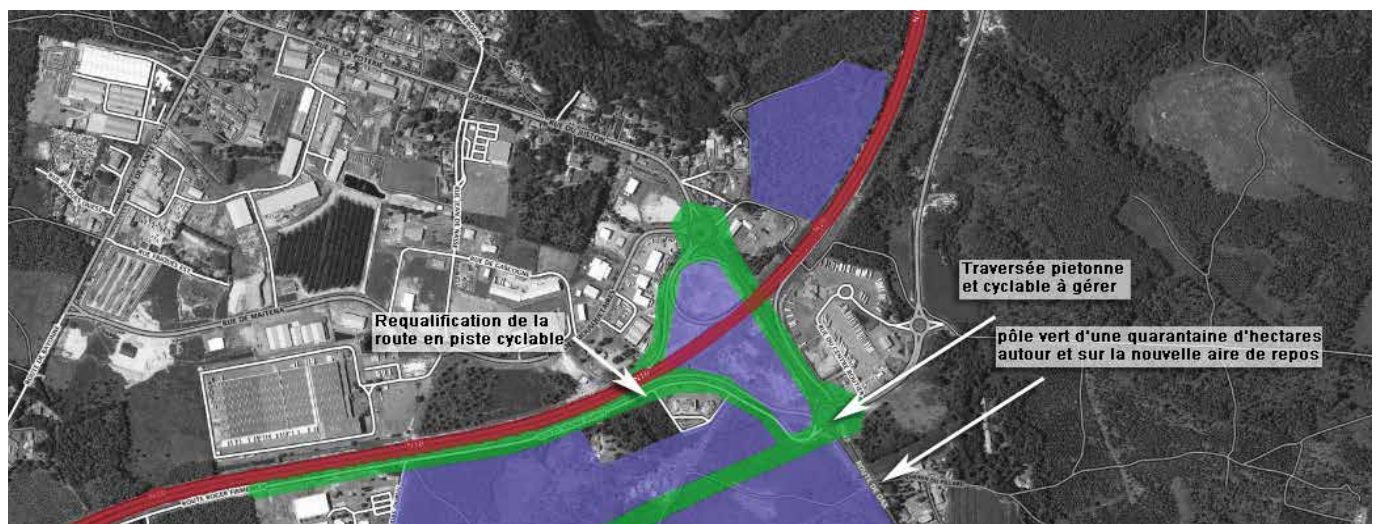
■ Principes d'actions à mener

Pour les Zones d'Activités Economiques :

- Réalisations d'études urbaines, de chartes paysagères liées à l'insertion des Zones d'Activités Economiques.
- Favoriser l'intégration des Z.A.E. en cohérence avec les paysages existants.

■ Proposition d'actions éligibles

- Etudes urbaines et chartes paysagères réalisées par des spécialistes (paysagistes, urbanistes, etc.) ;
- Travaux d'insertion des Zones d'Activités Economiques.



Echangeur de Castets, Extension de la ZAE orientée sur l'industrie et les services

Développer des logiques de circulations alternatives



Stationnement « sauvage » près d'un échangeur



Stationnement près de l'échangeur de Saint-Geours-de-Maremne



La piste cyclable Lo Camin de Hé à Castets

Rappel du diagnostic

Les offres alternatives à la voiture sont en cours de développement à proximité de l'A63. Le transport ferroviaire est encore peu présent, bien qu'appelé à se développer. Un système de Transport à la Demande (TAD) est en train de se mettre en place.

Le développement du covoiturage

De nombreux habitants du territoire travaillent sur les agglomérations de Bordeaux, au nord de l'A63, ou de Bayonne au Sud. Ils effectuent pour la plupart des migrations pendulaires et beaucoup de voitures stationnent sur les bas-côtés aux abords des échangeurs.

Plusieurs communes ont des projets de réalisation d'aires de covoiturage. Ce modèle de déplacement est déjà ancré dans le territoire mais il doit prendre son essor.

Les sites les plus sensibles sont situés sur les communes de Salles, Onnesse-et-Laharie (abords de la RD38), Lesperon et Labouheyre.

Des pistes cyclables fréquentées mais peu connectées

Le territoire parcouru par l'A63 possède plusieurs grandes pistes cyclables, dont celles menant au littoral, très connues et très fréquentées.

D'autres pistes existent tout au long de l'itinéraire au niveau communal, mais elles ne sont pas connectées au réseau principal. Elles s'inscrivent le plus souvent dans les emprises des anciennes voies ferrées des Landes sous maîtrise foncière communale ou départementale.

Les sites les plus significatifs à cet égard se trouvent à Liposthey (abords de la RD43), Lesperon, Lugos, Herm et Onnesse-et-Laharie.

Trois orientations données par ce constat :

- Promouvoir la desserte des territoires notamment de l'arrière pays par la valorisation des liaisons douces entre cœurs de bourgs, espaces agricoles ou forestiers, sites touristiques ou patrimoniaux et bords de l'eau.
- Favoriser l'aménagement qualitatif et paysager d'aires de stationnement de véhicules aux abords de l'autoroute pour le relais à pieds ou à vélo et pour le covoiturage.
- Harmoniser l'offre cyclable, au niveau local et départemental, avec la création de connexions et des actions de communication pour renforcer l'attractivité des modes doux.

Financement 1% Paysage et Développement • Etudes et aménagement paysager d'aires de stationnement de véhicules aux abords de l'autoroute pour le relais à pieds ou à vélo et pour le covoiturage.

Pour les travaux de mise en valeur paysagère et touristique des itinéraires de découverte, des sentiers d'interprétation et des circulations douces (résorption de points noirs paysagers, plantations...). En matière de travaux de voirie, pourront bénéficier d'une aide les petites aires de stationnement associées aux itinéraires cyclables et les cheminements piétonniers. Les travaux de voiries des pistes cyclables et des aires de stationnement devront avoir un lien fort avec l'infrastructure autoroutière.

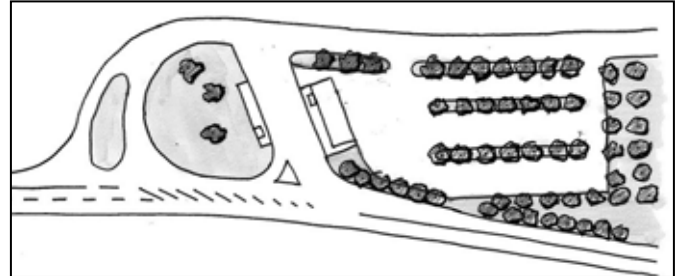
■ Orientations

Favoriser la mise en place d'aires de covoiturage

Un traitement qualitatif des aires de covoiturage permettrait de favoriser son essor.

Harmoniser l'offre cyclable

L'harmonisation de l'offre cyclable, tant au niveau local que départemental, permettrait la création de connexions. Des actions de communication renforceraient l'attractivité des modes doux.



Projet d'aire de covoiturage

■ Principes d'actions à mener :

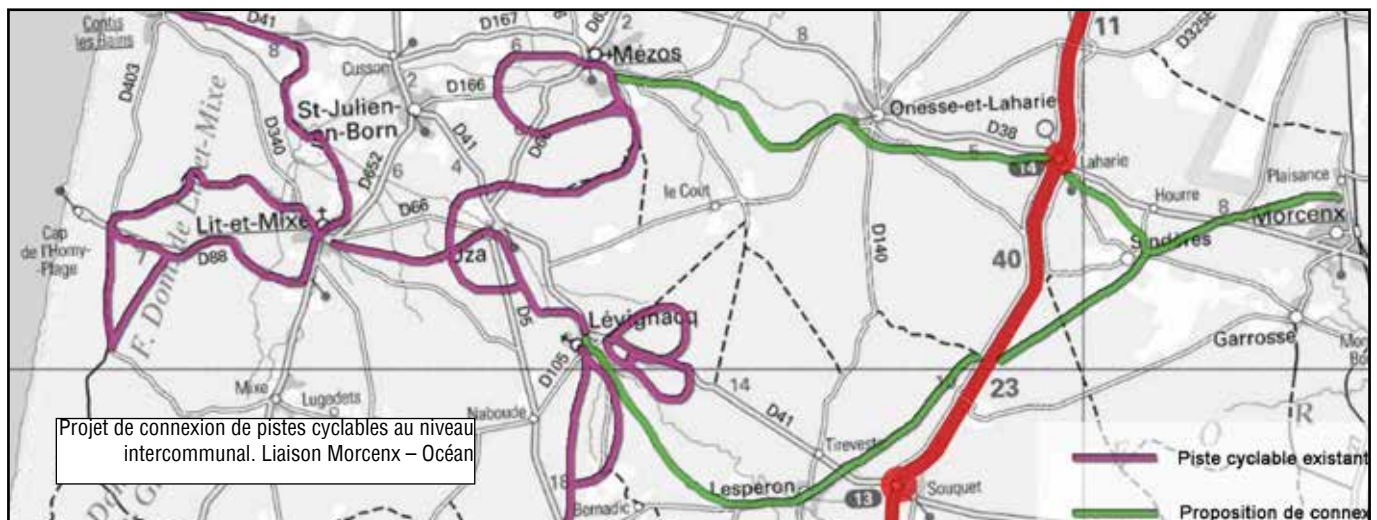
- Assurer une bonne intégration paysagère dans l'aménagement d'aires de covoiturage. La création de ces aires de stationnement aux abords de l'A63 serait également un moyen de promouvoir les activités touristiques et les manifestations locales en liaison avec de nouveaux sentiers de découverte du territoire.
- Favoriser le développement de la diversification de l'offre cyclable.
- Développer des itinéraires de découverte touristique et culturelle, routes à thème, au travers des itinéraires existants ou à créer.



Projet d'aire de covoiturage de Labouheyre - plan de situation
Source : CAUE des Landes

■ Propositions d'actions éligibles :

- Etudes d'aménagements et travaux qualitatifs et paysagers d'aires de covoiturage au plus près des voies de communication.
- Etudes d'aménagements et travaux de pistes cyclables afin d'assurer une interconnexion et un maillage optimal dans l'offre de piste cyclable à l'échelle communale ou intercommunale.



Valoriser les liaisons transversales entre l'A63 et les centres bourgs



La RD43 en direction de Pissos

■ Rappel du diagnostic

La plupart des communes traversées par l'A63 ont leur centre-bourg éloigné de plusieurs kilomètres de l'infrastructure autoroutière.

Au niveau des échangeurs qui rythment le tracé de l'A63 (à raison d'un tous les 9 km), des liaisons transversales (routes départementales), relient l'infrastructure autoroutière à des centres-bourgs principalement voués à l'habitat et au commerce de proximité.

Ces itinéraires, qui irriguent les communes traversées ou riveraines de l'infrastructure constituent une opportunité pour inciter les usagers de l'autoroute à découvrir ces territoires.

Cependant, ces liaisons sont souvent peu traitées d'un point de vue paysager et la signalétique est peu claire, comme sur la RD12 à Saint-Geours-de-Maremne.

Le paysage offert le long de ces routes, bien souvent constitué de pins qui réduit la perception de l'automobiliste, ne contraste pas avec l'image perçue depuis l'A63. Il ne laisse rien présager des richesses écologiques et architecturales du territoire landais.

Deux orientations données par ce constat :

- Développer une signalétique présentant les principaux sites touristiques des communes desservies par ces transversales.
- Favoriser un traitement paysager des liaisons transversales.



La RD38 en direction d'Onesse-et-Laharie



La RD44 en direction de Solférino

■ Orientations

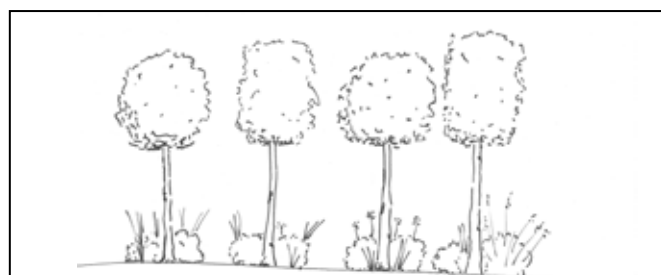
La valorisation de ces liaisons passerait par le développement d'une signalétique présentant les principaux sites touristiques des communes desservies par ces transversales et par un traitement paysager des liaisons transversales.

■ Principe d'actions à mener

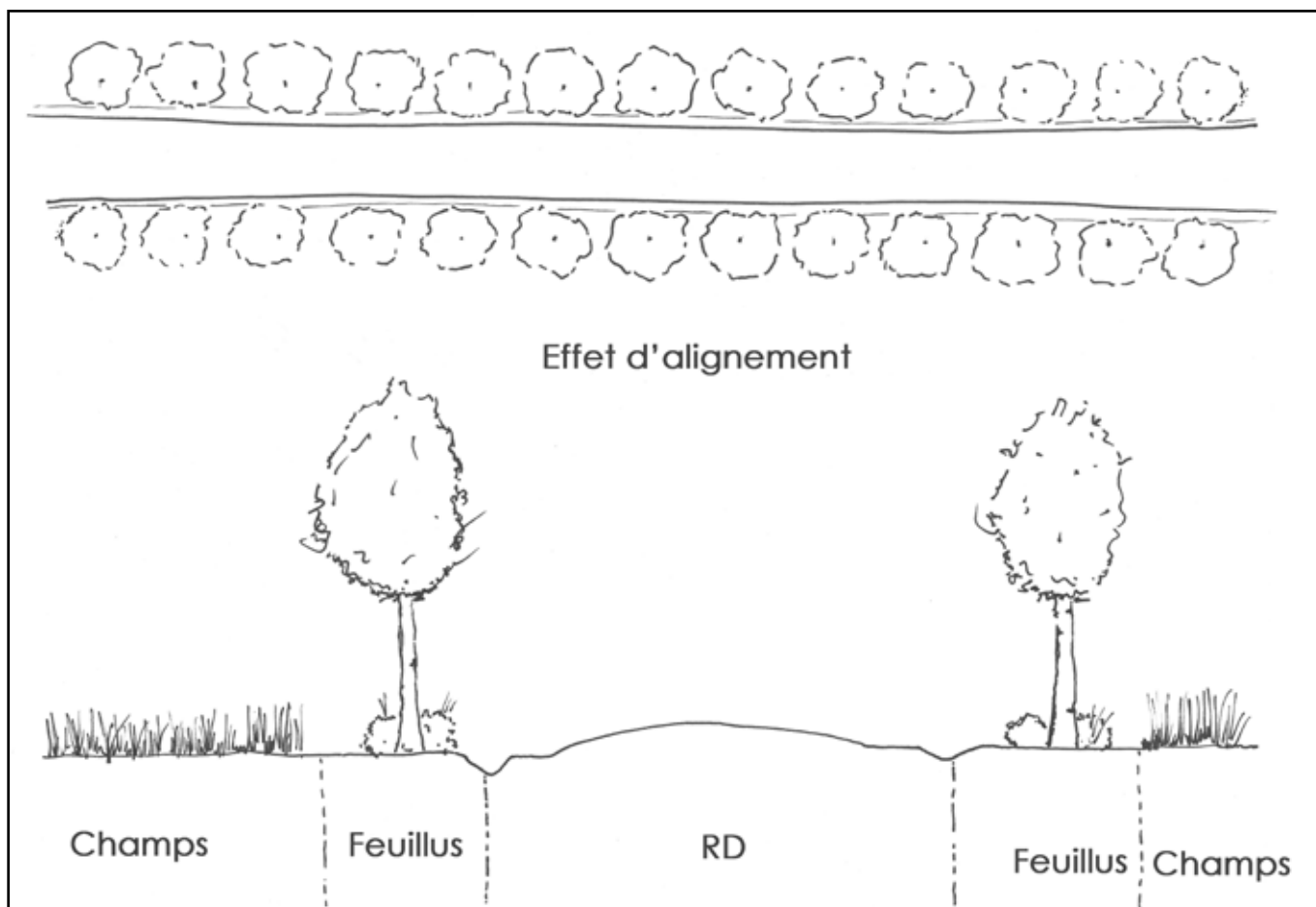
Favoriser la mise en valeur des liaisons transversales par un traitement paysager de leurs abords.

■ Propositions d'actions éligibles

- Etudes et travaux de signalétique touristique, réalisés par des spécialistes, à l'échelle intercommunale.
- Chartes paysagères, études urbaines des entrées de bourgs en connexion avec l'A63.
- Etudes et travaux d'aménagements paysagers.



Proposition d'aménagement sur la RD38 et RD41.
Source : CdC du Pays Morcenais



Proposition d'aménagement sur la RD38 et RD41 avec une esquisse de milieu agricole ou d'entrée de bourg.
Source : CdC du Pays Morcenais

Qualifier les entrées de bourgs



Labouheyre : l'entrée de ville est dévalorisée par la présence de câbles aériens



Chemin vicinal près de Saint-Geours-de-Maremne

■ Rappel du diagnostic

Les entrées et les sorties des villages présentent différentes configurations qui découlent du développement de l'urbanisation : zones commerciales, zones d'activités, résidences apparues le long des voies... Elles sont globalement peu valorisées.

Les communes les plus sensibles de ce point de vue sont celles dont le bourg est situé au bord de l'infrastructure : Saint-Geours-de-Maremne, Castets, Magescq, Labouheyre, Liposthey, Le Muret.

D'autre part, il existe de nombreux chemins vicinaux qui mènent vers les espaces naturels environnants : forêt, lacs... Ils représentent des portes d'entrée sur la campagne et sont à mettre en valeur.

Deux orientations données par ce constat :

- Qualifier ou requalifier les linéaires d'entrées de villes ou d'accueil dans les territoires : zones d'activités déjà existantes, abords des voies de desserte et de circulation.
- L'invitation à la découverte des territoires pourrait également être suggérée par une signalétique adaptée et la requalification de certains chemins vicinaux.



Saint-Geours-de-Maremne : abords de l'usine Labeyrie

■ Orientations

Les entrées et les sorties des villages sont globalement peu valorisées du fait du développement de l'urbanisation au travers de zones commerciales, d'activités ou d'habitats. Les communes ayant leur bourg situé au plus près de l'infrastructure sont les plus touchés par ce développement « non-contenu ».

Pour améliorer la qualité des entrées de bourgs il serait souhaitable de qualifier ou de requalifier les linéaires d'entrées de villes, première image que l'on donne de la commune.

■ Principes d'actions à mener :

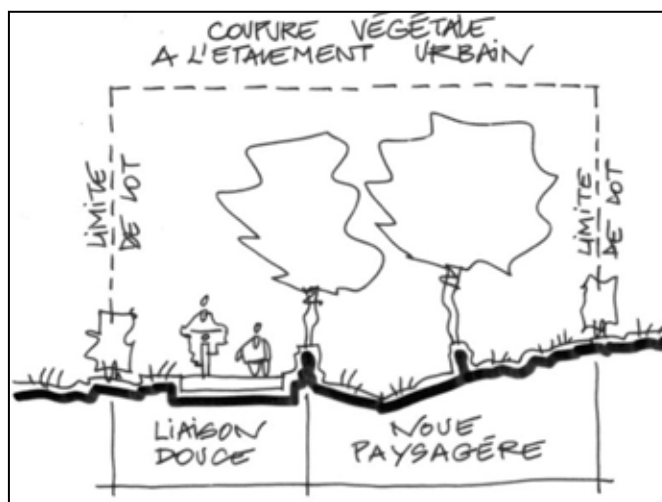
- Etudes urbaines et paysagères pour le développement et la requalification des entrées de villes.
- Mise en valeur des espaces publics.

■ Propositions d'actions éligibles

- Etudes urbaines et paysagères de requalification des entrées de bourgs.
- Travaux d'aménagements paysagers d'entrées de bourgs et de mobilier urbain.



Saint-Geours-de-Maremme : proposition d'aménagement aux abords de l'usine Labeyrie



Gestion des eaux pluviales sur projet d'entrée de ville à Labouheyre. Source : CAUE des Landes

Valoriser la centralité dans les communes



Logements neufs à Salles



Magescq : place de l'église

■ Rappel du diagnostic

Un développement urbain diffus

L'attractivité des grandes agglomérations situées au Nord et au Sud de l'itinéraire induit un développement résidentiel autour de l'A63.

Face à la prédominance des opérations de constructions individuelles et de lotissements, certaines communes ont fait le choix d'un urbanisme plus dense, aux abords du centre-bourg.

Des espaces publics de qualité

Les communes ont des places publiques souvent réduites à un ou deux espaces autour de l'église ou de la mairie. Elles ont une importance primordiale dans la vie locale.

Certaines communes ont ainsi mis en place une politique d'harmonisation de leurs espaces publics (mobilier, plantations, éclairage) et présentent des esplanades valorisées par des platanes centenaires.

Trois orientations données par ce constat :

- Orienter l'urbanisation autour des centres-bourgs
- Revaloriser les centres-bourgs via la réhabilitation et la mise en valeur des espaces publics.
- Mettre en valeur des éléments remarquables du patrimoine au travers d'un traitement paysager de qualité.

Logements récents au Muret



■ Orientations

La revalorisation des centres-bourgs peut s'opérer via la réhabilitation et la mise en valeur des espaces publics, en insistant sur l'intérêt patrimonial et paysager des sites.

■ Principes d'actions à mener

- Etudes urbaines et paysagères pour le développement des centres-villes réalisées par des spécialistes (paysagistes, urbanistes, etc.).
- Mise en valeur des éléments du patrimoine relevant du domaine public.

■ Exemples d'actions éligibles

- Etudes urbaines et paysagères à l'échelle communale et intercommunale.



Labouheyre : place de la mairie



OBJECTIF 3 : Préserver les espaces naturels

Mettre en valeur le petit patrimoine et développer les circuits touristiques



Lavoire à l'entrée de Lugos



Fontaine de Saint-Roch près de l'église du Vieux Lugo



Maison traditionnelle à Lugos

■ Rappel du diagnostic

Plusieurs communes ont développé des boucles touristiques, principalement autour du thème de l'eau.

A Belin-Beliet, ont été créées plusieurs boucles de découverte des lavoirs et des fours à goudron. Dans le Pays Morcenais, un circuit des Sources et un circuit des Lavoirs sont complétées par une boucle du Patrimoine qui permet de découvrir églises, chapelles, lavoirs, etc.

Le petit patrimoine est présent tout au long de l'itinéraire (Lugos, Saugnac-et-Muret...) et des actions de valorisation sont à noter ponctuellement, dans différentes communes.

Trois orientations données par ce constat :

- Les découvertes patrimoniales peuvent encore être développées avec l'ouverture d'autres circuits et par des actions pédagogiques valorisantes. Cela inviterait aussi à soutenir et préserver les milieux naturels qui l'accompagnent.
- Des initiatives de communication sont à encourager, ainsi qu'une signalétique adaptée à proximité des sites intéressants.
- Fédérer les initiatives des communes impulserait une dynamique autour de ce « petit » patrimoine.



Chapelle de Saint-Roch à Muret

■ Orientations

Les découvertes patrimoniales peuvent encore être développées avec l'ouverture d'autres circuits par des actions pédagogiques valorisantes. Cela inviterait aussi à soutenir et préserver les milieux naturels qui l'accompagnent.

Des initiatives de communication sont à encourager, ainsi qu'une signalétique adaptée à proximité des sites intéressants ou le renforcement des circuits existants.

Fédérer les initiatives d'une commune à l'autre, sur l'itinéraire de l'A63, impulserait une dynamique autour de ce « petit » patrimoine.

Il s'agit également de préserver l'identité locale en conservant et en restaurant les éléments significatifs du patrimoine relevant des collectivités publiques.

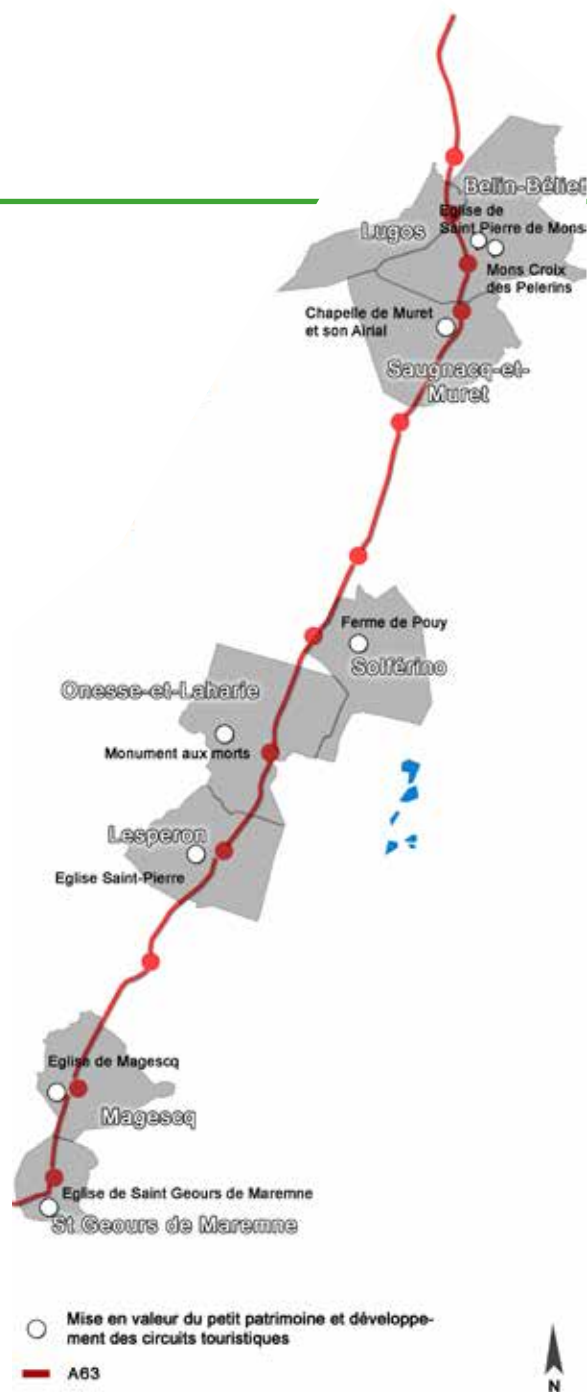
■ Principes d'actions à mener :

Sauvegarde des éléments architecturaux et paysagers relevant des collectivités publiques

Paysage : plantation d'espèces vernaculaires, protection des forêts galeries.

■ Exemples d'actions éligibles :

- Rénovation extérieure et restauration du patrimoine public.
- Etudes et aménagements paysagers autour du petit patrimoine public.



Eglise du Vieux Lugo



Lavoir de Labouheyre

OBJECTIF 3 : Préserver les espaces naturels

Vivifier le chemin de Compostelle

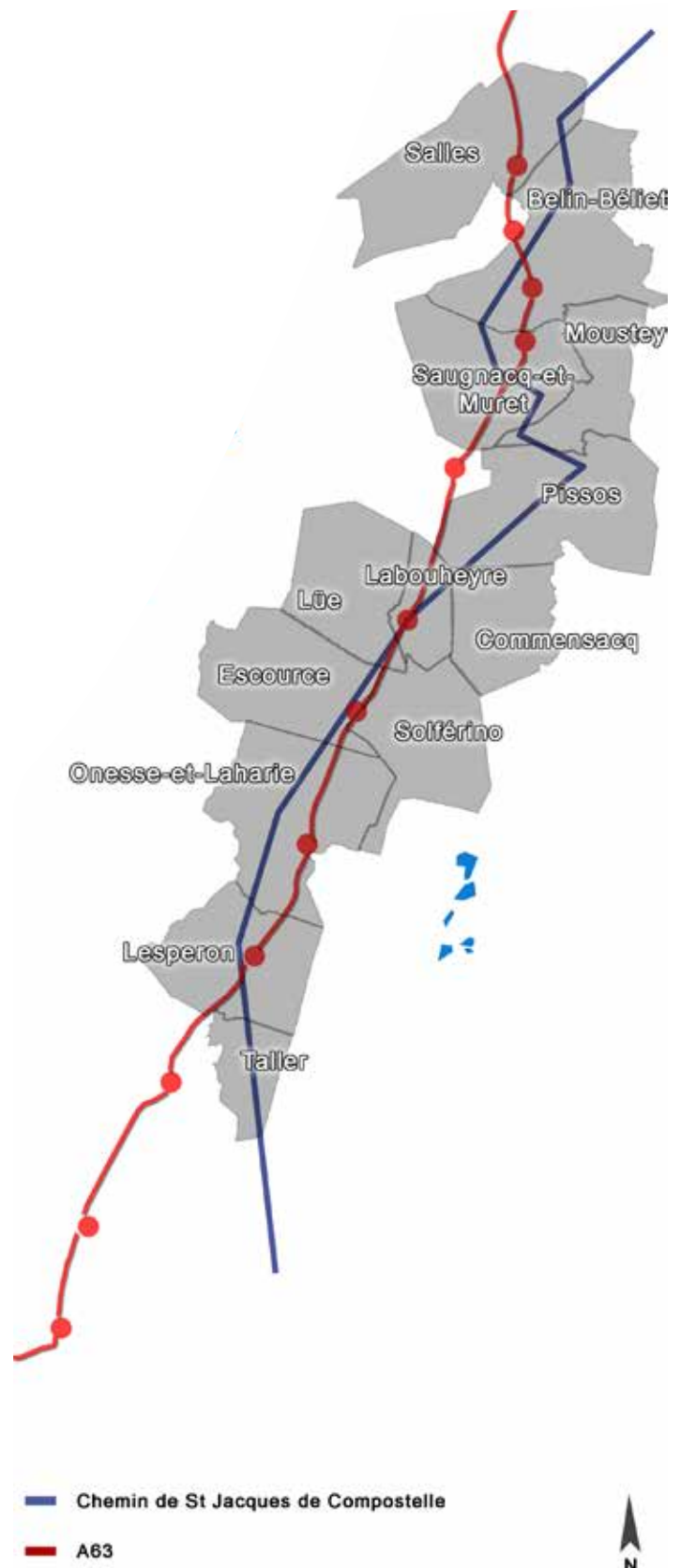


Rappel du diagnostic

Classés au Patrimoine mondial de l'Humanité, les chemins de Saint-Jacques de Compostelle connaissent un regain d'intérêt depuis les années 2000.

Le territoire du Sud-Ouest est également concerné, et la voie de Tours traverse les communes de Belin-Béliet, Pissos, Sagnac-et-Muret, Labouheyre et Onesse-et-Laharie.

Cette voie est particulièrement propice à la découverte du patrimoine naturel et bâti. Elle est également la plus ancienne voie vers Saint-Jacques-de-Compostelle.



■ Orientations

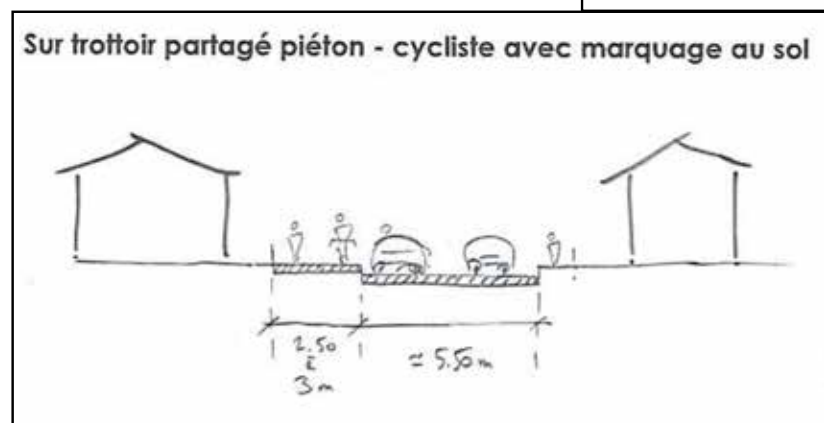
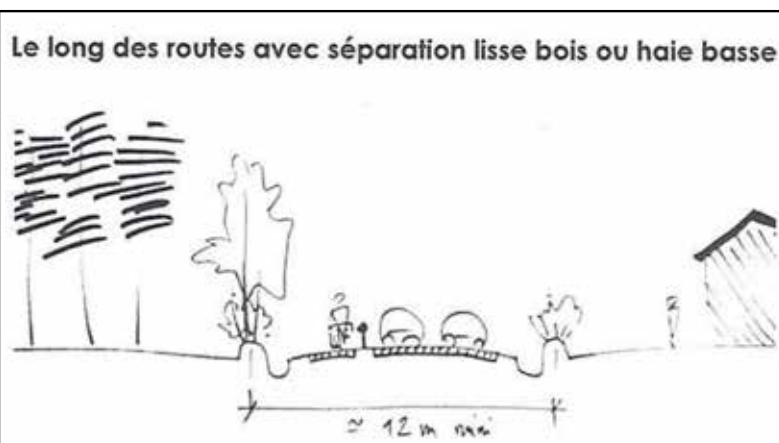
Les chemins de Compostelle représentent un potentiel à la fois culturel et touristique. Des actions de mise en valeur des chemins et de modernisation des balisages donneraient un nouveau souffle à ce patrimoine séculaire.

■ Principes d'actions à mener

- Moderniser le chemin de Compostelle et le mettre en connection avec les itinéraires de découverte.

■ Exemples d'actions éligibles

- Etudes d'amélioration de la voirie (aménagement de voies pour les modes actifs de déplacements, signalétique...).
- Travaux d'aménagements paysagers.



Création d'une voie douce, le long de l'ancienne RN10 sur le tracé du chemin de Compostelle (voie de Tours)
Source : GDC Pays Morcenais



Démarche à suivre pour le montage d'un projet

Le dossier constitué par un maître d'ouvrage en vue de l'obtention d'une aide au titre de la politique du «1% Paysage et Développement» sera déposé auprès de la préfecture de son département.

Les questions préalables à se poser :

- le projet : est-il inscrit dans le périmètre d'examen ?
- à quel(s) objectif(s) du Dossier d'Axe répond-il ?
- à quelle action s'adosse-t-il ?
- répond-il à une préoccupation intercommunale ou communale ?
- s'inscrit-il dans une démarche globale ou accompagne-t-il un autre projet ?

Pour une étude

La «démarche idéale» à suivre est la suivante :

1. Un maître d'ouvrage (commune, structure intercommunale,...) décide de lancer une étude. Il s'assure du respect des principes du Dossier d'Axe en fonction de l'objet de l'étude et vérifie si les critères d'obtention d'une aide au titre du «1% Paysage et Développement» sont réunis (notamment le respect des principes d'actions et de l'aire d'éligibilité).

2. Le maître d'ouvrage transmet au concepteur le Dossier d'Axe pour une prise en compte optimale du paysage.

3. Le maître d'ouvrage constitue un dossier de demande de subvention en vue de le soumettre au comité départemental de suivi de son département.

4. Après approbation du projet par le comité départemental de suivi et mise en place des fonds afférents, une convention d'attribution de subvention est établie entre le représentant de l'Etat, le bénéficiaire de la subvention et le concessionnaire de l'autoroute.

Cette convention précise les modalités d'attribution de la subvention et les engagements auxquels le bénéficiaire adhère.

Le dossier soumis au comité départemental de suivi comprend notamment :

1. Une fiche de synthèse;
2. Tout plan permettant de situer la zone d'étude par rapport à l'autoroute, les communes concernées et leurs limites territoriales ;
3. Les éléments importants du cahier des charges de l'étude ;
4. Le plan de financement de l'étude ;
5. L'engagement du demandeur selon modèle ci-annexé, accompagné du pouvoir habilitant le signataire à engager l'organisme demandeur ;
6. La délibération de l'organe compétent de la collectivité territoriale ou de l'organisme public approuvant le projet d'investissement et le plan de financement prévisionnel précisant l'origine et le montant des moyens financiers.





L'ancienne RN10 à Saugnac-et-Muret

Pour des travaux

La «démarche idéale» à suivre est la suivante :

1. Un maître d'ouvrage (commune, structure intercommunale...) décide de monter un projet. Il s'assure du respect des principes du Dossier d'Axe en fonction du projet et vérifie si les critères d'obtention d'une aide au titre du «1% Paysage et Développement» sont réunis.
2. Le maître d'ouvrage transmet au concepteur le Dossier d'Axe pour une prise en compte optimale du paysage.
3. Le maître d'ouvrage constitue un dossier de demande de subvention en vue de le soumettre au comité départemental de suivi.
4. Après approbation du projet par le comité départemental de suivi, et mise en place des fonds afférents, une convention d'attribution de subvention est établie entre le représentant de l'État, le bénéficiaire de la subvention et le concessionnaire.

Cette convention précise les modalités d'attribution de la subvention et les engagements auxquels le bénéficiaire adhère.

Le dossier soumis au comité départemental de suivi comprend notamment :

1. Une fiche de synthèse ;
 2. Un plan de situation ;
 3. Un ou plusieurs plans faisant apparaître, aux échelles adéquates, les diverses composantes de l'aménagement ou de l'équipement projeté ;
 4. Des photos ou photos-montages permettant d'apprécier l'intérêt de l'opération et d'effectuer une comparaison avant/après ;
 5. Une notice descriptive ;
 6. L'estimation des travaux, en distinguant la ou les parties éligibles au 1%, et un échéancier de réalisation ;
 8. Le plan de financement des travaux ;
 9. Un document précisant la situation juridique des terrains et immeubles et établissant que le demandeur aura la libre disposition de ceux-ci.
- D'une manière générale, le porteur de projet se référera par ailleurs à l'arrêté ministériel du 30 mai 2000 relatif aux pièces à produire à l'appui des demandes de subventions de l'État pour des projets d'investissement ou tout autre texte s'y substituant, en particulier :
- pour les associations, sociétés ou entreprises, les groupements d'intérêt public ou les personnes physiques ou morales de droit privé,
 - pour les acquisitions immobilières.

Edition : FRANCOM
Imprimeur : MIPP - Bègles (33)
imprimé sur papier PEFC





DREAL Aquitaine
Service Mobilité, Transports et Infrastructures (SMTI)
Cité administrative - Rue Jules Ferry - 33090 BORDEAUX
Téléphone : 05 56 24 82 08

SYSTRA

SYSTRA
72-74 rue Henry Farman - 75015 PARIS
Tél : 01 70 98 37 18
www.systra.com