

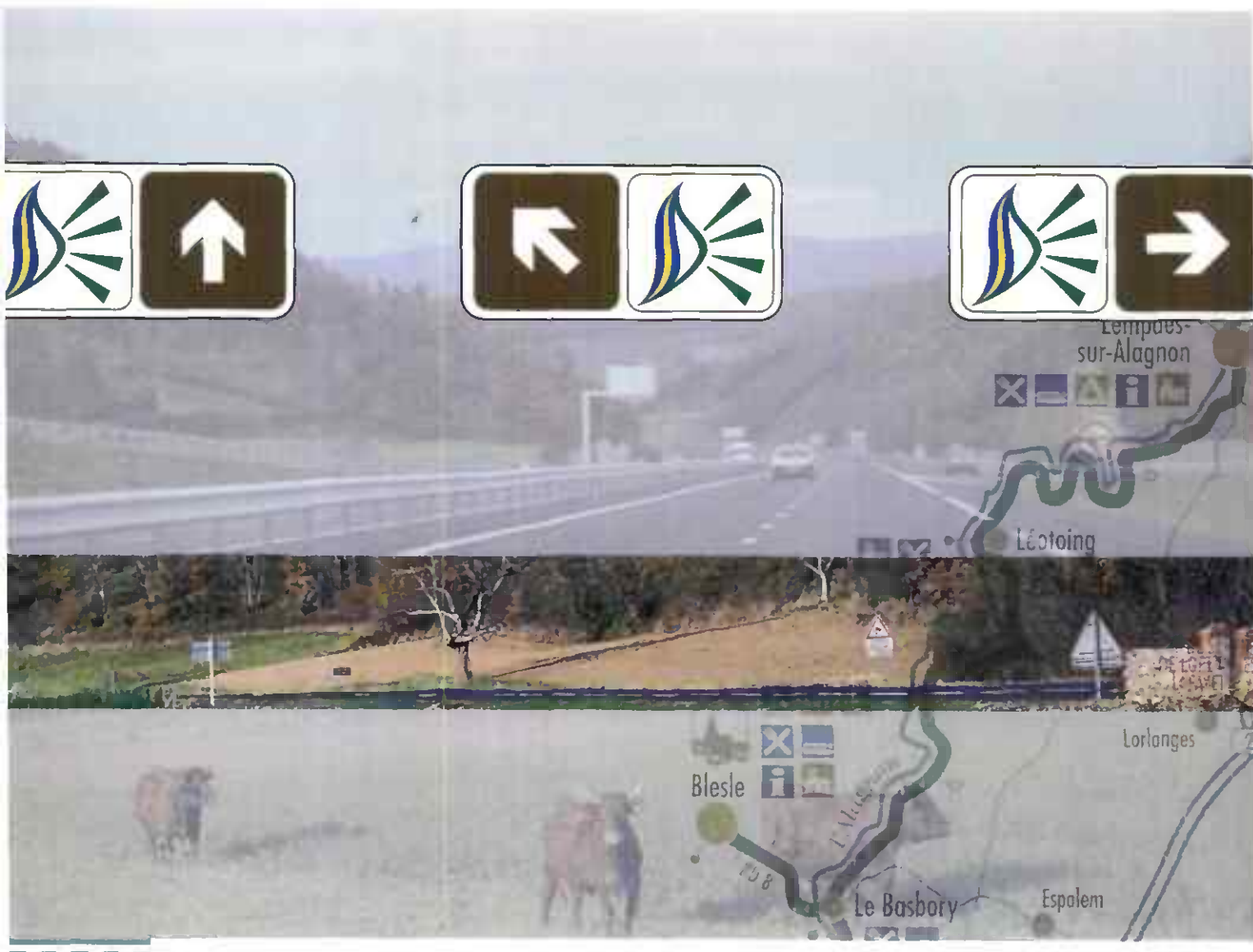
Guide méthodologique

# Politique 1% Paysage & Développement

## Les itinéraires de découverte

---

---



Guide méthodologique

# Politique 1% Paysage & Développement

## Les itinéraires de découverte



collection les outils

Nous remercions les Directions Départementales de l'Équipement, le Comité National de Gestion et de Suivi du 1% Paysage & Développement, et la direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

Nous remercions en particulier l'Agence Auvergne du CETE de Lyon - à l'origine de la création et de la réalisation technique des premiers itinéraires de découverte - pour sa contribution au présent guide.

Nous tenons à remercier l'ensemble des personnes qui ont apporté leur précieuse collaboration à ce guide.

Document réalisé par Agnès Patriarca (CETE de Lyon), Jessica Brouard et Benjamin Fouchard (Sétra), avec la participation de Jean-Pierre Thomas, secrétariat du Comité National de Gestion et de suivi de la politique du 1% Paysage & Développement.

# Sommaire

• Préface	5
• A qui s'adresse ce guide ?	7
• La politique du 1% Paysage & Développement	9
<b>I. Qu'est-ce qu'un itinéraire de découverte ?</b>	<b>13</b>
1. Préambule	13
2. Les principes : découvrir des paysages, encourager les solidarités, renforcer les identités	14
3. Les principes de la signalisation	15
4. Le logotype	16
5. Conditions de circulation et caractéristiques de la voirie accueillant un itinéraire de découverte	16
6. Réseau concédé ou non concédé	18
7. Ne pas confondre avec les itinéraires touristiques classiques	18
8. Premières retombées locales des itinéraires de découverte	19
<b>II. Genèse de l'itinéraire de découverte</b>	<b>21</b>
1. L'itinéraire de découverte aux 3 étapes du 1% Paysage & Développement	21
2. Plan synoptique des dispositifs d'arrêt sur l'axe	23
3. Une étude paysagère à travers un diagnostic territorial	24
4. Etat initial de la voirie et niveau de service à l'utilisateur	24
5. Recherche de la structure porteuse de l'itinéraire de découverte	25
6. L'instruction du dossier de demande d'itinéraire de découverte	25
<b>III. La mise en œuvre de l'itinéraire de découverte</b>	<b>27</b>
1. Les conventions entre la structure porteuse, le gestionnaire de la voirie et l'Etat	27
2. Aménagement de l'itinéraire de découverte	28
3. Détail de l'avant-projet de signalisation de balisage	30
<b>IV. Le suivi des actions</b>	<b>35</b>
1. Tableau de bord des opérations	35
2. Veille ou visite régulière des aménagements de l'itinéraire de découverte	35
3. Point sur la fréquentation de l'itinéraire et les conditions de circulation	36
• Annexes	37
<b>I. Outils d'aide à la mise en œuvre de l'itinéraire</b>	<b>37</b>
1. Extraits des livres blancs de l'A75 et de l'A39	38
2. Grille d'évaluation des conditions de circulation sur l'itinéraire de découverte	39
3. Questionnaire de satisfaction des usagers	41
4. Différents itinéraires de découvertes existants à l'été 2001	42
5. Sur A75, itinéraire de découverte "Route Dauphiné d'Auvergne"	43
6. Sur A75, itinéraire de découverte "Route de la Vallée de l'Alagnon"	49
7. Sur A75, itinéraire de découverte "Route Larzac et Dourbie"	57
8. Sur A75, itinéraire de découverte "Route Causses et Vallées de l'Hérault"	58
9. Sur A20, itinéraire de découverte "Route du Val de Creuse"	66
10. Texte type pour Rts et information des usagers sur la démarche 1% et les itinéraires de découverte	72
<b>II. Références</b>	<b>76</b>
1. Charte de qualité des itinéraires de découverte	76
2. Bibliographie	82
3. Contacts	83
4. Glossaire	84

**Page laissée blanche intentionnellement**



## Préface

Le premier itinéraire de découverte a été inauguré en 1993 dans la Vallée de l'Alagnon.

Les premiers bilans des itinéraires de découverte, montrent que le concept élaboré dans le cadre de la politique du 1% Paysage & Développement a bien été concrétisé dans le sens de ses objectifs premiers : la découverte des paysages, l'incitation à la solidarité intercommunale et le renforcement des identités locales, tout en optimisant les effets induits de l'autoroute en réduisant les déséquilibres.

Il reste cependant à assurer la pérennité de ce concept aujourd'hui étendu à de nombreux axes autoroutiers, concédés et non concédés. C'est dans cet objectif que le Comité National de Gestion et de Suivi, en collaboration avec le service d'Études techniques des routes et autoroutes et la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières, ont mis au point la Charte de Qualité des Itinéraires de Découverte (annexe II.1) et le guide qui l'accompagne. C'est sur cette charte que devront désormais s'engager les collectivités porteuses d'un projet d'itinéraire de découverte. Les DRE (Directeurs Régionaux de l'Équipement) coordonnateurs veilleront à sa diffusion et à son respect.

L'observation des itinéraires de découverte déjà en service sur A20 et A75, ainsi que les délibérations du comité national de gestion et de suivi du 1% Paysage & Développement, ont été les principales sources d'information qui ont permis l'élaboration de la charte et du guide.

Ces documents permettront de clarifier la procédure d'élaboration et de suivi d'un itinéraire de découverte et de préciser les missions qui incombent aux différents partenaires dont les porteurs de projets. Une attention particulière a été portée à l'évaluation annuelle du fonctionnement de l'itinéraire : celle-ci s'avère en effet primordiale pour pouvoir s'assurer des bonnes conditions de circulation sur l'itinéraire, de la qualité des aménagements réalisés ainsi que de la satisfaction des usagers.

**Bernard Thuaud**

Président du comité national de gestion et de suivi du 1% Paysage & Développement.



175 | Beaujolais - France | Beaujolais - Communauté de Nant - Route Lantier et Doubie



## A qui s'adresse ce guide ?

Ce guide est réalisé à la demande des membres du comité national de gestion et de suivi de la politique du 1% Paysage & Développement, de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (pour la signalisation et la sécurité routière) qui donnent un avis sur toutes les propositions relatives aux actions éligibles à cette politique et notamment à la mise en oeuvre d'un itinéraire de découverte.

Ce guide s'adresse :

- aux personnes travaillant à l'élaboration, la



Panneau de balisage sur l'itinéraire "Route de la Vallée de l'Alagnon".

mise en oeuvre et la maintenance des itinéraires de découverte (collectivités, DRE, DDE, bureaux d'études, paysagistes...);

- aux directions et délégations signataires de la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995 qui étend la politique du 1% Paysage & Développement aux autoroutes concédées;

- aux collectivités locales et à toute personne qui s'intéresse à la politique 1% Paysage & Développement et plus précisément aux actions éligibles à celle-ci dans le cadre des "itinéraires de découverte".

Ce guide n'est pas un document contractuel, il veut simplement illustrer et détailler par des exemples concrets les principes de la Charte de Qualité des Itinéraires de Découverte.

Il a été réalisé avec le concours des DDE et sur la base d'observations faites sur les itinéraires déjà mis en service.

Il s'applique aux nouveaux itinéraires de découverte; les itinéraires existants, conçus avec un caractère expérimental, devront - dans la mesure du possible - se mettre progressivement en conformité avec les recommandations du guide.





*A75 Clermont-Ferrand - Béziers - Au Col du Vent en direction d'Arboras - Itinéraire de découverte Route "Causse et Vallées de l'Hérault".*



## La politique du 1% Paysage & Développement

### Historique

Décidée en Conseil des ministres du 22 novembre 1989, la politique 1% Paysage & Développement a pour objet de favoriser la valorisation des paysages et le développement économique et touristique des régions du Massif-Central désenclavées par les autoroutes non concédées A75 Clermont-Ferrand - Béziers et A20 Vierzon - Brive-la-Gaillarde.



A75 Clermont-Ferrand - Béziers - Mareugheol - Route Dauphiné d'Auvergne.

Il a été décidé de consacrer aux études et actions engagées dans le cadre de cette politique, 1% du montant des investissements prévus pour la construction de ces deux infrastructures, sous réserve d'une contribution au moins équivalente des collectivités concernées.

Signée par 7 services\* dépendant de 5 ministères, la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995 [1] a étendu à d'autres itinéraires du réseau concédé et non concédé, le bénéfice de cette politique. Cette circulaire rappelle les objectifs, la mise en œuvre de l'extension précisant le champ d'application et les étapes de la démarche, les modalités de financement en distinguant réseau concédé et non concédé, ainsi que les structures de gestion et de suivi.

\* Au ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme : Direction des Routes, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Direction du Tourisme ; au ministère de la Fonction Publique, de la Réforme de l'État et de la Décentralisation : Direction Générale des Collectivités Locales ; au ministère de l'Environnement : Direction de la Nature et des Paysages ; au ministère de l'Aménagement du territoire, de la ville et de l'Intégration : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale ; au ministère des Finances : Contrôleur Financier Central.

## Objectifs

La politique 1% Paysage & Développement est une politique paysagère et partenariale, liée à l'aménagement du territoire. Elle a pour ambition de faire porter la réflexion sur l'espace dans son ensemble.

La politique 1% a pour objectifs :

- de maîtriser certains effets négatifs que l'autoroute est susceptible d'induire dans son environnement proche ;
- d'amplifier la valorisation du territoire liée à l'arrivée du projet autoroutier, en optimisant les retombées d'un investissement routier important. Il s'agit d'engager, avec les collectivités et les acteurs économiques, des réflexions et des actions pour mettre en valeur et requalifier des paysages, et pour dynamiser l'économie, en particulier lorsque celle-ci s'appuie sur la qualité des sites et des territoires.

Elle se concrétise par un livre blanc, des chartes d'itinéraire et des chartes locales, qui donnent un cadre aux études et aux actions concrètes de valorisation des paysages, ainsi qu'aux actions économiques et touristiques.

Un des principes de base de la politique 1% Paysage & Développement est de privilégier les actions à caractère intercommunal, dans un souci de cohérence des stratégies de développement.

## Rappel des principes de financement du 1%

Le financement de la politique du 1% est lié à celui des infrastructures elles-mêmes. Le principe retenu est que les partenaires participant au financement de l'infrastructure contribuent à la mise en oeuvre de cette politique à raison de 1% du montant de leur participation affectée à l'infrastructure.

Les maîtres d'ouvrage publics locaux, qui proposeront des études et actions dans le cadre de cette politique, pourront prétendre à une aide financière. Rappelons que l'Etat n'est en aucun cas porteur de ces projets, les initiatives devant être locales.

La démarche de la politique 1% Paysage & Développement (circulaire du 12/12/95) repose sur deux principes :

- la réservation par l'Etat de 1% du montant des investissements nécessités par la construction de l'autoroute ;
- la parité : les collectivités territoriales impliquées doivent financer les opérations pour au moins le même montant que l'Etat (la part Etat ne peut jamais excéder 50%).

Les études amont, ainsi que les actions de valorisation des paysages peuvent être subventionnées par l'Etat (Direction des Routes) ou la société concessionnaire au titre de la politique 1% Paysage et Développement. En ce qui concerne les actions économiques et touristiques, les subventions pourront être obtenues en particulier auprès de la DATAR, via le FNADT.

L'itinéraire de découverte, tout comme le village-étape, est un concept spécifique de la politique du 1% paysage et développement, mis en place à titre expérimental sur A20 et A75 par le ministère chargé de l'Equipement. Il est donc soumis aux procédures d'agrément habituelles du dispositif 1% Paysage et Développement, et peut bénéficier d'un soutien financier dans le cadre de cette politique.

*L'A75 vue depuis le Pas de l'Escalette, près du Caylar.*





Les autoroutes A20 et A75 dans le Massif-Central.  
 Extrait de la plaquette "Les territoires du Massif Central s'ouvre à l'Europe",  
 Edition La méridienne, 1999 [121].

La part État du financement émane de différents organismes suivant le type d'ouvrage (concedé/non concedé) et le type d'action :

	1% "routier"		1% "économique"	Autres financements	
	DR	Société concessionnaire	FNADT	Collectivités	Europe
Etudes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	
Opérations paysagères	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Opérations économiques	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Opérations sur le bâti	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Article 3 : Objectifs de l'itinéraire de découverte

*L'itinéraire de découverte a vocation à constituer une halte dans le voyage et à inviter à sortir de l'autoroute les usagers qui ressentent le besoin de faire une coupure avec leur parcours autoroutier ou d'avoir une première approche du territoire qu'ils traversent.*

*Il doit donc répondre en particulier à trois objectifs :*

- *permettre une découverte paysagère et donner, en un minimum de temps, un aperçu du territoire proche de l'autoroute, en particulier, les sites authentiques à dominante naturelle et culturelle, peu connus, en privilégiant la variété ;*
- *offrir à l'usager une sortie guidée et sûre, courte alternative à l'autoroute. Le temps passé sur l'itinéraire ne doit pas dépasser une heure, y compris une (ou des) pause(s) de courte durée, soit un linéaire de 20 à 30 km environ ;*
- *donner l'occasion d'un réel moment de repos dans un environnement agréable, hors du trafic et de l'ambiance autoroutière.*

*Cette coupure provisoire dans la conduite autoroutière part du principe d'un changement radical du comportement de l'usager allant de pair avec le changement de niveau de service de la voirie. L'itinéraire de découverte participe ainsi à la politique de l'arrêt (pause) et contribue à la sécurité routière. [NDLR : à la date de rédaction du guide, cette affirmation est une impression intuitive. Il reste à la conforter par des observations appropriées].*

*Il n'a pas vocation à attirer l'usager vers des agglomérations ou des sites à vocation touristique affirmée qui supposent pour leur visite bien plus qu'une halte autoroutière et qui sont généralement indiqués par la signalisation d'animation touristique.*

*L'itinéraire de découverte, décrit dans la présente charte de qualité, est distinct des circuits ou itinéraires touristiques classiques qui font l'objet de nombreux labels ou articles dans les guides et brochures touristiques, bénéficient d'appuis promotionnels, et s'adressent davantage à des clientèles en séjour prolongé dans la région.*

*Article 3 de la Charte de Qualité des itinéraires de découverte (cf. annexe II.1).*

### B) Actions concernant le développement touristique :

*Ces actions contribueront notamment à la mise en valeur d'itinéraires touristiques qu'ils s'agisse d'itinéraires "de découverte" conduisant à un site, ou à un ensemble bâti intéressant (village ou hameau), ou d'itinéraires permettant à l'usager de quitter momentanément l'autoroute et d'emprunter entre deux échangeurs la voirie secondaire pour faire connaissance des terroirs proches.*

*Le projet présenté pourra porter sur l'élimination des "points noirs paysagers", l'installation d'aires de pique-nique de proximité, la mise en place d'une signalisation et de supports d'information adaptés, etc. S'agissant des grands secteurs géographiques traversés par l'autoroute, il pourra être recouru aux nouvelles techniques de communication et d'information pour en faciliter la découverte et en faire connaître les possibilités d'accueil.*

*Les infrastructures de voirie et de leurs annexes sont, là encore, exclues des actions susceptibles de bénéficier d'une aide, à l'exception des petites aires de stationnement réservées aux véhicules légers (5 à 6 VL) et des cheminements piétonniers donnant accès à des sites intéressants proches de l'autoroute.*

*Circulaire du 12 décembre 1995 - Extrait de l'annexe 4 : II. Les actions concrètes [1].*



*Vision de l'automobiliste sur l'autoroute (A75).*

# I. Qu'est-ce qu'un itinéraire de découverte ?

Ce chapitre expose les caractéristiques d'un itinéraire de découverte.

1. En préambule, nous rappelons l'origine du concept.
2. Les objectifs des itinéraires de découverte (ID) sont :  
la découverte des paysages pour les usagers de la route ;  
le développement de solidarités entre les territoires desservis, et ainsi le renforcement d'une identité culturelle ;  
la contribution à l'économie locale et au maintien des activités.
3. La signalisation rend l'ID visible à l'usager de la route.
4. Un idéogramme original a été conçu pour caractériser la signalisation.
5. Il convient d'ajuster les conditions de circulation et les caractéristiques routières à la fonctionnalité d'ID.
6. La fonctionnalité et les principes sont identiques, que l'on accède à l'ID depuis le réseau concédé ou non concédé.
7. Les différences avec un itinéraire touristique classique sont explicitées.
8. Les retombées locales potentielles font l'objet d'une première liste.



Vision de l'automobiliste sur un itinéraire de découverte - Route "Causses et Vallées de l'Hérault".

## 1. Préambule

L'itinéraire de découverte offre à l'usager la possibilité d'une "sortie guidée" de l'autoroute, d'une heure au maximum, entre deux échangeurs sans se détourner de sa destination.

La notion d'itinéraire de découverte a été développée par l'Agence Auvergne du CETE de Lyon, avec l'expérimentation de la politique du 1% Paysage & Développement sur les autoroutes non concédées A75 Clermont-Ferrand - Béziers et A20 Vierzon - Brive-la-Gaillarde, traversant le Massif-Central. Cinq itinéraires ont été ouverts sur A75 et un sur A20.

Ces premières expérimentations ont montré que les itinéraires de découverte s'inscrivaient parfaitement dans les objectifs de la politique du 1% Paysage & Développement. C'est pourquoi le concept des itinéraires de découverte a été étendu aux autres axes bénéficiant de la politique du 1% Paysage & Développement.

*"L'itinéraire de découverte, c'est l'occasion donnée à l'usager de sortir à un échangeur, d'effectuer un circuit à l'extérieur de l'autoroute dans un temps donné ne dépassant pas une heure, et d'être assuré par une signalisation appropriée de rejoindre l'axe autoroutier qu'il vient de quitter ; l'itinéraire doit être choisi en fonction de sa qualité paysagère, en valorisant si possible des sites encore peu connus, de façon à apporter un plus par rapport aux itinéraires touristiques classiques existants".*

**Bernard Thuaud**, président du comité national de gestion et de suivi de la politique 1% Paysage & Développement.

Extrait de l'article La politique du 1% Paysage & Développement paru dans les Annales des Ponts et Chaussées n°104, octobre-décembre 2002.

## 2. Les principes : découvrir des paysages, encourager les solidarités, renforcer les identités

Le principe premier de l'itinéraire de découverte est de révéler aux usagers de l'autoroute en transit, le caractère des territoires qu'il traverse, en choisissant de lui montrer ses paysages les plus caractéristiques. Conçu comme un entracte, l'itinéraire de découverte doit se développer **parallèlement à l'autoroute** et doit la rejoindre dans le même sens de circulation pour l'usager. Les itinéraires de découverte n'ont pas vocation à faire connaître des territoires connus et reconnus pour leurs sites naturels et patrimoniaux mais à faire découvrir des paysages de qualité, caractéristiques de terroirs locaux.

Le trajet sur un itinéraire de découverte apporte une coupure dans le rythme de conduire autoroutier, puisque les conditions de parcours sont totalement différentes. C'est la raison pour laquelle on parle de politique de l'arrêt (ou du ralentissement) : la sortie vers un itinéraire de découverte brise la monotonie du parcours autoroutier.

L'itinéraire de découverte est proposé à l'automobiliste comme une pause "paysagère" dans un trajet effectué en majorité sur l'autoroute. Il offre à l'automobiliste des moments de détente et de repos propices à la découverte des paysages. Dans cette logique, il doit disposer de lieux aménagés pour favoriser la découverte et la compréhension des paysages (tables de lecture du paysage, panneaux d'information sur le paysage).

Mais cette mise en scène des paysages n'est-elle qu'une vitrine ? Qu'advient-il des hommes qui vivent dans ces paysages et les entretiennent ?

Les réflexions qui accompagnent la genèse de l'itinéraire de découverte sont par ailleurs une opportunité donnée aux populations qui font vivre ces paysages de renforcer leur identité culturelle et leur cohésion sociale.

L'itinéraire de découverte est une opportunité pour développer des solidarités entre communes voisines, en particulier dans les régions défavorisées. Le paysage-patrimoine est un outil de cohésion et de développement à la portée de toutes les communes quelque soit leur tissu économique et social.

L'itinéraire de découverte se révèle être un support adapté à la coopération intercommunale car il intègre la logique d'itinéraire et la mise en synergie des projets.

Au delà des limites administratives (départementales ou communales), c'est l'entité géographique et culturelle (à l'image des pays) et la logique d'itinéraire qui prime sur les limites départementales ou communales.

L'itinéraire peut donc apporter une contribution efficace à l'économie locale. Il peut permettre de réduire les inégalités de développement du territoire à travers la valorisation des paysages. En effet, l'usager peut, dans un cadre agréable, se détendre, éventuellement se ravitailler, utiliser les services du tissu local et décider de revenir en villégiature lors d'un voyage ultérieur.

Cette contribution sensible (malgré le faible trafic détourné de l'autoroute) à l'économie locale suffit parfois à maintenir des hommes et des activités dans des régions défavorisées.

*"la fréquentation de la RD909 est difficile à évaluer en l'absence de statistiques fiables. Toutefois, les acteurs locaux observent un accroissement de la fréquentation touristique. Les utilisateurs de la RD909 prennent plus le temps de s'arrêter et de découvrir le pays qu'ils traversent. Il en découle un renouveau de l'animation et des commerces des bourgs. Les commerçants de la commune de Bleisle ont ainsi vu la fréquentation touristique doubler l'été 1998.*

*Les motifs de déplacement sur l'itinéraire, sont pour 40% issus d'une volonté d'arrêt sur le chemin des vacances, et pour 40% un lieu d'excursion et de destination week-end. 50% des enquêtés ont quitté l'autoroute pour découvrir le pays traversé et 20% pour faire une pause depuis l'autoroute (sources : jeu des itinéraires de découverte, lancé par la Direction Régionale de l'Équipement Auvergne en 1997)".*

*Observations de la DDE de la Haute-Loire sur "Route Vallée de l'Alagnon.*



*A75 Clermont-Ferrand - Béziers, Nant - "Route Larzac et Dourbie".*

### 3. Les principes de la signalisation

C'est d'abord aux usagers de l'autoroute que s'adresse l'itinéraire de découverte, il est donc signalé sur l'autoroute par un panneau spécifique. Le point de départ et le point d'arrivée d'un itinéraire de découverte doivent se situer sur un échangeur.

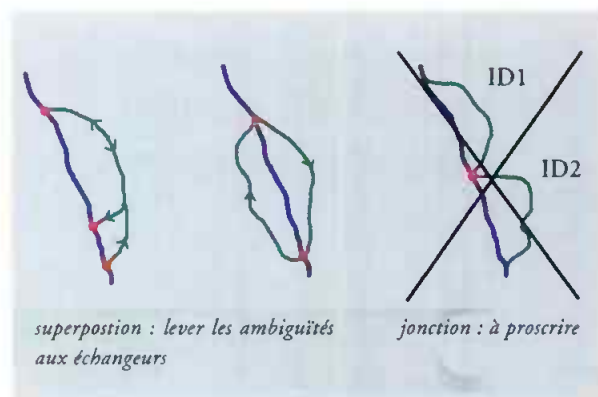
Entre les deux échangeurs, l'usager est guidé par une **signalisation de balisage spécifique** dont les caractéristiques sont détaillées plus loin.

Un nouveau type de signalisation est en effet nécessaire : le balisage des itinéraires de découverte est réalisé en se référant au guide sur la signalisation touristique publié par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (D.S.C.R.) [16].

Il est primordial que ce balisage soit parfaitement **lisible et continu** d'un bout à l'autre du parcours de façon à ce que des visiteurs - français ou étrangers - puissent retrouver l'autoroute sans difficulté et sans carte.

Pour cela, le parcours de l'itinéraire doit être continu entre les deux échangeurs, sans demi-tour, ni antenne, ni boucle optionnelle facultative.

La **lisibilité aux extrémités** de l'itinéraire de découverte est également à surveiller. Il faut donc veiller à éliminer les incohérences ou ambiguïtés qui pourraient résulter de la jonction ou superposition de plusieurs "itinéraires" lorsque le tracé d'un itinéraire n'est pas le même dans les deux sens de parcours. La charte de qualité des itinéraires de découverte (annexe II.1) préconise de toute façon de ne pas raccorder plusieurs itinéraires de découverte au même échangeur. C'est un cas qui doit rester exceptionnel.



#### Rappels

Les règles d'utilisation sont les suivantes ;

- sur les **panneaux de direction**, sont utilisés uniquement des symboles et/ou des **idéogrammes** (cf. instruction interministérielle du 22 mars 1982 relative à la signalisation de direction) ;
- sur les **panneaux d'indication**, sont utilisés uniquement des **pictogrammes**, leur liste est limitée et définie au niveau international ;
- sur les **panneaux de localisation**, sont utilisés uniquement des **idéogrammes** ; en ce qui concerne les panneaux E 33 et E 36, l'emblème de l'espace protégé et le logo de la région ou du département sont reproduits à côté du signal lui-même ;
- sur les **panneaux de limites d'agglomération**, le nom de l'agglomération, accompagné ou non de la mention complémentaire "commune de..." est exclusif de toute autre inscription ;
- sur les **R.I.S.** : pictogrammes, logotypes, emblèmes, idéogrammes et symboles, peuvent être utilisés. Il convient toutefois de veiller à leur bonne compréhension (ne pas transformer les R.I.S. en rébus) ;
- sur les **panneaux d'information culturelle ou touristique** sont utilisés uniquement des pictogrammes ainsi que les **idéogrammes ID 16a et ID 16b** relatifs aux monuments et sites protégés ;
- sur les **panneaux d'animation autoroutière**, sont utilisés uniquement des pictogrammes ;
- sur les **panneaux d'itinéraires**, peut être utilisé le logo relatif à l'itinéraire concerné.

*Les panneaux de signalisation.*

*Source : extrait du guide de la signalisation touristique [16].*





## 4. Le logotype

### 4.1 Pourquoi un logotype ?

Le développement de la communication et de l'image se traduit, notamment, par une prolifération de logotypes [glossaire 2]. Parallèlement à ces logo-types de type "image de marque" ou "signature" apparaissent également quantité de pictogrammes [glossaire 1] ou d'idéogrammes [glossaire 4] divers évoquant de façon plus ou moins évidente les équipements les plus variés : culturels, sportifs, touristiques... Ils trouvent leur justification dans l'internationalisation de la clientèle : "un petit dessin vaut mieux qu'un long discours, même traduit en plusieurs langues".

Le guide de la signalisation touristique [16] donne une définition des différents symboles ainsi que leur utilisation dans la signalisation de direction d'indication, de localisation ou encore d'animation culturelle et touristique (voir définition dans le glossaire, annexe II.4).

Dans le cas des itinéraires de découverte, il convient de parler de logotype, puisque le symbole associé aux itinéraires de découverte accompagne une indication utilisée pour un balisage d'itinéraire de type "touristique". (cf. Code de la route, arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, paragraphe 5 de l'article 5 "Idéogrammes, emblèmes et logotype")

D'après le guide de la signalisation touristique, les logotypes peuvent apparaître sur les panneaux de direction, de localisation, sur les Relais d'Information Service (R.I.S.), sur les panneaux d'information ou d'animation culturelle et touristique.

### 4.2 Le logotype de l'itinéraire de découverte

La première utilisation du logotype a été faite sur l'autoroute A75.

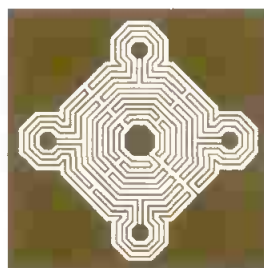
Le logotype de l'itinéraire de découverte, présenté dans l'illustration de la page précédente, est constitué :

- du pictogramme de l'autoroute A75 - la Méridienne rappelant le drapeau jaune et bleu brandi par l'enfant de l'A75,
- d'une courbe verte ayant ses extrémités sur l'autoroute qui correspond à la représentation des routes "agréables" des cartes Michelin (marquage vert de la route) représentant l'itinéraire de découverte et sa qualité paysagère.
- du rayonnement du point de vue : représentation schématique du point de vue avec des stries en vert (utilisée également dans les cartes Michelin).

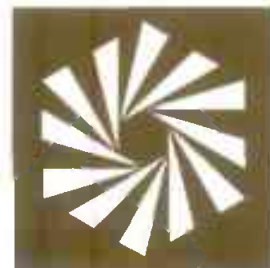
Ce sont ce logotype et l'appellation associée "itinéraire de découverte" qui seront enregistrés à l'INPI (Institut National de la Propriété Industrielle).

Le logotype doit apparaître sur tous les R.I.S., les panneaux de balisage d'itinéraire, les cartographies, et tous les dépliants d'information.

Le logotype est identique (forme, proportions, couleur...) sur chaque panneau de signalisation afin d'assurer une reconnaissance de l'itinéraire.



ID16a



ID16b



E33a



E33b



E36

Panneaux E33, E36, ID16a et ID16b.

## 5. Conditions de circulation et caractéristiques de la voirie accueillant un itinéraire de découverte

L'itinéraire de découverte a vocation à attirer hors de l'autoroute, des personnes désireuses de connaître l'arrière-pays. Qu'il soit emprunté par des vacanciers ou des professionnels, l'itinéraire constitue dans tous les cas une rupture, une pause, dans un déplacement effectué en majorité sur l'autoroute.

Les itinéraires actuellement en service sur A75 et A20 montrent que la fréquentation des itinéraires est diffuse et que le trafic supplémentaire dévié de l'autoroute reste marginal 5 ans après leur mise en service, il augmente cependant sensiblement l'été.

L'usager qui se détourne de l'autoroute, infrastructure à haut niveau de confort et de service, adhère donc à l'idée d'un **changement radical des conditions de circulation**, c'est-à-dire des vitesses pratiquées et des caractéristiques de la voirie.

L'objectif de déplacement et le comportement des usagers déviés de l'autoroute sur l'itinéraire n'est plus le même : c'est la découverte des paysages et des villages, ainsi que la tranquillité qui priment sur le temps de parcours.

Néanmoins, le niveau de service de l'itinéraire de découverte doit rester confortable ; la voirie doit être de **largeur suffisante pour accueillir les véhicules de tourisme** de type caravanes, camping-car ou bus.

Cependant, le niveau de service ne doit pas devenir trop important pour ne pas encourager des comportements non adaptés à la voirie, en terme de vitesse et de type de déplacement puisque sur les

*[Le panneau d'indication d'une circulation alternée C18 est placé à l'entrée d'un passage étroit, à sens unique alterné, pour notifier aux conducteurs qu'ils ont la priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse. Cette réglementation des passages étroits n'est efficace que pour des trafics de pointe inférieurs à 100 véhicules/heure et à la condition que la longueur de la section rétrécie n'exécède pas 50 mètres. L'implantation du panneau C18 est toujours liée à la présence obligatoire du panneau B15 implanté dans l'autre sens] Source : DSCR.*



itinéraires de découverte, ce n'est pas le temps de parcours qui prime. En particulier, l'itinéraire de découverte ne doit pas devenir un itinéraire "BIS" non officiellement signalé mais connu des habitués, ce qui induirait un trafic supplémentaire pour lequel la voirie n'a pas été prévue initialement.

En ce qui concerne la présence ponctuelle d'éventuels **points difficiles** pour le passage de bus ou de caravane tractée, il n'est pas absolument nécessaire d'entreprendre des travaux hors de proportion avec le trafic prévisible.

Une signalisation appropriée telle que :

- l'instauration d'une circulation alternée pour les ouvrages d'art ou les tunnels,
- la mise en place d'un panneau de danger de rétrécissement de chaussée (panneau A3), apparaît suffisante en cas d'absence de vision réciproque. Bien sûr, c'est une mesure qui doit être négociée avec les acteurs concernés, et qui ne peut en aucun cas être systématisée pour s'affranchir d'un niveau de service de voirie mal adapté à l'itinéraire.

Les DRE coordonnateurs aidés des DDE veilleront donc à effectuer un diagnostic préalable des caractéristiques de la voirie et de la sécurité (état zéro) ainsi qu'un suivi annuel des conditions de fréquentation, de circulation, d'entretien et de maintenance sur l'itinéraire (Cf. § II.4, §IV.2 et IV.3).

Quelques données sur les itinéraires existants :

Nom de l'itinéraire	Trafic maximum observé (TMJA)	Trafic minimum observé (TMJA)	Nb d'accidents mortels entre 1996 et 2000
Larzac et Dourbie (lieu-dit La Cavalerie)	1800 véh/j août 97	700 véh/j sepr 98	0
Gévaudan	2100 véh/j	1000 véh/j août 2000	2 janv 99

année	1999	2000	1997 : mise en service	année écoulee (2001)
section 1	mini : 770 mois : janv	mini : 810 mois : janv	mini : 1227 mois : déc	mini : 783 mois : déc
La Rouvière	maxi : 1933 mois : août	maxi : 1919 mois : août	maxi : 2377 mois : août	maxi : 2160 mois : juil
section 2	mini : 1282 mois : janv	mini : 1336 mois : janv	mini : 1526 mois : déc	mini : 1262 mois : janv
Imbèque	maxi : 2178 mois : août	maxi : 2120 mois : août	maxi : 1869 mois : août	maxi : 2135 mois : août

## 6. Réseau concédé ou non concédé

La politique incitative du 1% Paysage & Développement, mise en place pour coordonner, motiver et créer des synergies, a été étendue par circulaire interministérielle du 12 décembre 1995 à d'autres axes structurants du réseau national. La qualité des paysages constitue le fil conducteur de cette démarche, elle doit être mise au service des projets issus de la rencontre de l'autoroute et des territoires.

L'esprit de la politique 1% Paysage & Développement est identique quel que soit le réseau, concédé ou non concédé.

La seule différence tient au fait que, sur le réseau concédé, les échangeurs sont souvent plus espacés et des barrières de péage sont présentes à chaque entrée et sortie.

## 7. Ne pas confondre avec les itinéraires touristiques classiques

Les différences entre un Itinéraire de Découverte (I.D.) et un Itinéraire Touristique Classique (I.T.C.) sont les suivantes :

- un I.D. fait découvrir un paysage caractéristique d'un territoire, un ITC mène à des pôles touristiques ouverts à la visite ;
- un I.D. est approuvé par le Comité National de Gestion et de Suivi de la politique du 1% et la DSCR ;
- un I.D. est signalé sur l'autoroute ce qui n'est pas le cas d'un I.T.C. ;
- un I.D. est "parallèle" à l'autoroute et ramène l'utilisateur sur l'autoroute alors qu'un ITC peut être bouclé (circuit) ou avoir des points d'arrivée et de départ différents ne ramenant pas à l'autoroute (route) ;

- les études et les aménagements des I.D. réalisés sous maîtrise d'ouvrage locale, sont aidés financièrement par la politique 1% Paysage & Développement alors que pour les I.T.C., seules les études peuvent éventuellement faire l'objet d'une aide financière ;
- la durée de parcours d'un I.D. est d'une heure, alors qu'une journée est souvent nécessaire pour parcourir un I.T.C. ;
- un I.D. est un itinéraire alternatif par rapport à l'autoroute, tandis qu'un I.T.C. dirige l'utilisateur vers des sites ou des monuments.

Afin que l'utilisateur se familiarise avec ce concept innovant distinct de l'itinéraire touristique, il appartiendra au maître d'ouvrage et à la DDE d'entreprendre des actions de communication auprès des usagers pour faire connaître les principes de l'itinéraire de découverte.

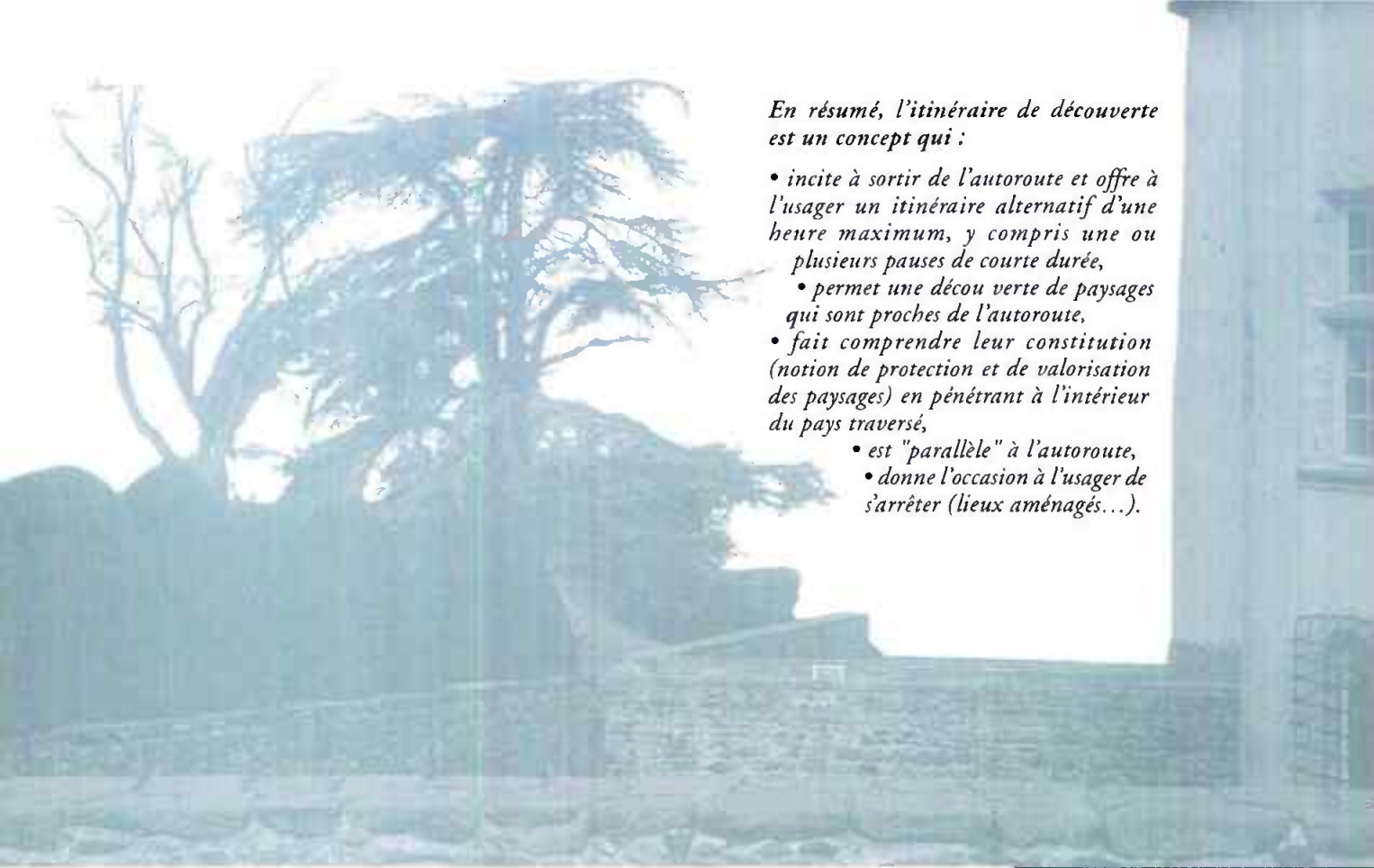
Cette communication, qui sera reprise éventuellement dans les Relais d'Information Service et les offices de tourisme, permettra à l'utilisateur de mieux connaître l'idéogramme et les possibilités de détente et de découverte du territoire que lui offre l'itinéraire de découverte.

### Itinéraire touristique "classique"

trajet à suivre pour aller d'un point à un autre en passant par un certain nombre de pôles touristiques ouverts à la visite et suivant un chemin pittoresque. Il peut être dénommé circuit si le trajet est bouclé, c'est à dire partant et arrivant au même point; il peut être dénommé route si les points de départ et d'arrivée sont différents.

### Itinéraire de découverte

offre à l'utilisateur de l'autoroute une alternative pendant un temps limité pour découvrir un territoire de bonne qualité paysagère sur un parcours signalé à potentiel touristique.



*En résumé, l'itinéraire de découverte est un concept qui :*

- incite à sortir de l'autoroute et offre à l'utilisateur un itinéraire alternatif d'une heure maximum, y compris une ou plusieurs pauses de courte durée,
  - permet une découverte de paysages qui sont proches de l'autoroute,
- fait comprendre leur constitution (notion de protection et de valorisation des paysages) en pénétrant à l'intérieur du pays traversé,
  - est "parallèle" à l'autoroute,
  - donne l'occasion à l'utilisateur de s'arrêter (lieux aménagés...).

## **8. Premières retombées locales des itinéraires de découverte**

Sur la base du ressenti des DDE, on constate que la création d'itinéraires de découverte instaure de nouvelles dynamiques locales.

Voici quelques-uns des avantages apportés par l'itinéraire de découverte au niveau local :

- faire découvrir un pays aux aspects habituellement peu mis en valeur et valoriser un territoire ;
- faire émerger une structure intercommunale porteuse de la nouvelle dynamique locale ;
- redynamiser les animations touristiques et culturelles du "pays" ;
- accroissement de la fréquentation touristique ;
- valorisation des abords de la route, restauration progressive des villages et de leurs environs ;
- opportunité de développement économique et d'irrigation de l'arrière-pays de l'autoroute ;
- faire découvrir à l'utilisateur de l'autoroute la région qu'il traverse ;
- compenser le changement de perception du territoire qu'a l'utilisateur, ainsi que la baisse de fréquentation de la RN inhérents à l'accélération de la traversée d'un département, d'une région, due à l'arrivée de la nouvelle autoroute, puisque l'autoroute fait passer la RN d'un statut d'itinéraire principal à un statut d'itinéraire parallèle.

### Les trois étapes du 1% Paysage & Développement

#### Le Livre Blanc, établi pour l'ensemble d'un axe

- décrit le territoire traversé sur le plan économique, environnemental et paysager,
- répertorie les enjeux à partir desquels une politique cohérente d'aménagement du territoire pourra se développer.

#### La charte d'itinéraire

- document de cadrage : grandes orientations, principaux objectifs à atteindre.

#### La charte locale

- fixe les règles du jeu Etat - Collectivités,
- précise le programme des actions éligibles au titre du 1% retenues par la circulaire.

*Le Livre Blanc fixe les grands enjeux et objectifs de l'aménagement du territoire en lien avec l'axe routier ou autoroutier. Ici, l'axe routier est au cœur de la réflexion.*

*La charte d'itinéraire et la charte locale sont des chartes d'aménagement et de mise en valeur qui concrétisent la mobilisation sur des objectifs communs de tous les acteurs locaux (Etat, collectivités territoriales, représentants des secteurs socio-économiques).*

*La réflexion se fait alors à l'échelle du territoire : à l'échelle du département (document de cadrage) puis à l'échelle plus restreinte de l'intercommunalité (déclinaison concrète des objectifs déterminés dans les documents de cadrage).*

*Ces chartes permettent de concrétiser les enjeux d'aménagement sous forme d'actions centrées sur le territoire, en profitant des retombées de l'autoroute, mais l'autoroute n'est plus au cœur du débat.*



## II. Genèse de l'itinéraire de découverte

Un itinéraire de découverte est un aménagement territorial programmé à l'occasion de la politique du 1% Paysage & Développement.

Ce chapitre expose successivement :

1. la programmation de plus en plus précise de l'ID, au fil des trois étapes du 1% Paysage & Développement (Livre Blanc, charte d'itinéraire, charte locale) ;
2. la situation d'un ID par rapport au grand axe sur lequel il se greffe : situation exprimée dans un plan synoptique des dispositifs d'arrêt sur l'axe ;
3. les éléments du diagnostic territorial qui s'impose avant de choisir l'ID ;
4. l'examen de la voirie destinée à supporter l'ID ;
5. la constitution d'une structure institutionnelle, pour amener les acteurs locaux à porter le projet ;
6. l'instruction du dossier de demande pour créer un ID.

### 1. L'itinéraire de découverte aux 3 étapes du 1% Paysage & Développement

La mise en œuvre de la politique 1% Paysage & Développement s'articule autour de l'élaboration successive des documents suivants : le Livre Blanc, la charte d'itinéraire et la charte locale (Cf. page ci-contre).

La genèse des itinéraires de découverte se fait successivement à travers le Livre Blanc, la charte d'itinéraire et enfin la charte locale.

#### 1.1 - Les itinéraires de découverte dans le Livre Blanc

Le Livre Blanc constitue le premier document à élaborer au cours de la procédure 1% Paysage & Développement. Il précède la charte d'itinéraire qui définira un projet commun entre l'État et les acteurs locaux et constituera le guide des futures chartes locales.

Les objectifs du Livre Blanc consistent à :

- présenter la démarche proposée par l'État,

- analyser le territoire traversé par le projet autoroutier, tant sur le plan de l'économie que sur celui de l'environnement et des paysages, afin d'en dégager les potentialités et de rassembler les initiatives,

- poser, à partir de la connaissance des forces qui font vivre le territoire, les bases d'un dialogue avec les partenaires locaux fondé sur ce qui leur apparaît être les atouts des territoires sur lesquels développer une politique cohérente d'aménagement du territoire,

- recenser les structures intercommunales concernées par la future autoroute,

- présenter la politique 1%, outil d'une politique de valorisation globale du territoire traversé par le projet autoroutier.

Les ambitions du Livre Blanc sont d'aider les porteurs de projets sur les territoires concernés à s'inscrire dans le cadre des objectifs de la politique 1%.

Au stade du Livre Blanc, on ne parle pas encore des itinéraires de découverte mais on aborde la notion de route touristique comme outil de valorisation du territoire. Il s'agit seulement d'amorcer les réflexions relatives au territoire traversé par l'autoroute et à l'ouverture de l'autoroute sur l'arrière-pays.

Par exemple, un des objectifs du Livre Blanc d'A75 [7] et d'A20 [8] consiste à "développer, valoriser et organiser une promotion touristique". Celui de l'A39 [9] est plus précis et aborde la notion de circuits de découverte et d'itinéraires touristiques (voir en annexe 5.1 des extraits de ces Livres Blancs).

On constate d'ailleurs que les premiers Livres Blancs employaient indifféremment la notion d'itinéraire de découverte, de circuit touristique, de route de découverte, de circuit de découverte ou encore de parcours thématique. Cette confusion est à proscrire dans la rédaction des futurs Livres Blancs : l'appellation "itinéraire de découverte" est réservée aux seuls itinéraires respectant la charte de qualité des itinéraires de découverte (annexe II.1) et validés par le Comité National de Gestion et de Suivi et la D.S.C.R.

Cependant, cette exclusivité de l'appellation n'empêche pas que d'autres façons de découvrir les pays traversés par l'autoroute, comme l'itinéraire touristique, soient envisagées dans le Livre Blanc.

## 1.2 - Les itinéraires de découverte dans la charte d'itinéraire

Poursuivant le Livre Blanc, la charte d'itinéraire, manifestation des volontés locales, co-signée par l'Etat, les élus et la société concessionnaire et les autres partenaires (du type parc régional, chambre d'agriculture, chambre de commerce et d'industrie, EDF, etc.), donne les conditions et modalités d'un projet global de valorisation du territoire influencé par l'autoroute. Elle est soumise à l'avis préalable du Comité National de Suivi et de Gestion.

La charte d'itinéraire constitue le cadre dans lequel s'inscrivent les programmes des chartes locales.

Dans la charte d'itinéraire, il n'y a pas d'obligation de préciser le tracé des itinéraires de découverte mais il est cependant nécessaire de faire des suggestions sur des sites potentiels.

Sur A75, la charte d'itinéraire de l'Aveyron précise 4 orientations :

- concentrer les efforts,
- irriguer le territoire et inciter à la découverte : on parle d'itinéraires touristiques, c'est-à-dire "Il faut envisager la mise en place d'un réseau de voies à vocation touristique favorisant la mise en valeur du patrimoine. A partir des échangeurs, des circuits de découverte seront balisés et conçus pour que l'usager accède au mieux aux sites remarquables et retrouve aisément l'autoroute après un trajet relativement court. Les itinéraires pourraient concerner les monts de l'Aubrac, les gorges du Tarn, les gorges de la Dourbie, du Lot, les lacs du Lézérou, Roquefort, le circuit des Templiers du Larzac...",
- mettre en valeur la qualité des espaces,
- promouvoir le dynamisme économique.

Sur A39, il est précisé que les chartes locales peuvent comporter les opérations suivantes :

- l'organisation de l'accueil et de l'animation le long des routes de découverte,
- l'intégration éventuelle dans cette animation des musées ruraux et des maisons à thèmes,
- la mise en place, à partir des diffuseurs, d'un jalonnement propre aux itinéraires de découverte et commun à chacun d'eux,
- la réalisation d'un dépliant d'information et de repérage,
- etc. ...

## 1.3 - Les itinéraires de découverte dans les chartes locales

Les chartes locales sont élaborées à l'initiative des futurs maîtres d'ouvrage publics pour préciser les objectifs de la charte d'itinéraire. Elles donnent les orientations d'une politique de développement local reposant sur la valorisation des paysages et des potentialités économiques puis en déclinent les applications sous la forme d'un programme d'actions. Ces programmes peuvent être repris dans un plan ou un contrat de paysage.

L'itinéraire de découverte doit être proposé dans la charte locale.

L'aide du 1% peut s'appliquer aux études et aux actions concrètes prévues dans la circulaire du 12 décembre 1995 [1], telles que :

- la mise en valeur de paysages ruraux, de sites naturels et du patrimoine bâti,
- la requalification des fronts bâtis (façades) de villages, d'entrées et de périphéries dégradées de villes, de friches et décharges, d'itinéraires délestés par la mise en service du projet autoroutier, etc...

## Actions financées par la politique 1% Paysage & Développement



A75 Clermont-Ferrand - Béziers, aire de pique-nique à Saint Pierre de la Fage - Route Causses et Vallées de l'Hérault.



A l'entrée du village de la Vacquerie, en provenant de Saint Pierre de la Fage - Places de parking et aire de repos aménagée.

- le développement touristique quand il s'appuie sur la découverte des paysages et des éléments qui en font sa richesse : les points d'accueil, les itinéraires de découverte, les circuits thématiques, etc.,
- la promotion d'un développement économique soucieux d'une bonne gestion des ressources et du respect des équilibres,
- le traitement paysager des zones d'activités, des axes d'entrée dans le territoire à partir des diffuseurs, etc ...,

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes ne peuvent s'engager que sur des actions paysagères.

Pour les études et actions de développement économique et touristique, un financement pourra être recherché auprès du FNADT section générale ou locale, tant dans le cas du réseau concédé que du réseau non concédé.

On rappellera enfin que d'une manière générale, toutes les opérations évoquées dans la charte locale ne sont pas éligibles à l'aide du 1% ; en particulier lorsque ces opérations concernent la mise en place de routes touristiques (hors itinéraires de découverte) ou des requalifications de route nationale.

## 2. Plan synoptique des dispositifs d'arrêt sur l'axe

Au stade de la charte d'itinéraire, ou au plus tard, au moment de la présentation du premier itinéraire de découverte en projet sur un axe, le Directeur Régional de l'Équipement coordonnateur de l'axe, est chargé d'élaborer un synoptique des dispositifs d'arrêt où figurent les itinéraires de découverte (cf. charte de qualité, article 4, annexe II.1 du présent guide).

Ceci a pour but :

- de favoriser une répartition homogène et cohérente des dispositifs d'arrêts sur l'ensemble de l'axe,
- d'éviter la multiplication du nombre d'itinéraires ce qui provoquerait une surabondance des panneaux de signalisation sur l'autoroute, et une dévalorisation du concept.

Pour chaque infrastructure, le Directeur Régional de l'Équipement coordonnateur devra donc présenter un plan de situation comportant l'ensemble des itinéraires de découverte envisagés, ainsi que les dispositifs d'arrêt existants, notamment les échangeurs, les aires, et les "villages étape".

Un itinéraire de découverte par département, sauf exception justifiée, est un maximum à ne pas dépasser, pour ne pas dévaloriser l'ensemble du concept. Une profusion d'itinéraires de découverte

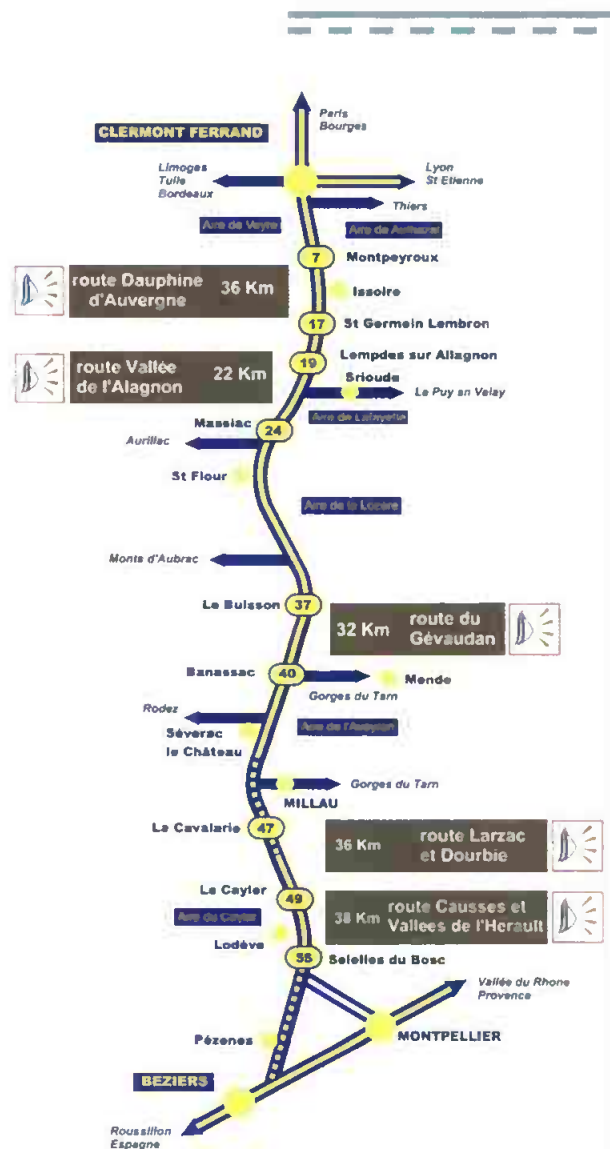
le long d'un axe routier ou autoroutier viendrait en perturber la compréhension globale et serait contraire à l'esprit de ces itinéraires.

La création du synoptique de l'infrastructure (présenté au Comité National de Gestion et de Suivi du 1% Paysage & Développement) permet d'éliminer certaines propositions et d'identifier les problèmes qui en résultent pour ne retenir que les plus pertinentes au regard des objectifs de la charte de qualité.

La validation du synoptique par le comité 1% ne constitue pas un accord a priori sur tous les itinéraires de découverte présentés.

A titre indicatif, on dénombre actuellement :

- sur A75 (6 départements) : 5 itinéraires
- sur A20 (4 départements) : 1 itinéraire + 2 en projet.



Synoptique des itinéraires de découverte sur A75



### 3. Une étude paysagère à travers un diagnostic territorial

Le choix de l'itinéraire dans chaque département sera fait sur la base d'un diagnostic territorial comprenant :

- une étude paysagère des pays proches de l'autoroute qui met en évidence les caractéristiques physiques et sociales des territoires, ainsi que son identité (histoire, géographie, organisation administrative, touristique et économique du territoire) ;
- une étude paysagère de l'itinéraire qui met en évidence la logique de découverte du territoire de l'itinéraire, ses points forts et les atouts qui permettront de créer une identité propre à l'itinéraire, fédérer les acteurs et donner de la cohérence au territoire ;
- une analyse des impacts de l'itinéraire sur les dynamiques de développement du tourisme local ;
- des propositions de mesures d'accompagnement pour conforter l'image, le caractère et le rayonnement économique et touristique de l'itinéraire.

A noter qu'un diagnostic territorial se réfère à l'atlas des paysages quand il existe, aux PLU des communes concernées. Dans sa forme et ses objectifs, le diagnostic territorial se rapproche des plans, contrats et chartes de paysage. [13 et 14]

Par conséquent, une collaboration étroite avec les collectivités concernées est incontournable pour préparer l'aménagement de l'itinéraire de découverte et assurer sa pérennité.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement, les objectifs à atteindre sont :

- la qualité de l'accueil des usagers (stationnement, aires de pique-nique, panneaux d'information, tables d'orientation et de lecture),
- les actions de valorisation des villages et des paysages ainsi que la suppression des points noirs paysagers,
- les actions de mise en conformité avec la réglementation relative à la publicité, enseignes et pré-enseignes, une attention particulière sera portée aux entrées de villes et de villages,
- la qualité de l'infrastructure (caractéristiques, circulation, croisements sécurisés, pérennité des équipements ...),
- cependant, la qualité de l'offre en matière de restauration, hébergements, commerces, services, équipements touristiques est facultative,
- la pertinence de la localisation des mesures d'accompagnement et de la cohérence des aménagements sur l'itinéraire doivent résulter d'une étude des besoins et des capacités des sites à recevoir ces équipements afin d'éviter leur profusion.

Enfin, pour mener à bien cette étude, les maîtres d'ouvrage auront tout intérêt d'associer à leur démarche des professionnels dans le domaine du paysage, aussi bien pour conduire les études que pour réaliser les projets d'aménagement.

### 4. Etat initial de la voirie et niveau de service à l'usager

Les usagers déviés de l'autoroute sont peu nombreux au regard du trafic initial des routes du futur itinéraire ; leur motif de déplacement sur l'itinéraire est la découverte de l'arrière-pays.

A partir de ce constat, voici les quelques points qu'il est recommandé d'évoquer dans le synoptique des itinéraires de découverte réalisé par le DRE coordonnateur ainsi que dans les dossiers de présentation de chaque itinéraire au Comité 1%, puis à la DSCR :

- le trafic initial supporté par les routes concernées ;
- le changement radical des caractéristiques de la voirie, notamment aux sorties d'autoroutes et aux entrées de bourgs ; en ces endroits la lecture de l'espace routier doit être sans ambiguïté pour que l'usager adapte son comportement et prenne conscience qu'il a quitté l'autoroute ;
- la possibilité d'aménager des aires de repos ou de stationnement le long de l'itinéraire ;
- la largeur des voiries ; la largeur maximale des véhicules de tourisme est de 2 m55 (art R312-10 du code de la route). Pour que deux caravanes puissent se croiser, il faut que l'espace disponible fasse au moins 6 m de large, que ce soit de la chaussée ou des accotements (en vérifier alors la stabilité); certains points difficiles ponctuels pourront être tolérés moyennant une signalisation appropriée ;
- la courbure des virages, car les véhicules de type bus ou caravane ont des rayons de braquage réduits ;
- l'adhérence du revêtement dans les virages ;
- l'état du revêtement : le revêtement ne doit pas nécessairement être uni (facteur d'augmentation de vitesse et illusion d'une route à fort trafic) mais doit être roulable ;
- la visibilité dans les carrefours ;

Des visites de l'itinéraire répétées, en utilisant différents types de véhicules (bus, caravane) sont recommandées.

Un suivi de la sécurité devra être mené sur l'itinéraire, tout en répertoriant et analysant les accidents (cf. §IV.3).

## 5. Recherche de la structure porteuse de l'itinéraire de découverte

Un itinéraire de découverte est une opportunité pour faire coopérer l'ensemble des partenaires publics, parmi lesquels les comités départementaux du tourisme, les structures intercommunales à vocation de développement, les offices du tourisme et syndicats d'initiative, les associations de développement touristique, les chambres consulaires, les professionnels locaux (hôteliers, restaurateurs, fermes-auberges, gîtes, etc.)...

Les communes ayant le projet de réaliser un itinéraire de découverte devront montrer leur engagement à développer l'intercommunalité. Le projet d'itinéraire de découverte devra être porté par une structure intercommunale.

Le rôle de la structure porteuse de l'itinéraire de découverte est d'assurer et de développer la fréquentation et la promotion de l'itinéraire ainsi que d'assurer la pérennité de l'itinéraire de découverte (entretien...), de créer des documents de communication avec le repérage et la description de l'itinéraire de découverte à distribuer sur l'autoroute.

## 6. L'instruction du dossier de demande d'itinéraire de découverte

### 6.1 - Le comité de gestion et de suivi de la politique du 1% Paysage & Développement

Le comité de gestion et de suivi de la politique 1% Paysage & Développement a été créé le 15 mai 1992.

La composition actuelle du comité de gestion et de suivi de la politique 1% Paysage & Développement est présentée page suivante.

Le comité de gestion et de suivi de la politique 1% Paysage & Développement donne un avis sur le contenu des livres blancs, des chartes d'itinéraires et des dossiers qui lui sont présentés, élabore les programmations annuelles à partir des propositions faites au niveau local, procède à un suivi et à une évaluation des actions engagées.



*A75 Clermont-Ferrand - Béziers, Saint Cirques sur Couze - Route Dauphiné d'Auvergne.*

## 6.2 - La constitution du dossier de demande

La Charte de Qualité des Itinéraires de Découverte décrit cette étape (art. 7, voir ci-contre). Le maître d'ouvrage du projet et le gestionnaire de la voirie doivent s'y conformer.

## 6.3 - La procédure de validation du dossier de demande

1. présentation du synoptique par le Directeur Régional de l'Équipement, en session du Comité National de Gestion et de Suivi du 1%,
2. présentation de l'itinéraire de découverte et des actions envisagées par la Direction Départementale de l'Équipement : descriptif sommaire des caractéristiques physiques de l'itinéraire de découverte (conditions de circulation et de sécurité, croisements),
3. débat,
4. examen du dossier de demande,
5. validation par le comité national de suivi et de gestion de la politique 1% Paysage & Développement : le comité émet un avis soit défavorable, soit favorable avec des réserves, soit favorable ; dans le cas d'un avis favorable avec des réserves, une proposition modifiée devra être présentée à nouveau,
6. validation par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) : l'avis du comité national 1% Paysage & Développement étant favorable, le projet d'itinéraire de découverte doit faire l'objet d'une validation par la DSCR en ce qui concerne la signalisation et la sécurité routière.

### Article 7 : Constitution du dossier de demande présenté par la collectivité locale, maître d'ouvrage portant le projet

*La demande de création d'un itinéraire de découverte fait l'objet d'un dossier de candidature. Le maître d'ouvrage constitue ce dossier, établi conformément aux dispositions de la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995 et de ses annexes.*

*Il comporte :*

- l'identification du maître d'ouvrage (collectivité locale ou groupement de collectivités), porteur du projet, faisant acte de candidature ;
- un descriptif du tracé et de sa cartographie ;
- la description du paysage et du patrimoine à découvrir illustrée de photographies ;
- le diagnostic visé à l'article 4 ci-dessus, effectué par le gestionnaire de la voirie et précisant les caractéristiques de l'itinéraire, le diagnostic de sécurité routière, l'avant-projet de signalisation, les dispositions prévues en matière d'amélioration du réseau routier ainsi que les aménagements et équipements ;
- le programme des actions prévues pour aménager l'itinéraire ;
- un engagement du maître d'ouvrage à veiller à la qualité des équipements et à assurer l'entretien et la maintenance (niveau de la qualité, nettoyage, espaces verts, ...) ; cet engagement devra se concrétiser ultérieurement par des conventions entre le maître d'ouvrage et le gestionnaire de la voirie.

*Le dossier ainsi constitué est adressé en vingt exemplaires au Préfet du Département (et de Région lorsque l'itinéraire est commun à deux départements) par la collectivité locale ou le groupement de collectivités qui se déclare candidat.*

*Extrait de la charte de qualité des itinéraires de découverte (cf. annexe II.1).*

## Composition du comité de gestion et suivi de la politique 1% Paysage & Développement.

- 1 président
- 2 membres de la D.G.U.H.C. (1 titulaire, 1 suppléant)
- 2 membres de la D.A.T.A.R. (1 titulaire, 1 suppléant)
- 4 membres de la D.R. (titulaires et suppléants)
- 2 membres du M.E.D.D. (D.N.P.)
- 2 membres de la Direction du Tourisme (1 titulaire, 1 suppléant)
- 2 membres de la Direction générale des Collectivités Locales (1 titulaire, 1 suppléant)
- 2 membres de la Direction de l'Architecture et du Patrimoine (1 titulaire, 1 suppléant)
- 2 représentants paysagistes (1 titulaire, 1 suppléant)
- 2 représentants Architectes (1 titulaire, 1 suppléant)
- 4 représentants des Directions Régionales de l'Équipement (titulaires et suppléants)
- 4 représentants des Directions Départementales de l'Équipement (titulaires et suppléants)
- 4 représentants des Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes



### III. La mise en œuvre de l'itinéraire de découverte

Dans ce chapitre sont détaillées les différentes étapes de la mise en œuvre d'un itinéraire de découverte après sa validation par le comité national 1% et la DSCR.

On y aborde successivement :

1. la signature de conventions entre la structure porteuse, le gestionnaire de la voirie et l'Etat, afin d'assurer la pérennité de l'ID dans son concept et sur le terrain ;
2. l'aménagement de l'ID, par une signalisation qui fait l'objet d'un projet bien défini, ainsi que par une série d'actions d'accompagnement destinées à assurer la mise en valeur des paysages et l'accueil des usagers de l'ID ;
3. enfin, le détail de l'avant projet de signalisation de balisage, où sont explicitées les "règles" de la signalisation de l'ID depuis l'autoroute et sur son tracé propre, ainsi que des recommandations essentielles concernant la compréhension du parcours.

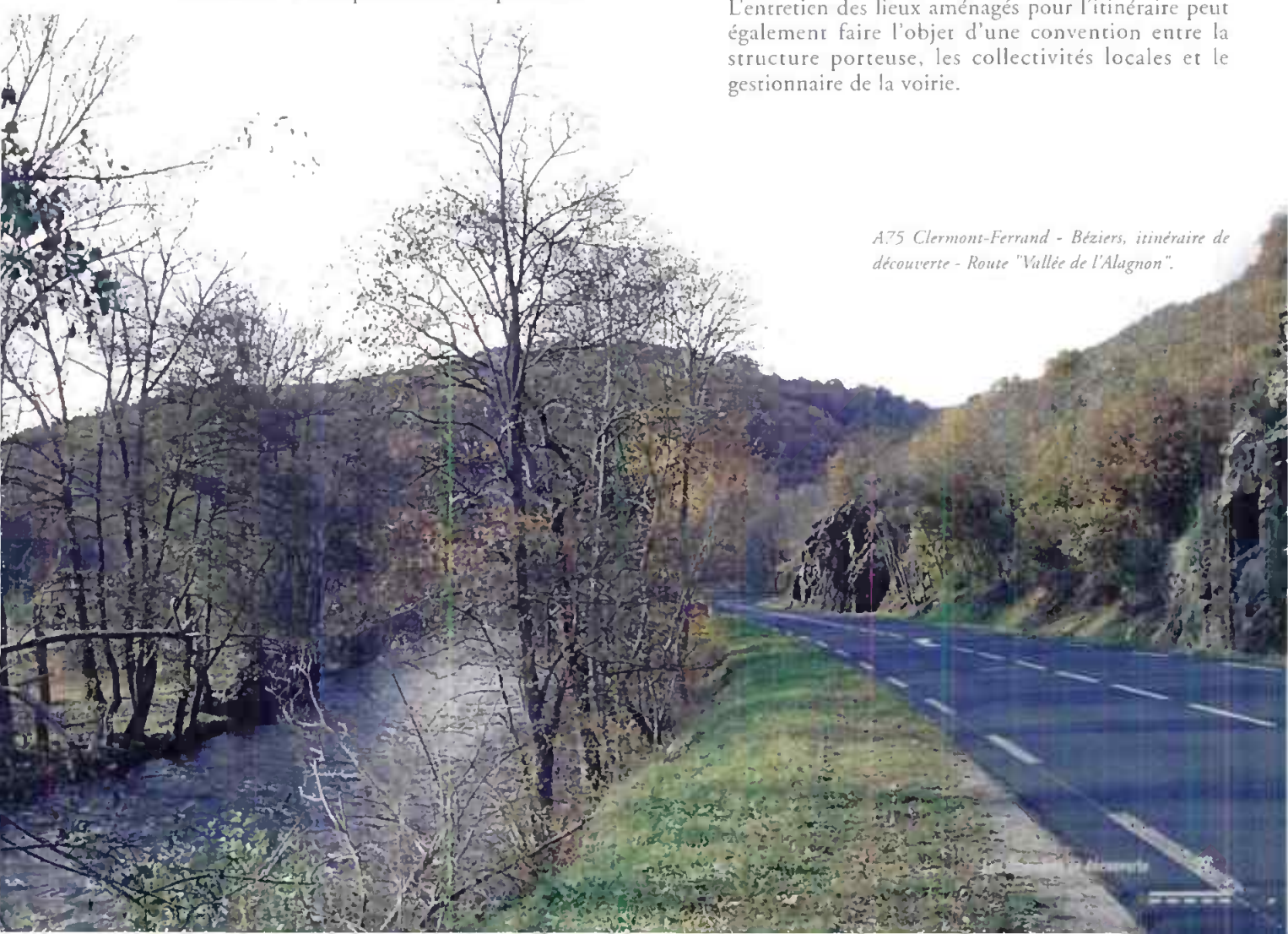
#### 1. Les conventions entre la structure porteuse, le gestionnaire de la voirie et l'Etat

Afin de garantir la pérennité de l'itinéraire de découverte dans son concept et dans ses caractéristiques, une convention doit être signée entre le Préfet de Département territorialement compétent, représentant de l'Etat, et la structure porteuse de l'itinéraire de découverte. Cette convention fait référence aux critères de la charte qualité des itinéraires de découverte et précise les engagements des co-signataires ; la Région et le Département pourront être associés.

Une seconde convention doit être ensuite élaborée entre la structure porteuse de l'itinéraire de découverte et le gestionnaire de la voirie afin que ce dernier accepte la pose et l'entretien du balisage, ainsi que la réalisation de lieux aménagés spécifiques à l'itinéraire.

L'entretien des lieux aménagés pour l'itinéraire peut également faire l'objet d'une convention entre la structure porteuse, les collectivités locales et le gestionnaire de la voirie.

*A75 Clermont-Ferrand - Béziers, itinéraire de découverte - Route "Vallée de l'Alagnon".*



## 2. Aménagement de l'itinéraire de découverte

### 2.1 - Avant-projet de signalisation

La structure porteuse de l'itinéraire de découverte, avec l'assentiment de la DDE ou du Conseil Général, commande et finance un avant-projet de signalisation qui doit être élaboré par un service spécialisé (DDE, CETE ou bureau d'études). Il comprendra pour l'itinéraire de découverte concerné :

- un plan de situation ;
- un bref rappel de l'historique de la genèse de l'itinéraire de découverte ;
- la description sommaire de l'itinéraire de découverte comprenant son tracé et les points d'intérêt en précisant : les points de vue, les lieux de restauration, d'hébergements, les gîtes, les aires de pique-nique, les monuments classés ou caractéristiques, les R.I.S. ;
- la signalisation sur autoroute ;
- un relevé de la signalisation existante ;
- le balisage de l'itinéraire de découverte avec l'estimation de la dépense ;
- une prise en compte de l'ensemble des itinéraires ou circuits touristiques existants, afin de créer une articulation entre ces différents circuits et l'itinéraire de découverte.

Il faut veiller à ne pas aboutir à une surabondance de panneaux de signalisation. Le projet de signalisation de balisage devrait être l'occasion de conduire une réflexion sur l'ensemble de la signalisation routière présente sur l'itinéraire pour faire le point de la situation existante et envisager, si nécessaire, des améliorations.

### 2.2 - Actions d'accompagnement

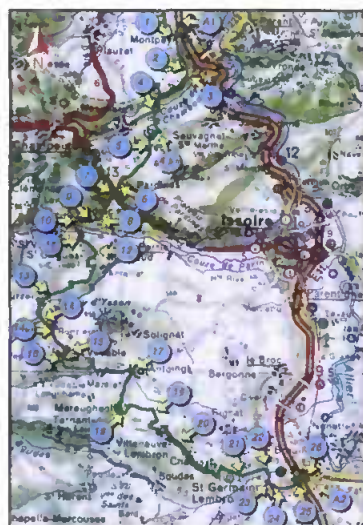
#### 2.2.1 - Exemples d'études financées par le 1% (d'après bilan sur A75 et A20 [5 et 6])

- étude paysagère globale sur l'ensemble des communes du plateau agricole traversé par l'autoroute ;
- étude paysagère d'une zone industrielle (Lempdes) ;
- étude paysagère d'un bourg (Lempdes), de ses abords et des espaces perçus depuis l'autoroute ;
- étude de mise en valeur du patrimoine et des espaces publics d'un village ;
- étude visant à effectuer un diagnostic du potentiel existant par rapport à l'autoroute et à élaborer un programme d'actions sur l'itinéraire de découverte.

#### 2.2.2 - Exemples d'actions éligibles relatives à l'itinéraire de découverte (d'après bilan sur A75 et A20 [5 et 6])

- mise en place d'une signalisation touristique dans un village ;
- mise en place de "relais village" (information touristique) ;
- implantation des Relais Informations Services (R.I.S.) sur l'itinéraire de découverte ;
- signalisation d'information culturelle et touristique sur certains sites (panneaux, tables d'orientation) ;
- édition de dépliants d'appel ;
- édition de documents d'information sur les paysages et le patrimoine ;
- enquête en période touristique sur l'impact de la mise en place de l'itinéraire ;
- enfouissement des réseaux aériens ;

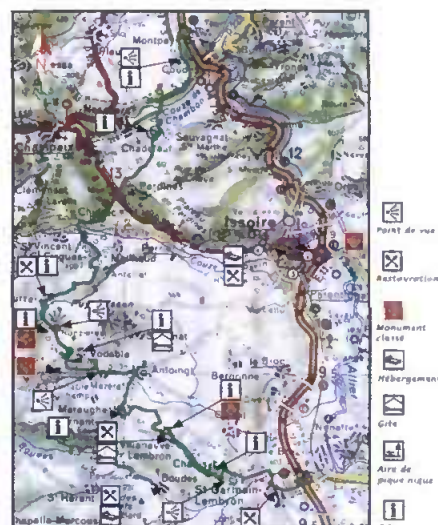
Numérotation des carrefours



Tracé de l'itinéraire



Points d'intérêt de l'itinéraire



Exemple d'avant-projet de signalisation (page tirée de l'avant projet de signalisation de l'itinéraire de découverte du Dauphiné d'Auvergne - Etude CETE de Lyon, Agence Auvergne).

- suppression d'un point noir paysager à l'entrée d'un village ;
- plantations ;
- nettoyage des abords d'un carrefour ;
- pose de barrières de sécurité en bois ;
- réhabilitation extérieure du mur d'enceinte d'un château ;
- aménagement paysager d'une aire de pique-nique ;
- aménagement d'une aire de stationnement sur l'itinéraire de découverte ;
- nettoyage des berges d'un cours d'eau le long de l'itinéraire de découverte ;
- travaux d'aménagement de deux aires de repos ;
- restauration d'un ancien presbytère ;
- amélioration de l'aspect extérieur d'un bâtiment communal ;
- restauration extérieure d'une mairie ;
- mise en valeur et aménagement de la traversée et du cœur historique d'un village ;
- mise en valeur d'espaces publics dégradés ;
- création de sentiers piétons ;
- aménagement d'une place ;
- traitement de l'entrée d'un village, d'une ville.

### 2.2.3 - Actions non éligibles au 1% Paysage & Développement

La politique 1% Paysage & Développement ne peut pas financer :

- la requalification de zones d'activité nouvelles ;
- parc de stationnement à l'exception des petites aires de stationnement réservées à des véhicules légers (5 ou 6 véhicules) et des cheminements piétons donnant accès à des sites intéressants pour l'automobiliste ;
- l'aménagement d'infrastructures de voirie et leurs annexes (trottoirs), notamment la requalification de RN, de traversées de bourg, d'entrées de ville (sauf le surcoût architectural lié à l'emploi de matériaux particuliers).



A75 Clermont-Ferrand - Béziers, itinéraire de découverte - Route Dauphiné d'Auvergne.

### 3. Détail de l'avant-projet de signalisation de balisage

La mise en place de panneaux de signalisation ne s'improvise pas. Une réflexion globale préalable est nécessaire, d'où la réalisation d'un avant-projet de signalisation (Cf. § III.2.1.).

Pour pérenniser le concept d'itinéraire de découverte, il est essentiel et obligatoire de réaliser une signalisation de balisage complète à partir de panneaux-types, propres aux itinéraires de découverte. Ceux-ci sont présentés dans les paragraphes suivants. Ce balisage permet d'indiquer sans ambiguïté la route que doit suivre l'usager qui a choisi de parcourir l'itinéraire de découverte, sans qu'un plan soit nécessaire.

La signalisation de balisage homogène de l'itinéraire entre 2 échangeurs est essentielle pour aider les usagers dans leur déplacement et affirmer l'image de l'itinéraire de découverte.

Cette signalisation doit se faire d'une manière homogène et facilement identifiable par l'usager. Le panneau de l'itinéraire de découverte ne doit jamais être associé à un autre panneau pour des raisons de lisibilité et de définition du concept.

Par conséquent, les panneaux utilisent un logotype (Cf. § I.4).

La mise en œuvre d'une signalisation de balisage nécessite une communication avec les usagers pour faire connaître et faire emprunter un itinéraire.



Panneaux de type H20 servant à la signalisation de balisage des itinéraires de découverte.



Exemple de panneau sur autoroute.

### 3.1 - Signalisation de balisage-type d'un itinéraire de découverte

#### 3.1.1 - Signalisation sur l'autoroute

Un panneau de signalisation (et un seul) d'annonce des itinéraires de découverte est implanté sur l'autoroute (guide de signalisation touristique).

C'est un panneau D71 : il doit être placé en amont de la signalisation d'avertissement de la sortie, précisément à 2500 mètres avant ce panneau d'avertissement de la sortie.

Il comporte la mention "prochaine sortie" en noir italique sur fond blanc, complétée par un encart marron sur lequel figure l'idéogramme commun à tous les itinéraires et le libellé de l'itinéraire de découverte, tel que "route vallée de l'Alagnon", ou "route du Gévaudan" ;

L'appellation de l'itinéraire doit être simple, évoquer le pays à découvrir, contribuant ainsi à une bonne perception par l'utilisateur, et au renforcement de l'attractivité. Pour le choix du nom de l'itinéraire de découverte, il faut lever toute ambiguïté avec les indications directionnelles ; c'est-à-dire qu'il faut éviter de mettre le nom d'une commune dans le nom de l'itinéraire.

#### 3.1.2 - La signalisation sur l'itinéraire

L'utilisateur doit être ensuite constamment guidé entre les deux échangeurs : des panneaux de signalisation de balisage (panneaux de type H20) sont placés le long du parcours, en présignalisation, c'est-à-dire en amont des carrefours et non sur les carrefours.

Un Relais Informations Services (RIS) peut être implanté en début de parcours, non loin de la sortie de l'autoroute ainsi que sur les aires d'arrêt de l'itinéraire de découverte.



Exemple de panneau sur itinéraire de découverte.

Il permettra de donner à l'automobiliste des informations culturelles et touristiques sur l'itinéraire de découverte : caractéristiques des paysages, particularités culturelles, économiques et sociales à découvrir tout au long de l'itinéraire.

Pour les détails de conception du RIS, se reporter au Guide relatif aux Relais d'Information Service [15].

#### L'implantation des relais

Une fois la localisation grossièrement arrêtée, il convient d'implanter physiquement le relais. On se bornera à rappeler les quelques idées suivantes :

- les relais doivent être d'accès facile et leur environnement attractif ;
- un stationnement doit y être possible à proximité immédiate et en permanence (avec durée de stationnement limitée. La capacité de ce parc à voitures doit être adaptée au niveau de fréquentation du R.I.S.) ;
- le parking doit être dégagé l'hiver, dans les régions où se posent des problèmes d'enneigement ;
- il est souhaitable qu'une cabine téléphonique soit située à proximité immédiate ;
- en milieu urbain, il est astucieux de profiter de certains points de "rupture de charge" (ex : gares SNCF, gare routière) pour implanter les relais ;
- l'orientation des relais n'est pas indifférente pour faciliter la lecture et la compréhension des plans figurant sur ceux-ci.

Extrait du Guide relatif aux RIS [15].

Le logotype de l'itinéraire de découverte devra être clairement visible sur le RIS et le concept de l'itinéraire de découverte rappelé (cf. annexe I.10 : textes types sur la démarche 1% et les itinéraires de découverte). En effet, il est important que l'utilisateur puisse à terme faire la différence entre un itinéraire touristique et un itinéraire de découverte.



Tout au long de l'itinéraire, l'utilisateur doit être guidé grâce à la signalisation.





Pays du Dauphiné d'Auvergne



A75 Clermont-Ferrand - Béziers, Relais Informations Service Itinéraire de découverte "Route Dauphiné d'Auvergne"

### Le Relais Informations Services

Il doit prendre en compte l'itinéraire de découverte, les dispositifs d'arrêt...

Utilisation des R.I.S. pour répondre à certains besoins touristiques.

**• L'accueil dans une aire géographique**

A l'entrée d'une aire administrative (ex : un département) ou d'une zone touristique, un relais d'information service peut indiquer des informations promotionnelles relatives à l'aire ou la zone en question.

Bien plus, le R.I.S. peut même, par son aspect architectural et la qualité de sa réalisation, être lui-même un vecteur important de l'image de la zone ou du département concerné.

**• Les informations relatives à une zone touristique**

Il s'agit de donner des informations très concrètes et directement utilisables par l'utilisateur. Suivant la nature de la zone, les informations contenues dans le R.I.S. (en plus des informations minimales) seront différentes ; c'est ainsi que, par exemple à l'entrée d'une zone réputée pour ses sites et ses paysages, on indiquera plutôt les différents points de vue, les parkings au départ des randonnées pédestres, ...

Bien entendu, ces informations propres à la zone touristique s'ajoutent aux informations générales du R.I.S. ; dans une zone touristique, il est notamment important d'indiquer, de manière exhaustive, les diverses possibilités d'hébergement et de restauration.

**• Les informations relatives aux équipements d'hébergement**

Le R.I.S. est bien entendu l'équipement de signalisation idéal pour porter à la connaissance de l'utilisateur l'existence et l'adressage précis des divers équipements d'hébergement, soit du quartier, soit de l'agglomération, soit de la zone concernée.

Ces équipements doivent être présentés sous forme de listes exhaustives et par catégorie (hôtels - en précisant le nombre d'étoiles -, villages vacances, chambres d'hôtes, gîtes, terrains de campings - caravanning, restaurants, auberges, etc ...).

**• Les informations relatives aux itinéraires touristiques**

**• Les informations relatives aux personnages célèbres**

Il peut aussi être judicieux d'évoquer sur les R.I.S. le souvenir de personnages célèbres, natifs de la région, y ayant séjourné ou laissé une empreinte marquante.

**• Les informations relatives aux produits régionaux**

Les produits régionaux, qu'il s'agisse de spécialités gastronomiques, d'artisanat particulier, ou d'activités économiques importantes propres à la région sont des informations très appréciées des touristes ; il est donc indispensable de leur réserver une place de choix sur les R.I.S.

Extrait du Guide de la signalisation touristique - 1992 [15].

## 3.2 - Lisibilité : des conseils

### 3.2.1 - Nom de l'itinéraire de découverte

Le nom choisi pour l'itinéraire de découverte doit prendre en compte les contraintes de police, de dimension de caractère imposée par la dimension des panneaux de signalisation. Il doit être en relation directe avec le territoire géographique traversé et ne doit pas comporter de nom de personnage.

Ce nom doit être toujours le même, et garder la même orthographe.

### 3.2.2 - Arrivée et départ d'itinéraires de découverte à un même échangeur

Pour chaque infrastructure, quelques itinéraires de découverte peuvent être envisagés (ceux-ci ne doivent pas être trop nombreux - Cf. §I.3 ).

La lisibilité du balisage des itinéraires de découverte devant être assurée, il ne doit pas y avoir sur un même échangeur le début d'un itinéraire et la fin d'un autre ou encore le début de deux itinéraires de découverte.

Les premiers itinéraires n'ont pas toujours respecté cette recommandation.

Par exemple, sur la commune Le Caylar, à l'échangeur n°49, une ambiguïté de lecture peut persister.

Un usager circulant dans le sens sud-nord voit d'abord le panneau implanté sur l'autoroute pour l'itinéraire "1" "Route Larzac et Dourbie". Puis, passé l'échangeur, il se trouve devant une double signalisation : celle de l'itinéraire "1" et celle de l'itinéraire "2" "Route Causses et Vallées de l'Hérault" (voir photo ci-contre).



Extrait de "Faites l'autoroute buissonnière sur les itinéraires de découverte - A75 - La Méridienne" [19].



A75 Clermont-Ferrand - Béziers, Le Caylar (échangeur n° 49), deux itinéraires de découverte.

- Route Larzac et Dourbie (entre La Cavalerie et le Caylar)  
- Route Causses et Vallées de l'Hérault (entre le Caylar et Salettes du Bosc ou Saint Félix de Lodez)

Cette situation est à éviter dans la mesure du possible.

Pour peu qu'il n'ait pas mémorisé précisément le nom de l'itinéraire qu'il souhaite suivre, il doit choisir entre :

- soit emprunter l'itinéraire de découverte "1" "Route Larzac et Dourbie" et reprendre l'autoroute à l'échangeur n°47 à "La Cavalerie" ; cet itinéraire de découverte correspond au concept puisqu'il n'est pas détourné de sa destination sens sud - nord.
- soit emprunter l'itinéraire de découverte "2" "Route Causses et Vallées de l'Hérault" et reprendre l'autoroute plus au sud à Saint Félix de Lodez ; cet itinéraire de découverte ne correspond pas au concept puisqu'il est détourné de sa destination dans le sens nord - sud.

Exemple sur un itinéraire de découverte

Le panneau de fin d'itinéraire de découverte (schémas ci-dessous) :

- est réglementaire pour l'itinéraire de découverte "route Causses et Vallées de l'Hérault"



- n'est pas réglementaire pour l'itinéraire de découverte "route Larzac et Dourbie" : la mention "fin de la route" ne doit pas apparaître.



### 3.2.3 - L'itinéraire de découverte trouve ses deux extrémités sur l'autoroute

Le concept d'itinéraire de découverte précise que chaque itinéraire offre à l'utilisateur la possibilité d'une sortie guidée de l'autoroute entre deux échangeurs.

Actuellement, l'itinéraire de découverte "route Causses et Vallées de l'Hérault" dans le sens nord-sud traverse le village de Saint-Félix-de-Lodez et se termine en ne rejoignant pas un échangeur de l'autoroute A75. Il s'agit d'une situation provisoire, puisque les travaux de réalisation de l'autoroute sont en cours.

Cette situation (heureusement provisoire) est à proscrire car les usagers ont de grandes chances de ne pas retrouver le chemin de l'autoroute.

### 3.2.4 - Pas d'antenne, ni de demi-tour

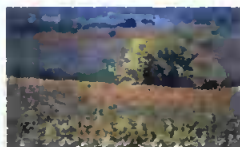
L'itinéraire de découverte est un itinéraire continu, sans antenne, sans demi-tour. Une antenne serait un décrochement de l'itinéraire au bout duquel se trouve une "curiosité" et qui oblige à revenir sur ses pas pour terminer l'itinéraire et rejoindre l'autoroute.

Le logotype "itinéraire de découverte" ne doit donc pas être utilisé, ni pour les demi-tours, ni pour les antennes relevant d'itinéraires touristiques distincts de l'itinéraire de découverte. Même si ces antennes existent et permettent de se rendre vers tel ou tel site intéressant.

#### Route Causses et vallées de l'Hérault

...Un Pays de transition : Du Caylar à St Félix de Lodez, du plateau du Larzac à la plaine viticole, ce sont deux mondes que vous allez traverser, différents, mais complémentaires, puisque leur histoire est intimement liée. Le plateau du Larzac est aujourd'hui symbole de grandes étendues sauvages, autrefois il nourrissait les vallées et la plaine. Les hommes des hauteurs venaient vendre leurs marchandises en cheminant sur des routes qui préfiguraient l'actuelle autoroute A75. Du paysage aride du Causse du Larzac, borné de buis et de lavagnes où s'abreuvent les moutons, vous passerez donc en un clin d'œil au pays de la vigne et de l'olive, où les cigales, le temps d'un été, s'accordent le premier rôle. L'itinéraire vous offre, sur 38 km, un bel éventail des richesses paysagères de l'Hérault.

...Un pays de brigands : Au XI<sup>ème</sup> siècle sévissait le long de la route "Causses et Vallées de l'Hérault" un personnage nommé **Pons de l'Hérac**, qui détroussait les voyageurs imprudents. Du **Caylar à Salettes du Bosc** nombreux sont les récits de ses exploits. Mais le plus extraordinaire est qu'après plusieurs années de rapines, il devint moine, fit entrer femme et enfants en religion et partit en Aveyron créer l'**Abbaye de Sylvanès**. Vous retrouverez tout au long de l'itinéraire l'histoire de ses méfaits en lisant les panneaux qui jalonnent votre route.



...Un pays qui vous attend : Les professionnels locaux du tourisme se sont associés afin de vous offrir le meilleur accueil et les meilleurs services possibles. N'hésitez pas à les interroger...

Au cri des vents, entre la Vacquerie et Arboras, attendez-vous à un paysage d'exception : la plaine, la Méditerranée et les Pyrénées en un seul coup d'œil. Bon voyage et au plaisir de vous rencontrer sur la route "Causses et vallées de l'Hérault".

A75 Clermont-Ferrand - Béziers, itinéraire de découverte route "Causses et Vallées de l'Hérault" [18].



Extrait de "Faites l'autoroute buissonnière sur les itinéraires de découverte - A75 - La Méridienne" [19].

L'itinéraire de la route de la Vallée de l'Alagnon (premier itinéraire mis en place) respecte cette contrainte bien que, tel qu'il est présenté sur le schéma page ci-contre, il possède une antenne. L'utilisateur de l'itinéraire de découverte qui suit le plan va se rendre au village de Bleisle et faire un demi-tour pour poursuivre sa route.

Ce plan prête à confusion car en réalité, sur le terrain, l'antenne ne fait pas partie de l'itinéraire de découverte. Le balisage de l'itinéraire de découverte n'impose pas de se rendre au village de Bleisle et l'antenne ne fait pas partie de l'itinéraire de découverte.

En revanche, ce village est cité comme l'un des plus beaux villages de France, ce qui peut inciter à aller le visiter, sans que cela soit imposé par le tracé et la signalisation de l'itinéraire de découverte. En effet, des panneaux d'information touristique de type H30 peuvent inciter l'utilisateur à faire un détour supplémentaire. Sur le plan, le trajet entre l'itinéraire de découverte et le village de Bleisle ne devrait pas être de la même couleur que l'itinéraire de découverte.

## IV. Le suivi des actions

Ce chapitre aborde les différents aspects du suivi de l'itinéraire de découverte.

Le suivi des actions consiste notamment :

1. à faire régulièrement le point sur les actions réalisées ou en cours d'élaboration le long de l'itinéraire, c'est le rôle du chargé de mission 1% de la DDE ;
2. à réaliser des visites régulières des aménagements réalisés le long de l'itinéraire de façon à veiller à leur entretien, ces visites concernant entre autres le balisage, les équipements et l'entretien de la route ;
3. et à suivre l'état de la fréquentation de l'itinéraire ainsi que les conditions de circulation, sous l'aspect sécurité ;

les deux dernières tâches du suivi de l'ID étant du ressort de la structure porteuse du projet et du gestionnaire de la voirie.

### 1. Tableau de bord des opérations

Un tableau des opérations (études et actions concrètes) réalisées le long de l'itinéraire doit être mis à jour par la collectivité porteuse du projet en relation avec le gestionnaire de la voirie et le chargé de mission 1% de la DDE.

### 2. Veille ou visite régulière des aménagements de l'itinéraire de découverte

Les Directeurs Régionaux de l'Équipement, en liaison avec les Directions Départementales de l'Équipement feront obligatoirement une **visite annuelle en présence du maître d'ouvrage** de l'itinéraire de découverte et éventuellement d'autres acteurs locaux impliqués (C.C.L., C.D.T., Services Techniques Départementaux assurant la gestion de la voirie).

Les points à vérifier sont le balisage : état et perception, la qualité des aménagements, des équipements, et abords (propreté, nettoyage), l'entretien de la route, la fréquentation et la sécurité de l'itinéraire, l'avis des usagers ainsi que leurs observations et propositions.

La Direction Départementale de l'Équipement a la charge de faire un rapport d'inspection pour reconduction ou retrait de l'appellation si des manquements graves sont constatés.

**Article 11 : Coordination de l'État sur les axes comportant des itinéraires de découverte**

*Le Directeur Régional de l'Équipement, coordonnateur de l'axe pour la politique du 1% Paysage & Développement, en collaboration avec la(les) Direction(s) Départementale(s) de l'Équipement, est chargé :*

- d'animer l'action de l'État sur l'axe concerné,
- de veiller à la réalisation des actions prévues par le diagnostic, au moment de la mise en service de l'itinéraire,
- d'élaborer le bilan annuel des études et actions, tel que prévu par la circulaire ministérielle du 12 décembre 1995, ce bilan annuel faisant l'objet d'un rapport d'observation.

*Le rapport d'observation comprend :*

- le diagnostic en matière d'état du réseau,
- le diagnostic de circulation et de sécurité routière (suivi quantitatif et qualitatif du trafic et des accidents corporels permettant d'identifier les problèmes et de rechercher des améliorations),
- le diagnostic d'entretien et de maintenance,
- l'avis et les observations des élus, des usagers et des riverains,
- le diagnostic de fréquentation et perception de la signalisation.

*Une grille d'évaluation pour le suivi des conditions de circulation et de la satisfaction des usagers est jointe en annexe de la présente charte.*

*Elle sert de canevas pour le bilan annuel du DRE coordonnateur.*

*Extrait de la charte de qualité des itinéraires de découverte (cf. annexe II.1)*

**Article 9 : Entretien et gestion de la signalisation et des équipements mis en place sur l'itinéraire de découverte.**

*La collectivité locale, maître d'ouvrage, portant le projet d'itinéraire de découverte, a la charge de veiller au maintien en bon état, et de procéder (ou de faire procéder) aux travaux de remise en état de la signalisation et des équipements mis en place sur l'itinéraire. Il lui appartient de prendre (ou de faire prendre) les mesures conservatoires nécessaires pour éviter tout accident.*

*Une attention particulière sera portée aux conditions de circulation et à l'état de la voirie : dégagements de visibilité, aménagement des largeurs de chaussée et traitement des carrefours dangereux.*

*Extrait de la charte de qualité des itinéraires de découverte (cf. annexe II.1).*

### 3. Point sur la fréquentation de l'itinéraire et les conditions de circulation

Compte tenu de la diversité des usagers qui empruntent l'itinéraire de découverte et du bilan initial des conditions de circulation (Cf. §I.5 et §II.4) il est important que la visite annuelle soit complétée par :

- **une estimation de l'évolution du trafic** sur l'itinéraire, en veillant particulièrement à l'émergence éventuelle d'un itinéraire "bis" qui serait emprunté majoritairement par des locaux ;
- **une veille des nouveaux accidents** survenus, notamment à l'endroit d'aménagements de la voirie relevant des actions DE LA POLITIQUE 1% Paysage & Développement,
- **un relevé des éventuels dysfonctionnements** occasionnés par le trafic dévié (carrefours, entrées de bourg...).
- **une synthèse des observations et avis formulés par les usagers** et les riverains de l'itinéraire.

Une grille d'évaluation des conditions de circulation sur l'itinéraire ainsi qu'un questionnaire à l'attention des usagers sont proposés en annexe. Il pourront aider le maître d'ouvrage et le responsable de la voirie à mener leur évaluation annuelle.

Il est recommandé de mettre le questionnaire de satisfaction des usagers à disposition du public, dans les offices de tourisme et les centres d'informations. Des boîtes à idées pourront également être prévues sur l'itinéraire (aires d'arrêt) ou dans les offices de tourisme pour recueillir les questionnaires.



## Annexes

### I. Outils d'aide à la mise en œuvre de l'itinéraire

Cette annexe regroupe un certain nombre d'outils utiles à toute structure désirant créer un itinéraire de découverte en lien avec une grande infrastructure routière sur son territoire.

Outre des extraits de livres blancs (1) et des outils d'évaluation des itinéraires de découverte (2 et 3), le lecteur trouvera un descriptif détaillé de chaque itinéraire de découverte existant à l'été 2001 (5 à 9). Ces descriptifs permettent d'avoir un aperçu des contextes paysagers, des organisations porteuses de ces itinéraires et parfois des retombées positives et négatives observées par les acteurs locaux. L'intérêt du lecteur pourra se porter en particulier sur l'itinéraire de la "vallée de l'Alagnon" pour lequel un tableau du montage financier des actions 1% est présenté.

Pour finir, le lecteur trouvera un texte type (10) expliquant la démarche 1% Paysage & Développement aux usagers, et sa traduction en anglais, espagnol et allemand.

- 1 : Extraits des livres blancs de l'A75 et de l'A39
- 2 : Grille d'évaluation des conditions de circulation sur l'itinéraire de découverte
- 3 : Questionnaire de satisfaction des usagers
- 4 : Différents itinéraires de découvertes existants à l'été 2001
- 5 : Sur A75, itinéraire de découverte "Route Dauphiné d'Auvergne"
- 6 : Sur A75, itinéraire de découverte "Route de la vallée de l'Alagnon" (Cantal et Haute-Loire)
- 7 : Sur A75, itinéraire de découverte "Route Larzac et Dourbie"
- 8 : Sur A75, itinéraire de découverte "Route Causses et Vallées de l'Hérault"
- 9 : Sur A20, itinéraire de découverte "Route du Val de Creuse"
- 10 : Texte type pour RIS et information des usagers sur la démarche 1% et les itinéraires de découverte

*Remarque : dans ces annexes, les prix sont laissés en francs car tous les tableaux bilans ont été réalisés avant le passage à l'euro. Par ailleurs, plus que les montants engagés, c'est le ratio entre le coût des actions et la part engagée par l'Etat dans le cadre de la Politique du 1% qui importe.*

## 1. Extraits des livres blancs de l'A75 et de l'A39

### Extrait du livre blanc de l'A75

*"Tirer parti de cet instrument de promotion touristique que sera l'autoroute suppose une stratégie cohérente et globale, mise en place à tous les niveaux, communal, départemental ou régional. Des politiques diversifiées d'information touristique, de promotion culturelle, d'implantation de nouveaux équipements d'accueil sont d'ores et déjà mises en œuvre pour fidéliser la clientèle et l'élargir.*

*L'arrivée de l'autoroute doit être l'occasion de donner une impulsion nouvelle à ces actions :*

- *implantation de "Relais Informations Services" (RIS) sur les aires de services et de repos, afin de promouvoir les sites touristiques, les circuits de découverte, les manifestations culturelles des terroirs voisins,*
- *création de "maisons de pays",*
- *mise en place de présignalisation en amont des échangeurs qui desservent les sites ou les circuits touristiques et d'un traitement thématique des voies d'accès vers les arrière-pays, afin que le jalonnement d'approche d'un circuit touristique soit en cohérence avec la promotion qui en est faite ,*
- *aménagement de points de découverte afin que les régions se "présentent" à l'utilisateur et lui donnent envie de les découvrir. La promotion d'une animation touristique et culturelle pourra s'appuyer sur la mise en valeur des foires, fêtes, festivals ou expositions de la région, ainsi que sur l'organisation de parcours thématiques, axés sur la découverte de la nature, de lieux historiques, de la gastronomie ou d'artistes locaux. Tout cela conduira sans doute à un ajustement des stratégies régionales et départementales de la promotion touristique, au travers d'un dialogue entre tous les acteurs et les responsables locaux de cette politique. Mais, là encore, le discours et l'action devront se nourrir, tout au long de l'itinéraire, de la volonté de promouvoir une image attractive des régions traversées, sans fausse note au plan des sites et des paysages".*

**Le Livre Blanc d'A39 est plus précis que celui d'A75 et A20 puisque l'on aborde la notion de circuits de découverte et d'itinéraires touristiques. D'où l'extrait du Livre Blanc d'A39 intitulé "Des pistes de réflexions" :**

*"A partir des diverses fonctions jouées par le réseau routier irrigué par l'autoroute A39, il est possible de jeter les premières bases d'une réflexion sur un développement harmonieux du territoire fondé sur la mise en valeur des ressources humaines, économiques, environnementales, paysagères.*

*Les sites nommés n'ayant qu'une valeur illustrative, la démarche pourrait observer les étapes suivantes :*

#### **Reconnaître la spécificité des diffuseurs**

*Le long de l'autoroute A39, tous les diffuseurs ne se trouvent pas dans le même contexte.*

*Ces implantations très diverses dans le territoire laissent penser que chacun des diffuseurs devrait trouver sa spécificité en réponse à celle du territoire dans lequel il s'inscrit.*

*Pour les diffuseurs à vocation économique dominante, l'intégration de la dimension paysagère viserait à construire un cadre paysager qui serve l'image des projets de développement et participe à leur qualité globale.*

*Pour les diffuseurs à coloration plus touristique, la réflexion en matière de paysage aurait pour ambition de révéler les potentialités et de mettre en scène les valeurs des paysages ruraux bressans.*

#### **En déduire la fonction des routes qui partent de ces diffuseurs**

*Existante ou nouvelle, chaque route devrait être dotée d'une fonction - et donc de caractéristiques - cohérente avec la spécificité accordée au diffuseur d'où elle part :*

- *les diffuseurs de Bressanin et de Beaurepaire-en-Bresse vont desservir des pénétrantes du Jura ;*
- *les diffuseurs du Miroir et de Beaurepaire-en-Bresse alimentent les accès aux villes et les entrées dans le territoire ;*
- *les diffuseurs de Beaupont et de Bressanin s'ouvrent vers les circuits de découverte et les itinéraires touristiques.*

#### **Adapter l'image des routes qui partent des diffuseurs**

*Selon le rôle qu'elle joue, la route présenterait une image adaptée et participerait de cette manière à la mise en valeur des territoires. La détermination de cette image s'appuierait sur une approche paysagère appliquée à identifier les éléments de référence, les lignes de force, les lieux remarquables, les sites dégradés... pour reconnaître sur quels fondements établir l'image de la route et le paysagement de ses abords".*

## 2. Grille d'évaluation des conditions de circulation sur l'itinéraire de découverte

POLITIQUE DU 1% PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT SUR L'AUTOROUTE ..... CHARTRE DE QUALITE DES ITINERAIRES DE DECOUVERTE
--

Grille d'évaluation des conditions de circulation sur l'itinéraire de découverte : .....

1/2

Maître d'ouvrage de l'itinéraire :

Gestionnaire(s) de la voirie (qui remplit la fiche - dans le cas d'un itinéraire à cheval sur deux départements, c'est la DDE, aux côtés du maître d'ouvrage de l'itinéraire de découverte qui remplit la grille) :

Date de mise en service :

Date de mise à jour de cette fiche (mise à jour annuelle souhaitable) :

### 1) SATISFACTION DES USAGERS, DES RIVERAINS ET DES ÉLUS LOCAUX

- Principales observations faites par les usagers, riverains, élus locaux :  
(sur la base des lettres recueillies dans les boîtes de l'itinéraire et de contacts avec les offices de tourisme)

- Satisfaction des usagers sur quelques points particuliers (bon - moyen - médiocre) :  
(sur la base des questionnaires disponibles dans les offices de tourisme)

*longueur de l'itinéraire (durée ou kilométrage du parcours)*

*signalisation sur l'itinéraire et sur l'autoroute*

*compréhension du logotype*

*qualité de la route*

*intérêt des paysages, sites et patrimoine*

*aménagement de mise en valeur des paysages, sites et patrimoine*

*qualité des informations culturelles et touristiques*

*qualité des aires d'arrêts et aménagements divers*

*entretien des aménagements*

*accueil*



POLITIQUE DU 1% PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT SUR L'AUTOROUTE .....  
CHARTRE DE QUALITE DES ITINERAIRES DE DECOUVERTE

Grille d'évaluation des conditions de circulation sur l'itinéraire de découverte : .....

2/2

**2) RELEVÉ DES CONDITIONS DE CIRCULATION - A remplir par le gestionnaire**

- Trafic sur l'itinéraire de découverte (à remplir en fonction des données disponibles)

année	n-2		n-1		n : mise en service		année écoulée (précisez)	
	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :
section 1	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :
	maxi :	mois :	maxi :	mois :	maxi :	mois :	maxi :	mois :
section 2	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :
	maxi :	mois :	maxi :	mois :	maxi :	mois :	maxi :	mois :
section 3	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :	mini :	mois :
	maxi :	mois :	maxi :	mois :	maxi :	mois :	maxi :	mois :

- Accidentologie

année	n-2	n-1	n : mise en service	année écoulée (précisez)
Nombre d'accidents				
Lien de causalité avec l'itinéraire				
Blessés légers				
Blessés graves				
Tués				
Points d'accumulation d'accidents				
Accidents en intersection				
Accidents sur des lieux aménagés par le 1%				
Accidents sur voirie étroite				

- Dysfonctionnements de la voirie et accidents types :

type de dysfonctionnement / accidents types	lien avec l'itinéraire de découverte	proposition d'aménagement	échéance souhaitable de réalisation

- Qualité de l'entretien de la chaussée et des accotements :

- o visibilité
- o chaussée
- o signalisation
- o propreté

### 3. Questionnaire de satisfaction des usagers

POLITIQUE DU 1% PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT SUR L'AUTOROUTE ..... CHARTRE DE QUALITE DES ITINERAIRES DE DECOUVERTE
--

Questionnaire disponible dans les offices de tourisme et dans les mairies des communes composant la structure porteuse de l'itinéraire de découverte.

#### Connaissez-vous les itinéraires de découverte ?

Les itinéraires de découverte ont été mis en place par le ministère de l'Équipement dans le cadre de la politique du 1% Paysage & Développement appliquée aux autoroutes A20 et A75. Cette politique a pour objectifs de préserver, valoriser et faire connaître les paysages et les territoires traversés par l'autoroute tout en favorisant le développement économique et touristique des territoires.

Les itinéraires de découverte ont vocation à constituer une rupture dans le parcours autoroutier en invitant les usagers à sortir de l'autoroute pour leur faire découvrir de nouveaux paysages, faire comprendre leur constitution et révéler l'identité des territoires traversés.

**Vous avez emprunté un itinéraire de découverte, votre avis nous intéresse !**

Vous pourrez déposer le petit questionnaire qui suit, dans les "boîtes à idées" des offices de tourisme, points d'informations touristiques et aires d'arrêt.

- 1) Etes-vous satisfait de la longueur de l'itinéraire de découverte (durée ou kilométrage) ?
- 2) Etes-vous satisfait de la signalisation et du jalonnement de l'itinéraire de découverte ?
- 3) Etes-vous satisfait de la qualité de la route que vous avez empruntée pour suivre l'itinéraire (revêtement, équipements, signalisation, conditions de circulation, sécurité du déplacement...) ?
- 4) Les paysages, sites et patrimoine que vous avez découverts grâce à l'itinéraire de découverte vous semblent-ils dignes d'intérêt ?
- 5) Etes-vous satisfait des aménagements réalisés sur l'itinéraire pour la mise en valeur de ces paysages, sites et patrimoine ?
- 6) Etes-vous satisfait de la qualité des informations culturelles et touristiques disponibles le long de l'itinéraire ?
- 7) Etes-vous satisfait de la qualité des aires d'arrêt de l'itinéraire ?
- 8) Etes-vous satisfait de l'entretien des aménagements liés à l'itinéraire de découverte ?
- 9) Etes-vous satisfait de l'accueil des commerçants et professionnels du tourisme de l'itinéraire ?
- 10) Avez-vous d'autres observations à formuler sur l'itinéraire de découverte que vous avez emprunté ?

## 4. Différents itinéraires de découvertes existants à l'été 2001

- sur A75 - non concédée

De Clermont-Ferrand à Béziers, l'A75 traverse des paysages de qualité mais fragiles. La réalisation de cette autoroute, aux échangeurs trois fois plus nombreux que sur une autoroute à péage, leur fait courir un risque de détérioration et de banalisation.

Aussi l'Etat a voulu faire de la prise en compte des paysages :

- un élément fort du développement économique et touristique,
- la marque de l'identité des territoires traversés.

Cette démarche nouvelle pour l'Etat n'aura de sens et d'effet que si elle est largement partagée par les collectivités locales.

Route Dauphiné d'Auvergne 36 km	DDE 63 Puy-de-Dôme	DRE Auvergne
Route Vallée de l'Alagnon 22 km	DDE 63 Puy-de-Dôme DDE 43 Haute-Loire DDE 15 Cantal	DRE Auvergne
Route du Gévaudan 32 km	DDE 48 Lozère	DRE Languedoc-Roussillon
Route Larzac et Dourbie 36 km	DDE 12 Aveyron DDE 34 Hérault	DRE Midi - Pyrénées DRE Languedoc-Roussillon
Route Causses et Vallées de l'Hérault - 38 km	DDE 34 Hérault	DRE Languedoc-Roussillon

- sur A20 - non concédée

Val de Creuse, au sud d'Argenton-sur-Creuse 37 km itinéraire par Eguzon +20 km par St Benoît du Sault	DDE 36 Indre	DRE Centre
--	--------------	------------

## 5. Sur A75, itinéraire de découverte "Route Dauphiné d'Auvergne"

### A propos de l'itinéraire de découverte "Route Dauphiné d'Auvergne" sur A75

"L'intérêt de l'itinéraire peut se définir au travers des notions suivantes : calme, peu fréquenté, architecture préservée, découverte de panoramas, rythme marqué des saisons, surplomb de paysages caractéristiques. L'itinéraire a été réalisé pour son concept touristique c'est-à-dire au départ pour capter les flux. Aujourd'hui, cette approche pourrait être reconsidérée. L'itinéraire vise plus une clientèle locale (flux) ou de "découvreurs" (type hollandais...) qui est une clientèle des plus appréciées. Il ne répond pas à un tourisme de masse. Il s'agit de faire découvrir un pays aux aspects peu mis en valeur (grande richesse architecturale), de faire émerger la structure porteuse : le S.I.V.U. Dauphiné d'Auvergne, d'assurer la cohérence entre les objectifs du S.I.V.U. et la logique de découverte (cohérence et complémentarité), d'avoir la possibilité de voir des villages diversifiés en très peu de kilomètres, de tirer parti de l'aspect autoroute non concédée.

La création de l'itinéraire de découverte a été un des gros projets sur lequel ont eu à oeuvrer ensemble les différentes communes concernées, dont les résultats se sont avérés positifs et où chacune a pu mesurer les avantages de l'intercommunalité.

De plus, des animations sont proposées par le pays Dauphiné d'Auvergne, notamment des visites et des découvertes sur les thèmes de l'architecture et les traditions vigneronnes, des églises romanes et leur mobilier..., des expositions permanentes à la maison de Pays à Tourzel-Ronzières, au musée de la Cochonnaille à Tourzel-Ronzières, au musée du Louvetier à Saurier..."

### Un riche patrimoine architectural au sein des vastes paysages du Dauphiné d'Auvergne dominés par le Puy d'Ysson - Description de l'itinéraire

#### Localisation

- ☞ Le nom de l'itinéraire tel qu'il est inscrit sur les panneaux de signalisation :  
Route Dauphiné d'Auvergne
- ☞ Nom et numéro des échangeurs de l'autoroute concernés par l'itinéraire de découverte :  
Les échangeurs sont : N° 7 : Montpeyroux ; N° 17 : Saint-Germain-Lembron
- ☞ La longueur de l'itinéraire :  
La longueur de l'itinéraire de découverte est de 36 kilomètres, représentant un temps de parcours de 40 minutes environ sans arrêt.

#### Porteurs de projet et partenaires institutionnels

- ☞ Les porteurs et les partenaires de l'itinéraire :
  - SIVU Dauphiné D'Auvergne
  - D.D.E. Puy-De-Dôme
  - Conseil Régional d'Auvergne
  - D.J.R.E.N. Auvergne
- ☞ Les groupements intercommunaux : (nom + listes des communes concernées) :
  - Communauté de Communes Couze - Val d'Allier : Coudes ; Chadeleuf
  - S.I.V.O.M. Champeix : Chidrac ; Saint-Cirgues ; Meilhaud ;
  - Pays du Dauphiné d'Auvergne : Montpeyroux ; Tourzel-Ronzières ; Vodable ; Mareugheol ; Villeneuve-Lembron ; Chalus
  - Communauté de communes Lembron - Val d'Allier : Antoingt ; Mareugheol ; Villeneuve-Lembron ; Chalus ; Saint-Germain-Lembron.
- ☞ Offices de Tourisme ou Syndicats d'initiative concernés :
  - Office de Tourisme du Pays d'Issoire ;
  - le Syndicat d'Initiative de Champeix.

## Contexte et enjeux

### Le Contexte géographique de l'itinéraire :

L'itinéraire de découverte est situé :

- entre le Val d'Allier et le Massif du Sancy,
- entre les "Pays coupés" et la Vallée des Couzes,

Il connaît une succession de plateaux et de vallées, comprend la plaine du Lembron et est marqué par des buttes volcaniques et des pitons.

### Le contexte paysager :

- L'itinéraire de découverte se caractérise par son panorama immense :
  - Monts du Forez ⇨ Massif du Sancy
  - Monts Dome ⇨ Cézallier
- Un relief contrasté localement
- Une succession de vallées vertes, de plaines agricoles, de bocages et vignes en terrasses (effort de reconquête)
- Un paysage préservé à deux pas de la ville, peu gagné par l'urbanisation diffuse.
- Une agriculture encore vivante (secteur du Lembron) et entretien du paysage.

### Une description de l'itinéraire :

Le pays du Dauphiné d'Auvergne doit son nom à l'époque médiévale, lorsque les seigneurs Dauphins d'Auvergne résidaient en leur forteresse de Vodable. Entre Massif du Sancy et Val d'Allier, l'itinéraire de découverte vous convie aujourd'hui à un voyage dans le temps, à la découverte d'un passé qui fait encore palpiter les pierres. Laissez-vous guider dans un paysage ondoyant aux vastes horizons, où châteaux médiévaux, forts villageois, chapelles romanes et villages vigneron se dévoilent successivement, au fil des pitons volcaniques, des coteaux de vignes et des vallées parcourues par les couzes.

Du nord au sud, la découverte s'ouvre sous le signe du charme à Montpeyroux, juché sur sa butte d'arkose. N'hésitez pas à vous perdre dans le labyrinthe de ruelles de cet ancien village de tailleurs de pierre et de vigneron, dominé par l'altière silhouette d'un donjon du XIII<sup>ème</sup> siècle. L'itinéraire vagabonde ensuite au travers du bien nommé "Pays Coupé", alternance d'étroits plateaux basaltiques, les chaux, et de vallées où coulent les couzes. Après Chadeleuf, village souriant aux façades blondes, Saint-Cirgues, blotti au bord de la couze Pavin, conservant un imposant château datant de la Renaissance.

La route serpente ensuite jusqu'au village de Tourzel et sa maison de pays, accrochés au flanc d'une chaux, puis atteint le plateau de Ronzières, fortifié à la fin du Bas-Empire et sur lequel s'édifiera plus tard l'église. L'itinéraire contourne ensuite le rocher de Vodable, qui portait au Moyen-Age la forteresse des Dauphins d'Auvergne et longe l'église de Colamine, isolée au milieu des champs, recelant une Vierge en Majesté du XII<sup>ème</sup> siècle.

Quelques lacets panoramiques vous mènent alors au cœur de la plaine du Lembron, où se découvrent au dernier instant les vestiges saisissants du village fortifié de Mareugheol, construit entièrement en pierres volcaniques et datant du XV<sup>ème</sup> siècle. La route sillonne ensuite en balcon sur le coteau, reliant Villeneuve-Lembron, village aux deux châteaux et Chalus, bourg vigneron blotti au pied d'une forteresse médiévale. L'un et l'autre renferment des maisons vigneronnes surmontées de gnoises "en bicoque" ou "chapeau de gendarme".

Labellisé Pays d'Art et d'Histoire (visites des villages et balades à thème), le Dauphiné d'Auvergne soigne également son accueil touristique : pour une flânerie d'une heure, une escapade d'une journée ou une halte plus longue, aires de pique-nique, auberges de pays et gîtes et chambres d'hôtes jalonnent l'itinéraire.

Le donjon de Montpeyroux, la maison de Pays de Tourzel, l'église de Colamine-sous-Vodable, les deux châteaux de Villeneuve-Lembron se visitent tous les jours en été.

### Pourquoi un itinéraire ?

Pour l'aspect touristique : au départ pour capter les flux, aujourd'hui cette approche pourrait être reconsidérée. Il vise plus une clientèle locale (flux) ou de découvreurs (type hollandais...) qui est une clientèle des plus appréciée. Il ne répond pas à un tourisme de masse.

### L'intérêt de l'itinéraire :

L'intérêt de cet itinéraire peut se définir au travers des notions suivantes : calme, peu fréquenté, architecture préservée, découverte de panoramas, rythme marqué des saisons, surplomb de paysages caractéristiques.

### Naissance de l'itinéraire :

L'acte fondateur est issu du S.I.V.U. Dauphiné d'Auvergne. Le concept est né de :

- a. l'inexistence d'un outil de découverte du territoire concerné par le S.I.V.U. Dauphiné d'Auvergne ;
- b. la volonté de créer un outil de développement touristique ;
- c. la volonté de se relier à l'A75 ;
- d. faire découvrir l'itinéraire à des usagers ne connaissant pas la région ainsi que ceux des régions proches, dont les habitants de l'agglomération de Clermont-Ferrand ;
- e. de mailler cet outil de structuration avec les actions déjà engagées par le S.I.V.U. Dauphiné d'Auvergne ;
- f. de pouvoir bénéficier du 1% Paysage & Développement pour aménager certains bourgs et villages (levier de développement).

### Quels sont les critères et les objectifs qui ont permis la mise en œuvre de cet itinéraire ?

#### *Les Critères :*

La reconnaissance par le label qui existe depuis 1993 (mise en service de l'itinéraire de découverte de la Vallée de l'Alagnon).

Le nombre de monuments classés, inscrits à l'Inventaire des Monuments Historiques.

Le nombre de sites classés (Villeneuve-Lembron et Montpeyroux) par le ministère de l'Environnement.

#### *Les objectifs :*

Faire découvrir un pays aux aspects peu mis en valeur (grande richesse architecturale).

Faire émerger la structure porteuse : le S.I.V.U. Dauphiné d'Auvergne.

Assurer la cohérence entre les objectifs du S.I.V.U. et la logique de découverte (cohérence et complémentarité).

Avoir la possibilité de voir des villages diversifiés en très peu de kilomètres.

Tirer parti de l'aspect autoroute non concédée.

La création de l'itinéraire de découverte a été un des gros projets sur lequel ont eu à oeuvrer ensemble les différentes communes concernées dont les résultats se sont avérés positifs et où chacune a pu mesurer les avantages de l'intercommunalité.

### Les communes traversées par l'itinéraire :

Ce sont : Montpeyroux ; Coudes ; Chedeuleuf ; Saint-Cirgues-sur-Couze ; Meilhaud ; Tourzel ; Ronzières ; Vodable ; Colamine ; Antoingt ; Mareugheol ; Villeneuve-Lembron ; Chalus ; Saint-Germain-Lembron.

Les communes non traversées par l'itinéraire mais ayant un intérêt paysager et étant suffisamment proche de l'itinéraire :

Ce sont :

- a. Montpeyroux : par un petit détour on accède au village
- b. La Sauvetat : située au nord, elle vient d'adhérer au S.I.V.U.
- c. Champeix : l'intérêt réside dans le site (bourg)
- d. Perrier : l'intérêt réside dans le site qui est troglodytique en cours d'aménagement (aspect culturel : patrimoine historique, aspect paysager)
- e. Boudes : l'intérêt réside dans le paysage, le site même du village, la vallée des Saintes (cheminée de fées) qui est un site aménagé
- f. Dauzat-sur-Vodable : pour l'aspect emblématique des églises romanes perchées
- g. Saint-Hérent : pour l'aspect emblématique des églises romanes perchées
- h. Saint-Floret : l'intérêt réside parce que ce village est classé "plus beau village de France" et qu'il dispose d'une église romane perchée.

L'information tout au long de l'itinéraire de découverte

Quelle est l'information de l'itinéraire ?

Les 2 panneaux-image sur l'A75

La signalisation locale

L'édition - diffusion des dépliants

Un dépliant spécifique Dauphiné d'Auvergne

La communication presse : un grand article dans le journal

- la Montagne
- Un article dans Massif Central Magazine

Info sur l'A75 : Radio-Autoroute est une possibilité qui reste à étudier

Des Relais d'Informations Services (RIS) ont-ils été installés ? Combien ? A quel emplacement ?

a. Les RIS :

⇒ Tourzel ; ⇒ Vodable ; ⇒ Mareugheol ; ⇒ Villeneuve-Lembron ; ⇒ Chalus

b. Deux aires d'arrêt d'information sont en projet sur Montpeyroux et Saint-Germain-Lembron

c. Emplacement : les places des villages traversés par l'itinéraire de découverte et les bords de route.

A propos de la signalisation d'animation (panneaux de signalisation et d'information présentant les principaux sites d'intérêt - tables d'orientation...) comment est-elle organisée ? (nombre et emplacements) :

La signalisation d'animation est organisée à partir de panneaux qui présentent, d'une part l'itinéraire dans sa globalité, le plan des villages et les logos. La longueur de l'itinéraire de découverte qui est de 36 kilomètres représentant un temps de parcours de 40 minutes environ sans arrêt.

Une (ou des) borne télématique d'information touristique a-t-elle été installée ?

Pour l'instant, aucune borne télématique d'information touristique n'est installée, car onéreuse sur le plan financier et pour un intérêt qui est appréhendé comme limité.

Quelle est la signalisation de l'itinéraire ? Combien de panneaux ? Emplacement ?

Cette signalisation est assurée par :

- 12 panneaux H. 21 )
- 28 panneaux H. 22 ) 47 panneaux
- 7 panneaux H. 22 )
- 9 emblèmes

soit 56 panneaux positionnés en présignalisation.

Deux panneaux D70 sont situés sur l'autoroute (aux deux entrées de l'itinéraire).

Quelle est la documentation ou brochure qui est à la disposition des usagers de l'autoroute ? Comment est-elle distribuée ?

L'édition - diffusion de dépliants

Un dépliant spécifique Dauphiné d'Auvergne

Cette documentation est mise à la disposition des usagers de la route selon :

- le plan de diffusion de l'UCCIMAC,
- les subdivisions et services de la D.D.E.,
- à l'intérieur du périmètre du Dauphiné d'Auvergne,
- en diffusion locale : les commerces,
- les points d'information,
- les aires de services A75,
- en diffusion générale : selon le plan de diffusion élaboré par l'Association des Itinéraires de Découverte.

## Les retombées de la création de l'itinéraire de découverte

Quelles sont les actions de valorisation des Paysages et de Développement de l'Accueil et des Services qui ont été mis en œuvre dans le cadre de l'itinéraire ?

Les actions sont les suivantes :

- élaboration d'un plan de protection du petit patrimoine,
- la charte locale de l'itinéraire,
- les actions menées dans le cadre de la politique 1% Paysage & Développement sur l'itinéraire de Découverte "Route du Dauphiné d'Auvergne".

1994	Dauphiné d'Auvergne : Itinéraire	Travaux	50 000 F
1996	Coudes : Z.A. Perache	Travaux	100 000 F
	Montpeyroux : entrée de bourg	Etude	9 525 F
	Montpeyroux : étude globale	Etude	50 000 F
	Dauphiné d'Auvergne : aménagement Itinéraire	Travaux	203 000 F
	Montpeyroux : éclairage de la Tour	Travaux	68 400 F
	Montpeyroux : aménagement entrée de bourg	Travaux	120 000 F
1997	Dauphiné d'Auvergne : itinéraire	Travaux	222 467 F
	Meilhaud : aménagement de la traverse	Travaux	100 000 F
	Dauphiné d'Auvergne : étude Leader Volcan	Etude	60 000 F
	Montpeyroux : travaux aménagement de bourg	Travaux	204 290 F
	Montpeyroux : réhabilitation de la Tour	Travaux	85 000 F
1998	Vodable : Place du Marchidial	Travaux	30 500 F
	Chadeleuf : aménagement abords de l'auberge	Travaux	75 000 F
	Dauphiné d'Auvergne : château de Saint-Cirgues	Travaux	50 000 F
1999	Dauphiné d'Auvergne : illumination de sites - Circuit "Villages de Lumière"- Signalétique "Histoire et Paysage"	Travaux	134 000 F
	Vodable : aménagement place du Marchidial - pavage	Travaux	40 000 F
	Montpeyroux : centre culturel	Travaux	200 000 F



- l'étude de la D.I.R.E.N. sur le Fort de Mareugheol,
- la création d'hébergement touristique à Tourzel-Ronzières (ex. chambres d'amis),
- travaux d'enfouissement des réseaux : Tourzel, Vodable, Montpeyroux, Chalus,
- les animations locales,
- les fêtes des pays :
  - ⇒ les Fleurs Folies Montpeyroux,
  - ⇒ la Cochonnaille à Tourzel,
  - ⇒ la foire aux produits du terroir à Mareugheol,
  - ⇒ la semaine musicale de Lembron,
  - ⇒ le tour du pays + La Reine Margot : circuit de randonnées,
- la politique d'animation du S.I.V.U. :

#### Les animations proposées par le Dauphine d'Auvergne

Animations	Thèmes
Visites et découvertes	L'architecture et les traditions vigneronnes Les églises romanes et leur mobilier L'architecture et les sites défensifs
Visites à thème	Laissez-vous conter l'histoire Le déclic patrimoine Balades contées en nocturne
Service éducatif	Jeux, ateliers divers et outils pédagogiques
Expositions permanentes	Maison de Pays à Tourzel-Ronzières Musée de la Cochonnaille à Tourzel-Ronzières Musée du Louvetier à Saurier
Expositions estivales itinérantes	Variables chaque année

#### Quels sont les "Points Noirs" paysagers qui persistent le long de l'itinéraire de découverte ?

Les "Points Noirs" paysagers qui persistent le long de l'itinéraire de découverte sont les suivants :

- quelques entrées de bourg :
  - ⇒ Antoingt (garage automobiles)
  - ⇒ Tourzel (matériels agricoles)
- des nuisances liées à l'exploitation agricole :
  - ⇒ Antoingt (lieu-dit Mazerat)
  - ⇒ Vodable (la ferme de Laborit)
  - ⇒ Mareugheol (les ruines du cœur de village).

## 6. Sur A75, itinéraire de découverte "Route de la Vallée de l'Alagnon"

### A propos de l'itinéraire de découverte "Route vallée de l'Alagnon" sur A75

Des aménagements paysagers autour de la route ont été réalisés : enfouissement des réseaux, aménagement d'aire d'arrêt, nettoyage des berges de l'Alagnon, valorisation et réfection de bâti.

Le développement de l'offre touristique et de l'animation concerne des actions relatives à la signalisation de l'itinéraire, la mise en valeur de sites remarquables tels Blesle ou Léotoing, l'ouverture d'un musée et d'un marché paysan d'été à Blesle ou encore l'aménagement d'aires de pique-nique. Cependant, aucune stratégie socio-économique ou culturelle globale n'a véritablement émergé à ce jour à l'échelle de la vallée.

L'hébergement, la restauration et les services divers ont fait l'objet d'initiatives privées : création d'une auberge rurale dans le vieux village de Blesle avec adjonction d'une échoppe "produits du terroir", ainsi que l'ouverture d'une ferme-auberge le long de l'itinéraire. Les actions de valorisation paysagère de l'itinéraire et des villages ont été réalisées sur des sites particuliers (Blesle, Léotoing ...). Bien que les actions soient remarquables et nombreuses, le manque de valorisation des abords de la route laisse une image d'ensemble qui n'est pas encore véritablement porteuse pour un pays d'accueil touristique. Des points noirs localisés persistent sur la RD909.

Une intercommunalité difficile à mettre en œuvre (manque de réflexions-actions concertées et globales à l'échelle de l'Alagnon et, au minimum de l'itinéraire, ainsi que d'une absence de structure intercommunale et interdépartementale de relais local), mais une fréquentation et un dynamisme renouvelé : la fréquentation de la RD909 est difficile à évaluer en l'absence de données fiables. Toutefois, les acteurs locaux observent un accroissement de la fréquentation touristique. Les utilisateurs de la RD909 prennent plus le temps de s'arrêter et de découvrir le pays qu'ils traversent. Il en découle un renouveau de l'animation et des commerces des bourgs. Les commerçants de la commune de Blesle ont ainsi vu la fréquentation touristique doubler l'été 1998.

Les motifs de déplacement sur l'itinéraire sont pour 40 % issus d'une volonté d'arrêt sur le chemin des vacances, et pour 40 % un lieu d'excursion et de destination de week-end. 50 % des personnes interrogées ont quitté l'autoroute pour découvrir le pays traversé et 20 % pour faire une pause depuis l'autoroute (sources : jeu des itinéraires de découverte, lancé par la Direction Régionale de l'Équipement Auvergne en 1997).

### Une vallée de qualité au cœur de l'Auvergne - Description de l'itinéraire

#### Localisation

A cheval sur les départements du Cantal et de la Haute-Loire, à une heure au Sud de Clermont-Ferrand, la "route de la vallée de l'Alagnon" emprunte le tracé de la RN9, dont l'autoroute s'écarte entre Lempdes et Massiac, et sillonne le long des berges du "bas Alagnon".

#### Porteurs de projet et partenaires institutionnels

##### ☞ DDE de la Haute-Loire :

- M. Morel (responsable du 1<sup>er</sup> Paysage & Développement en DDE, Initiateur et animateur du projet)

##### ☞ Communes de l'itinéraire :

- Massiac, M. Marleix, député-maire ; Grenier-Montgon ; Blesle, M. Malbec, maire ; Torsiac, M. Chabanon, maire ; Léotoing, M. Ambijoux, maire ; Lempdes sur Alagnon, M. Cubizolles, maire.

##### ☞ Groupement intercommunaux :

- Communauté de Communes du Pays de Blesle : M. Chabanon, président (ancien SIVOM de Blesle)
- Communauté de Communes de Massiac.

##### ☞ CCI de Brioude : M. Gaillard, directeur

- Interconsulaire de Haute-Loire : Mme. Lieurade, chargée de développement local.

⇒ Offices du tourisme

- de Massiac : M. Ferraton, président
- de Blesle : M. Laporte, président
- de Lempdes : Mme. Rigal, présidente.

Intérêt de l'itinéraire

Sur A75 "La vallée de l'Alagnon" - 22 km (Cantal et Haute-Loire) est un itinéraire de découverte pour promouvoir un projet territorial de pays d'accueil touristique : les méandres d'une vallée dominée par la forteresse de Léotoing, les chapelles de Massiac, le bourg médiéval de Blesle.

Contexte et enjeux

**Contexte géographique et paysager : une vallée de qualité au cœur de l'Auvergne**

L'Alagnon, ou petit "Allier", dont il est un affluent, a creusé dans le plateau granitique et basaltique des massifs méridionaux d'Auvergne qui s'étagent de 700 à 1 000 m d'altitude, une vallée profonde et verte qui s'abaisse de 510 m au sud à 450 m au Nord. Les coteaux aux pentes souvent abruptes sont surmontés des fameuses orgues basaltiques, qui participent à la richesse des paysages de la vallée, classée au guide Michelin.

La ripisylve et la végétation sauvage des versants, où domine le pin sylvestre, les chênes (au sud) et les hêtres (au Nord), côtoient celle issue de l'occupation humaine : petit parcellaire bordé des haies, prés et arbres fruitiers des fonds de vallée et anciennes terrasses à vignes des coteaux.

Le climat est continental, aux étés chauds et aux hivers rudes. Le canton de Blesle, sur le versant oriental, bénéficie d'un microclimat plus doux.

La porte Sud de l'itinéraire, à Massiac, située à 30 km au nord de Saint-Flour, est matérialisée par deux rochers basaltiques relativement distants l'un l'autre : surplombant la route, le rocher de la chapelle romaine Ste Madeleine, en face, le rocher Saint Victor, ancien site défensif. Entre ces deux sentinelles, la vallée présente un large profil, qui ira en se rétrécissant après Torsiac, pour plonger dans les gorges jusqu'à Lempdes.

Lempdes, situé à cinquante km au Sud de Clermont-Ferrand, à la limite du département de Haute-Loire, marque la transition entre la plaine de la Limagne au Nord et le plateau du Cézalier au sud. Adossé aux premiers escarpements du plateau, au débouché des gorges, Lempdes représente la porte Nord de la route de la vallée de l'Alagnon.

Entre ces deux entrées de l'itinéraire, reliée à l'A75 par des échangeurs, s'égrènent des villages : Léotoing, Torsiac, Blesle, Le Bashory et Grenier-Montgon.

Blesle, cité médiévale labellisée "plus beaux villages de France", située en retrait de la RD909, et le château de Léotoing dont les ruines prolongent un éperon rocheux qui domine la route, représentent les sites de l'itinéraire, en raison de leur patrimoine remarquable, et marquent l'identité du canton.

**Les villages traversés désertés**

Si la localisation et le patrimoine naturel et architectural de la vallée constituent un contexte favorable à la réalisation d'un itinéraire de découverte dans ce secteur, les difficultés socio-économiques des communes, accentuées par la déviation autoroutière, l'ont par ailleurs rendu nécessaire.

Celles-ci connaissent les difficultés des petites communes rurales des régions "enclavées" de France : exode rural et faible natalité, accompagnées d'une baisse du nombre d'exploitants.

Les 24 communes du territoire du Pays d'Alagnon représentent 7 600 habitants. La densité de population, déjà faible, a diminué de moitié en un siècle. Les six communes de l'itinéraire de découverte Massiac, Grenier-Montgon, Blesle, Torsiac, Léotoing, Lempdes/Alagnon représentent environ 4 500 habitants.

Les petites exploitations, autrefois basées essentiellement sur la production fruitière (vigne et maraîchage cultivés en terrasse sur les coteaux et les fonds de vallée) ont du mal à se maintenir et laissent place à de plus grandes, orientées vers l'élevage.

De plus, une part importante de l'économie de ces bourgs était basée sur les flux de passage de la RN9, qui les traversent pour la plupart. Le long de cet axe, emprunté toute l'année pour le transit, Nord-Sud, mais également pour le tourisme estival, divers commerces s'y sont implantés : restaurants, bars, campings ...

L'autoroute, en déviant les flux de transit sur le plateau a vidé en quasi-totalité la RN9, accentuant le déclin de l'économie de ces petits bourgs.

Le passage de l'autoroute était vécu localement comme un traumatisme de plus pour le territoire.

Seuls Massiac et Lempdes échappent relativement à ce schéma. Bourgs les plus importants de l'itinéraire, ils se trouvent également reliés et riverains de l'A75.

Massiac, avec 1 842 habitants au dernier recensement de 1999 (- 39 habitants de 90 à 99) en est le plus gros bourg. Village rural mais également de tradition minière d'extraction d'antimoine, il est actuellement relativement diversifié (agriculture, services, commerces et artisanat) et rayonne sur les secteurs environnants.

Lempdes, avec 1 371 habitants en 1999 (- 32 habitants), constitue un carrefour important, avec la RN102 qui conduit vers Brioude. De tradition rurale, mais également de passage et de tourisme, il est en cours de mutation, passant du rural au "périurbain". Une zone d'activités importante située à proximité de l'échangeur est le signe le plus marquant de ce développement.

**Pour développer l'économie touristique du pays...**

Si l'autoroute a bouleversé dans un premier temps l'économie basée sur la traversée de ces bourgs, elle peut également être le vecteur d'un développement touristique.

A terme, elle devrait accroître les flux transitant par le Massif Central. Elle constitue de ce fait une opportunité nouvelle de fréquentation touristique.

De plus, la vallée redevenue tranquille, les bourgs peuvent véritablement profiter des flux touristiques de la D909 (ancienne RN9), autrefois sans cesse congestionnée.

Détourner une partie des usagers de l'A75 sur un itinéraire touristique de qualité est ainsi l'occasion de :

- revitaliser les villages
- promouvoir une véritable stratégie de développement touristique
- engager une dynamique intercommunale de projet de territoire.

Cette volonté, initiée et soutenue par l'Etat dans le cadre de la politique du "1% Paysage & Développement" et définie dans la charte d'itinéraire de la Haute-Loire, implique :

- l'amélioration de l'accueil et le développement des animations,
- la valorisation du paysage naturel et bâti et la résorption des "points noirs" paysagers,
- l'organisation des acteurs locaux pour promouvoir cette image de pays d'accueil touristique.

**Le projet et les actions 1% : un circuit touristique de qualité greffé à l'autoroute**

L'itinéraire de découverte est un concept nouveau qui accompagne la réalisation des autoroutes dans le cadre de la politique du 1% Paysage & Développement. L'utilisateur de l'infrastructure est invité à emprunter pour environ une heure, un circuit parallèle à l'autoroute, pour goûter le calme, la nature et les paysages.

Mis en service en 1993, l'itinéraire de découverte "route de la Vallée de l'Alagnon" est le premier itinéraire réalisé.

L'itinéraire de découverte a été intégré à la charte d'itinéraire de Haute-Loire, dont il constitue une des actions essentielles.

**Information et signalisation de l'itinéraire**

Le lancement de l'itinéraire consiste, dans une première phase (juillet 1993), à mettre en place une signalisation spécifique, information et promotion de l'itinéraire et des sites majeurs : (borne télématique à l'Office de Tourisme de Massiac, signalisation de sites et curiosités, deux tables d'orientation, dépliant d'appel édité pour toute la vallée, brochure sur le patrimoine).

#### ☑ Panneaux de signalisation de l'itinéraire

Panneaux présents sur l'autoroute, ainsi qu'au niveau des échangeurs de Lempdes et de Massiac, puis tout le long de l'itinéraire pour guider l'utilisateur.

#### ☑ Relais d'information service (RIS)

Ils présentent sur un panorama illustré de la vallée les paysages et sites d'intérêt touristique, les accès, les services et commerces existants. Neuf Relais Informations Services ont été installés sur tout le parcours.

#### ☑ Borne télématique d'information touristique devant la maison de pays de Massiac.

#### ☑ Document d'information sur le patrimoine et les paysages de l'itinéraire - La signalisation d'animation

Panneaux de signalisation et d'information des principaux sites d'intérêt, et, sur place, tables d'orientation et panneaux d'information sur le patrimoine de ces sites.

#### ☑ Documentation "faites l'autoroute buissonnière sur les itinéraires de découverte"

#### ☑ Dépliant d'appel touristique de l'itinéraire de découverte.

#### ☑ La signalisation de direction...

Les panneaux indiquant l'itinéraire de découverte : un idéogramme qui nécessite un accompagnement promotionnel explicatif (les brochures présentant l'itinéraire sont indispensables).

### Premières retombées

#### Les actions de valorisation de l'itinéraire

En accompagnement des actions d'informations, le lancement de l'itinéraire nécessite la réalisation d'actions de valorisation des paysages et de développement de l'accueil et des services.

La D909 doit transformer totalement son image autrefois très négative de route embouteillée pour devenir la vitrine des richesses de la vallée, dont il pourra émerger une sorte de label "vallée de l'Alagnon".

De 1993 à 1999, des actions ponctuelles de valorisation et de réhabilitation de l'itinéraire et des villages ont été réalisées.

#### Aménagements paysagers autour de la route

Enfouissement des réseaux, aménagement d'aire d'arrêt, nettoyage des berges de l'Alagnon sur la commune de Léotoing, Torsiac, puis Lempdes/Alagnon par les agriculteurs locaux ...

Valorisation et réfection de bâti : mise en valeur de la traversée de Lempdes, réhabilitation de bâtiments communaux, mise en valeur du site et du château de Léotoing (l'étude de valorisation du village et du château de Léotoing a été réalisée et les travaux sont en cours. L'illumination du site vient d'être terminée...

#### Développement de l'offre touristique et de l'animation

L'ensemble des actions co-financées par le 1% rentre dans le domaine de l'animation touristique et font l'objet d'une promotion très dynamique coordonnée dans les Offices de Tourisme locaux (voir tableau détaillé pages suivantes sur les actions entreprises à ce jour sur l'itinéraire de découverte).

Ces actions concernent la signalisation de l'itinéraire comme nous l'avons vu, la mise en valeur de sites remarquables tels Blesle ou Léotoing, l'ouverture d'un musée et d'un marché paysan d'été à Blesle ou encore l'aménagement d'aires de pique-nique. Cependant, aucune stratégie socio-économique ou culturelle globale n'a véritablement émergé à ce jour à l'échelle de la vallée.

L'hébergement, la restauration et les services divers ont fait l'objet d'initiatives privées : création d'une auberge rurale dans le vieux village de Blesle avec adjonction d'une échoppe "produits du terroir", ainsi que l'ouverture d'une ferme-auberge le long de l'itinéraire.

## Restauration du village ancien de Blesle

Le village de Blesle, choisi comme le site phare de l'itinéraire, a bénéficié d'actions de valorisation financées en partie par des crédits 1%. Le patrimoine remarquable de cette cité était jusqu'alors peu mis en valeur.

Il s'est agi :

- d'une étude de mise en valeur du village ancien de Blesle en 1996 qui a abouti à l'élaboration d'un programme d'actions
- de la réalisation du programme d'action (débuté en 1997-1998), qui concerne le traitement des espaces publics du cœur touristique, la réalisation du balisage de deux parcours touristiques dans le village avec l'édition d'un guide original invitant à la découverte, les aménagements paysagers à l'entrée et à l'intérieur du village (dont enfouissement total des réseaux aériens), la réalisation d'un marché paysan en période estivale, une opération d'aides à la réhabilitation des façades et du petit patrimoine.

Une image et une dynamique intercommunale de pays d'accueil touristique qui reste à parfaire

### Actions de valorisation paysagères et points noirs paysagers

Les actions de valorisation paysagère de l'itinéraire et des villages ont été réalisées sur des sites particuliers (Blesle, Léotoing...). Bien qu'elles soient remarquables et nombreuses, le manque de valorisation des abords de la route laisse une image d'ensemble qui n'est pas encore véritablement porteuse pour un pays d'accueil touristique.

Des points noirs localisés persistent sur la RD909.

Des paysages remarquables, mais une image qui reste à parfaire :

- zone d'activités du Basbory à améliorer,
- surcharge de lignes électriques et de panneaux publicitaires,
- peu de mise en valeur de la rivière, assez peu visible et accessible depuis la route,
- dépôts de matériaux en bordure de l'itinéraire et délaissés de route plus ou moins abandonnés,
- mobilier peu qualitatif et ancien toujours en place,
- abords de la rivière à nettoyer, notamment suite à la tempête de décembre 1999.

### Une intercommunalité difficile à mettre en œuvre...

Ce constat semble être issu d'un manque de réflexions-actions concertées et globales à l'échelle de l'Alagnon et, au minimum de l'itinéraire, ainsi que d'une absence de structure intercommunale et interdépartementale de relais local.

Pourtant, dans les premiers temps, le projet d'itinéraire avait entraîné des réflexions et une dynamique intercommunale à l'échelle de la basse vallée de l'Alagnon :

- "étude pour la valorisation touristique de la basse vallée de l'Alagnon (secteur Lempdes à Massiac)", sept. 1993, B. Le Thierry qui devait servir de base pour une charte de valorisation paysagère et de développement du pays de l'Alagnon. Les éléments à valoriser qui y sont pointés sont toujours d'actualité.
- "orientations pour un programme d'action" (Cerrep, nov. 1993) parallèlement au lancement de l'itinéraire, sur les communes du pays de l'Alagnon. Cette étude avait recueilli le consentement de l'ensemble des communes, y compris les non adhérentes au projet de Syndicat Mixte du Pays de la Vallée de l'Alagnon.
- Participation du Syndicat Intercommunal du Pays d'Alagnon (S.I.P.A.L.) à la démarche.
- Cette dernière structure, créée en 1990, comportait les communes de Lempdes, Lorlanges, Espalem, Grenier-Montgnon, Torsiac et deux communes du Puy-de-Dôme. Ce syndicat était signataire de la charte 1%.

Le S.I.P.A.L. ne correspondant que très partiellement au territoire pertinent nécessaire, il a été dissout en 1995.

En 1993, à travers l'itinéraire de découverte, il a même été décidé de former un Syndicat Mixte comportant toutes les communes de la vallée de l'Alagnon (S.I.V.O.M. de Blesle, le S.I.V.O.M. de Massiac, le S.I.P.A.L. et Lempdes). Le projet a été présenté à la C.D.C.I. (Commission Départementale de Coopération Intercommunale) de la Haute-Loire le 10 mai 1993.

Compte-tenu des chevauchements de compétences et de multiplicité des structures, la C.D.C.I. Haute-Loire avait émis un avis défavorable.

Pour cette raison et à cause de difficultés dues à un territoire à cheval sur deux départements et aux élections municipales de 1995, le Syndicat Mixte n'a jamais pu être créé.

Les actions découlant du lancement de l'itinéraire n'ont pas eu d'interlocuteur local fédérant toutes ces communes. L'initiative du projet de pays d'accueil touristique et le suivi des projets ponctuels ont ainsi été assurés par l'Etat.

Les projets sont nés à travers l'itinéraire de découverte mais la coordination globale des actions est encore insuffisante.

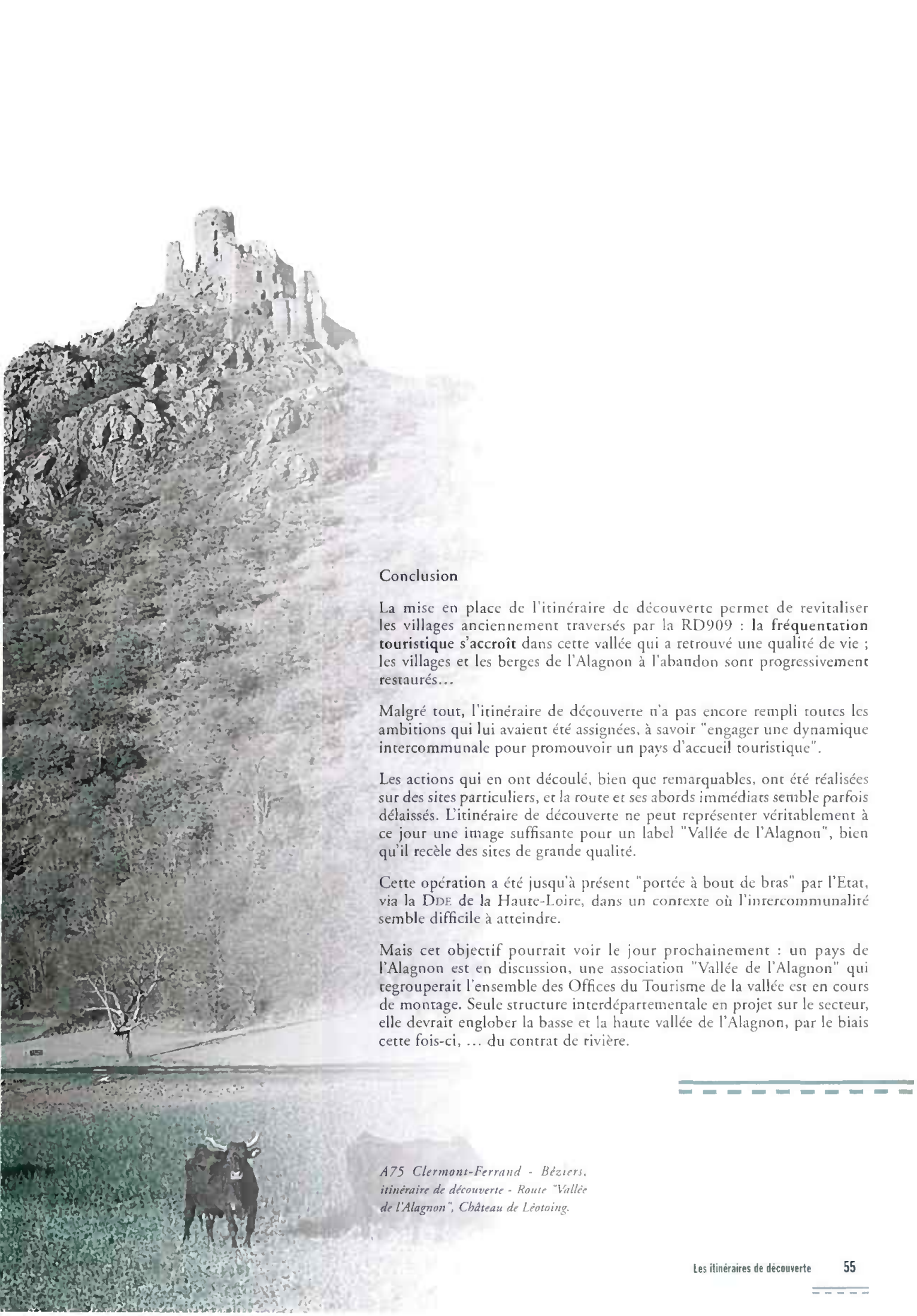
Une coopération plus forte s'impose pour l'avenir. Cela passe certainement par une intercommunalité plus vaste à cheval sur les deux départements. L'U.C.C.I.M.A.C. (Union des Chambres de Commerce et d'Industrie du Massif Central, développe actuellement une réflexion de mise en réseau des différentes collectivités de la Vallée de l'Alagnon (depuis sa source jusqu'au confluent avec l'Allier).

...Mais une fréquentation et un dynamisme renouvelés

La fréquentation de la RD909 est difficile à évaluer en l'absence de statistiques fiables. Toutefois, les acteurs locaux observent un **accroissement de la fréquentation touristique**. Les utilisateurs de la RD909 prennent plus le temps de s'arrêter et de découvrir le pays qu'ils traversent.

Il en découle un **renouveau de l'animation** et des commerces des bourgs. Les commerçants de la commune de Blesle ont ainsi vu la fréquentation touristique doubler l'été dernier (1998).





### Conclusion

La mise en place de l'itinéraire de découverte permet de revitaliser les villages anciennement traversés par la RD909 : la **fréquentation touristique s'accroît** dans cette vallée qui a retrouvé une qualité de vie ; les villages et les berges de l'Alagnon à l'abandon sont progressivement restaurés...

Malgré tout, l'itinéraire de découverte n'a pas encore rempli toutes les ambitions qui lui avaient été assignées, à savoir "engager une dynamique intercommunale pour promouvoir un pays d'accueil touristique".

Les actions qui en ont découlé, bien que remarquables, ont été réalisées sur des sites particuliers, et la route et ses abords immédiats semble parfois délaissés. L'itinéraire de découverte ne peut représenter véritablement à ce jour une image suffisante pour un label "Vallée de l'Alagnon", bien qu'il recèle des sites de grande qualité.

Cette opération a été jusqu'à présent "portée à bout de bras" par l'Etat, via la DDE de la Haute-Loire, dans un contexte où l'intercommunalité semble difficile à atteindre.

Mais cet objectif pourrait voir le jour prochainement : un pays de l'Alagnon est en discussion, une association "Vallée de l'Alagnon" qui regrouperait l'ensemble des Offices du Tourisme de la vallée est en cours de montage. Seule structure interdépartementale en projet sur le secteur, elle devrait englober la basse et la haute vallée de l'Alagnon, par le biais cette fois-ci, ... du contrat de rivière.

---

*A75 Clermont-Ferrand - Béziers,  
itinéraire de découverte - Route "Vallée  
de l'Alagnon", Château de Léotoing.*



Tableau des montages financiers (source : DDE43, S.U.H.)

Intitulé de l'action	Maitre d'ouvrage	Montant global (ht)	Participation de l'état sur le 1%	Année d'octroi de la subvention	Observations
Etude sur la valorisation touristique de la vallée	Erat + SIVOM du canton de Blese	70 000 F	35 000 F - 50%	1992	réalisé (support de la charte)
Actions d'accompagnement à la mise en place de l'itinéraire de découverte (Ris, borne télématique, signalisation)	Communauté de communes du pays de Massiac	240 000 F	120 000 F - 50%	1994	réalisé
Actions d'accompagnement à la mise en place de l'itinéraire de découverte (Ris, tables d'orientation, signalisation, dépliant)	SIVOM du canton de Blese	850 000 F	335 000 F - 39%	1994	réalisé
Enquête touristique sur l'itinéraire de découverte	Interconsulaire de la Haute-Loire	37 000 F	15 596 F - 42%	1994	réalisé
<u>Actions réalisées sur le pays de Massiac :</u>					
• signalétique touristique	• communauté de communes du pays de Massiac	412 616 F	95 859 F - 23%	1995	réalisé
• confection d'un blason	• commune de Massiac	21 877 F	9 070 F - 42%	1996	
• aménagement paysager entrée Sud	• commune de Massiac	77642 F	32 190 F - 42%	1997	
<b>TOTAL</b>		<b>512 135 F</b>	<b>137 119 F</b>		
<u>Actions réalisées sur la commune de Grenier Montgon :</u>					
• réfection extérieure de la Mairie	commune de Grenier Montgon	75 168 F	37 584 F - 50%	1997	réalisé
<u>Actions réalisées sur le village de Blese :</u>					
• étude	• commune de Blese	80 000 F	40 000 F - 50%	1995	réalisé
• signalétique touristique	• commune de Blese	333 880 F	118 104 - 35%	1997	réalisé
• aménagement du cœur historique	• commune de Blese	2 143 500 F	685 250 F - 32%	1997	en cours
• enfouissement des réseaux	• syndicat départemental d'électrification	4 310 684 F	607 142 - 14%	1995-96 et 98	le cœur du village est réalisé
• aménagement paysager de l'entrée Est	• commune de Blese	177 500 F	88 500 F (50%)	1998	en cours
<b>TOTAL</b>		<b>7 045 564 F</b>	<b>1 539 096 F</b>		
<u>Actions réalisées sur la commune de Torsiac :</u>					
• Réhabilitation extérieure d'un bâtiment communal de caractère	commune de Torsiac	500 000 F	250 000 F - 50%	1996	réalisé
<u>Actions réalisées sur la commune de Léotoing :</u>					
• enfouissement des réseaux	• syndicat départemental d'électrification	291 080 F	25 540 F - 9%	1995	réalisé
• réhabilitation mur d'enceinte	• commune de Léotoing	140 000 F	70 000 - 50%	1995	réalisé
• étude de mise en valeur du site	• commune de Léotoing	16 584 F	8 292 F - 50%	1998	réalisé
• travaux de mise en valeur du site	• commune de Léotoing	257 000 F	128 500 - 50%	1998	en cours
• illumination du site	• syndicat départemental d'électrification	180 000 F	90 000 F - 50%	1998	en cours
<b>TOTAL</b>		<b>884 664 F</b>	<b>322 332 F</b>		
<u>Actions réalisées sur la commune de Lempdes/Alagnon :</u>					
• restauration extérieure église	• commune de Lempdes	1 801 400 F	425 350 F - 24%	1996	réalisé
• mise en valeur traversée de bourg	• commune de Lempdes	2 255 110 F	620 250 F - 27,5%	1997	en cours
• enfouissement réseaux	• commune de Lempdes	156 000 F	78 100 F - 50%	1998	en cours
<b>TOTAL</b>		<b>4 212 510 F</b>	<b>1 123 700 F</b>		
<u>Actions réalisées sur la route touristique et ses abords :</u>					
• aménagement carrefour	• conseil général	117 200 F	58 600 F - 50%	1995	réalisé
• aménagement aires de repos	• CG + commune ou communauté de communes	335 320 F	167 110 F - 50%	1995-98	en cours
• peinture des glissières de sécurité	• CG	165 840 F	82 920 F - 50%	1998	réalisé
• nettoyage des berges de l'Alagnon	• commune de Léotoing	92 000 F	27 600 F - 30%	1995	réalisé
<b>TOTAL</b>		<b>710 600 F</b>	<b>336 230 F</b>		
<u>Actions globales promotion :</u>					
• édition du dépliant d'appel	• communauté de communes de Blese	30 000 F	15 000 F - 50%	1997	réalisé
• mise en place d'un marché paysan à Blese	• GVA du canton de Blese	27 940 F	13 970 F - 50%	1998	réalisé
<b>TOTAL</b>		<b>57 940 F</b>	<b>336 230 F</b>		
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>15 195 641 F</b>	<b>4 280 627 F - 28 %</b>		

## 7. Sur A75, itinéraire de découverte "Route Larzac et Dourbie"

A propos de l'itinéraire de découverte "Route Larzac et Dourbie" sur A75

"Les enjeux généraux du secteur sont à la fois touristiques et économiques ; valorisation d'un territoire constitué du plateau du Larzac délimité par de profondes vallées (Dourbie, Sorgues et Tarn) qui est le plus vaste et le plus méridional des grands causses calcaires ; paysage ouvert fortement marqué par la géologie ; découverte d'un espace étroitement associé à une vocation militaire, les chevaliers du Temple, puis l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem qui ont laissé des vestiges saisissants ; espace propice à l'élevage des brebis qui donnent le lait utilisé dans la fabrication du fromage de Roquefort".

Deux localités, non traversées mais suffisamment proches, ont un intérêt paysager. Il s'agit de **Saint-Jean du Bruel** situé dans la haute vallée de la Dourbie (Gorges) et de **La Roque Sainte-Marguerite** située dans la vallée de la Dourbie.

Deux aires de repos avec Relais Informations Services sont en cours d'installation, l'une à l'Ouest du village de Nant sur la RD999, l'autre au Nord du village de La Couvertoirade sur la RD55. En 1999 deux dépliants touristiques ont été réalisés : l'un concernant les itinéraires de découverte créés sur l'ensemble de l'A75, l'autre propre à l'itinéraire "route Larzac et Dourbie".

En 2000, seule la carte de l'association "Les itinéraires de découverte de l'autoroute A75" a été distribuée.

Des actions de valorisation des paysages et de développement de l'accueil et des services ont été mises en œuvre dans le cadre de l'itinéraire.

Un point noir persiste encore en bordure de l'itinéraire : le rempart Nord de l'ancienne cité templière à La Cavalerie. Ces vestiges sont en très mauvais état de conservation. Les travaux de restauration devraient être réalisés en 2001/2002 [ils étaient en cours au 26/10/01].

### Description de l'itinéraire

#### Localisation

Sur l'A75, dans le département de l'Aveyron, à partir des échangeurs autoroutiers n° 47 au Nord et n° 49, l'itinéraire "Route Larzac et Dourbie" se développe via les villages de La Cavalerie, La Couvertoirade, Nant et Le Caylar sur une longueur de 36 km (les caractéristiques de ces localités sont développées dans le dépliant propre à l'itinéraire de découverte).

La signalisation est effectuée selon les prescriptions du guide de la signalisation touristique du 31 mars 1992, à l'aide de panneaux de type H22 destinés à informer l'utilisateur en amont du carrefour des directions à suivre et en confirmant en aval. Le panneau comporte l'idéogramme spécifique des itinéraires de découverte, le libellé de l'itinéraire et l'indicateur de direction (31 panneaux).

#### Intérêt de l'itinéraire

Le Larzac, pays des templiers, offre un paysage des grands causses, parcouru par les troupeaux de brebis.

Nant est un jardin verdoyant où la vallée s'ouvre sur les Cévennes.

#### Porteurs du projet et partenaires de l'itinéraire

L'itinéraire de découverte est intégralement dans le périmètre du SICTOM de Nant (La Cavalerie, La Couvertoirade, l'Hospitalet du Larzac et Nant).

⇨ Offices de Tourisme et Syndicats d'initiatives concernés :

- le Syndicat d'initiative de Nant,
- le Syndicat d'initiative du Caylar,
- le Conservatoire Larzac templier et hospitalier,
- l'Office du tourisme à Milau,
- le Comité Départemental du Tourisme à Rodez.

☞ Porteurs et partenaires de l'itinéraire :

- le Syndicat Mixte A75 (Etudes des itinéraires de découverte Nord et Sud - seul l'itinéraire Sud "Route Larzac et Dourbie" a été retenu par le Comité National de Gestion et de Suivi du 1%)
- le Conseil Général de l'Aveyron (Maître d'Ouvrage de la signalisation verticale)
- l'Association "Les itinéraires de découverte de l'autoroute A75" (édition et distribution de la carte "l'autoroute A75 et ses itinéraires de découverte à votre service").

Enjeux

Les enjeux généraux du secteur sont à la fois touristiques et économiques :

- valorisation d'un territoire constitué du plateau du Larzac délimité par de profondes vallées (Dourbie, Sorgues et Tarn) qui est le plus vaste et le plus méridional des grands causses calcaires - paysage ouvert fortement marqué par la géologie (reliefs ruineux, dolines) ;
- découverte d'un espace étroitement associé à une vocation militaire, les chevaliers du Temple, puis l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem qui ont laissé des vestiges saisissants ;
- espace propice à l'élevage des brebis qui donnent le lait utilisé dans la fabrication du fromage de Roquefort.

Deux localités non traversées mais suffisamment proches, ont un intérêt paysager. Il s'agit :

Saint-Jean du Bruel située dans la haute vallée de la Dourbie (Gorges)

- tous commerces
- maison de l'eau et du karst (musée)

La Roque Sainte-Marguerite située dans la vallée de la Dourbie

- pont en une seule arche sur la Dourbie.

## 8. Sur A75, itinéraire de découverte "Route Causses et Vallées de l'Hérault"

A propos de l'itinéraire de découverte "Route Causses et Vallées de l'Hérault" sur A75

"L'itinéraire de Découverte "Causses et Vallées de l'Hérault" s'inscrit dans la ligne globale du développement touristique impulsée par le Département, c'est-à-dire développer le tourisme intérieur en rééquilibrage de la forte pression touristique sur le littoral, favoriser la signalisation des sites et des liaisons inter-sites (engagement d'un schéma départemental de signalisation touristique), inciter les professionnels à poursuivre les démarches qualité, créer un axe touristique qui soit une vitrine du département.

Il concrétise également les actions de coopération déjà engagées par les deux chartes intercommunales, le Lodévois-Larzac et la Moyenne Vallée de l'Hérault.

Il jouera un rôle fédérateur d'axe de travail et de développement local et sera également une des applications du programme de renforcement touristique du territoire, initié par les deux chartes".

Description de l'itinéraire

Intérêt de l'itinéraire

Trois sites d'exception : le cirque de Navacelles, Saint-Guilhem-le-Désert et le lac du Salagou.

Le contexte géographique

Du Nord au Sud, l'A75 traverse, dans l'Hérault, une série de pays qui illustre bien cette notion "d'escalier vers la mer".

Le Causse du Larzac est peut être le plus renommé de ces grands causses, vastes plateaux calcaires formés par la grande mer jurassique secondaire. Fortement entaillé sur ses flancs par la vallée de la Lergue, il domine la plaine alluviale de l'Hérault qui s'est frayé un chemin vers la mer au milieu des collines calcaires et des hautes terrasses alluviales, avant de déboucher dans les basses plaines littorales.

## Le Causse du Larzac

Ce plateau karstique de renommée internationale domina la région à une altitude moyenne de 750 m aux alentours du Caylar. Ces grands espaces libres sont balayés par les vents et l'hiver y est rude.

Les voies de communication, peu nombreuses, forment un réseau lâche reliant l'habitat et les activités humaines disséminées en grandes propriétés agricoles isolées.

## La vallée de la Lergue

Le Larzac est ceinturé de profondes vallées qui y donnent accès. Une des plus importantes est la vallée de la Lergue, espace de transition entre le Causse et la plaine méditerranéenne, longue de 20 km. Entre le Pas de l'Escalette et le verrou de Rabieux, les dénivelées de ses versants peuvent atteindre 500 m en amont. Ouverte vers le sud, bien protégée, cette vallée a un climat doux, méditerranéen. La transition est brutale avec le Causse.

La Lergue regroupe différentes eaux issues du Causse. A mi-parcours, au carrefour avec la vallée transversale de la Soulondre, le Lodévois est une entité économique autrefois puissante, dans un relief difficile.

## La vallée de l'Hérault

Vers le Sud, la vallée de la Lergue débouche à Rabieux, dans la plaine alluviale de l'Hérault, le fleuve le plus important de la région. Cette plaine d'altitude moyenne, 55 m vers Ceyras et 15 m vers Pézénas, est dominée à l'Ouest et à l'Est par des collines calcaires couvertes de garrigues s'élevant d'une centaine de mètres à peine.

## Le contexte paysager

Le paysage est marqué par la brusque transition entre le Causse du Larzac et la plaine de l'Hérault.

## Le Causse du Larzac

Le paysage du Causse se nuance en deux unités :

- à l'Est du Caylar, le Causse est "sec", peu boisé, essentiellement terrain de parcours à mouton
- à l'Ouest du Caylar, il s'agit du Causse "humide", avec des élevages et des champs de cultures fourragères.

## La vallée de la Lergue

La vallée prend naissance brutalement au Pas de l'Escalette, offrant un paysage de grand cirque bordé de falaises. Elle se creuse rapidement, donnant naissance à un relief accidenté, aux flancs boisés, dont les vallons convergent vers la rivière La Lergue.

A l'Ouest, le plateau de l'Escandorgue (où se développe la forêt domaniale), et bordée d'une barre rocheuse marquant le départ de deux profondes vallées rejoignant la Lergue :

- l'une prend son départ au cirque de Labelil,
- l'autre au Col du Perthus.

C'est aux alentours de Pégairolles de l'Escalette qu'apparaît le paysage méditerranéen. Des terrasses, en majeure partie recouvertes de vignes, sont supportées par des murets de pierres s'appuyant sur de gros blocs rocheux écroulés de la montagne. Les pierriers marquent les limites des propriétés, soulignés par la végétation méditerranéenne où apparaissent les oliviers.

A l'Est, on retrouve sensiblement la même configuration, avec le plateau du Causse bordé par la forêt domaniale des Parlatges, le relief se creuse profondément au Cirque du bout du Monde pour former la vallée qui rejoint la Lergue à Soubès.

Plus au Sud, la forêt s'étend sur les contreforts du Causse dont le paysage est particulièrement remarquable au Col du Vent.

Puis, la vallée s'élargit amorçant, là aussi, un paysage méditerranéen composé de garrigues, de vignobles, d'oliviers. C'est là qu'apparaît la terre rouge et le paysage très particulier des Ruffes.

## La vallée de l'Hérault

Le passage de la vallée de la Lergue à la vallée de l'Hérault se fait entre le verrou de Rabieux et Ceyras. En cet endroit, la vue découvre la plaine jusqu'aux collines de la rive gauche au-dessus de Gignac.

Le paysage, du fait de l'omniprésence de la vigne, est très particulier. Relativement ouvert, il a reçu le terme de "jardiné" pour illustrer ces rangées de ceps émergeant de la terre nue. Les fossés d'assainissement, les petits ruisseaux, tout le maillage hydrographique découpe l'espace par la présence de ripisylve associée.

L'enchaînement de ces trois grandes unités correspond à une logique géographique, le passage du Causse à la Méditerranée, qui présente un grand intérêt tant pour la découverte des sites, que pour la découverte des hommes qui les peuplent.

"A l'Escalette, on arrive dans le Midi, à Rabieux, on arrive à la mer". Cette phrase si souvent répétée montre bien l'importance de cette zone de transition qu'est la vallée de la Lergue, transition par les reliefs, transition par la végétation et le paysage. C'est un des lieux principaux de l'A75.

## La charte d'itinéraire de l'Hérault

Elle a été signée par les différents partenaires et se limite à la section autoroutière comprise entre la Pézade et Pézénas. La charte d'itinéraire A750 (Hérault) a été présentée au comité 1% le 17/10/2000.

La charte d'itinéraire de l'Hérault met l'accent sur la mise en œuvre d'une programmation touristique globale de la zone et précise notamment qu'il faut concevoir des circuits de découverte comme de véritables outils de valorisation du patrimoine. La charte d'itinéraire de 1994 a été réécrite et élargie à l'axe A750 qui assure la liaison entre l'A75 et Montpellier. Elle a fait l'objet d'une présentation au Comité National de Gestion et de Suivi le 17 octobre 2000.

## L'organisation territoriale

Dans le périmètre d'étude, les organisations territoriales sont multiples. On enregistre :

### ↪ deux cantons :

- le canton du Caylar 8 communes
- le canton de Lodève 16 communes

### ↪ deux communautés de communes :

- le Lodévois-Larzac 15 communes
- le Lodévois 8 communes

### ↪ deux chartes intercommunales :

- la charte Lodévois-Larzac 22 communes
- la charte Moyenne Vallée de l'Hérault (Initiative 42) 42 communes

### ↪ deux Pays d'Accueil Touristique :

- le Pays d'Accueil du Salagou 23 communes
- le Pays d'Accueil Gorges et Vallée de l'Hérault 28 communes

*Le Pays d'Accueil du Salagou a mis en place la route de l'Olivier (qui concerne 42 communes).*

### ↪ trois Offices de Tourisme intercommunaux

- l'Office de Tourisme du Larzac Méridional
- l'Office de Tourisme du Lodévois
- l'Office de Tourisme Gorges et Vallée de l'Hérault

Au-delà de ces structures à vocation de développement économique et touristique, les organismes institutionnels (Chambres de Commerce, Chambres des Métiers, Chambres d'Agriculture) encouragent le professionnalisme de leurs adhérents et leurs actions de promotion des produits du terroir au travers de marques ou labels de qualité :

- la marque "*bienvenue au terroir - produits du terroir*" a pour but de promouvoir la vente directe des coopératives adhérentes ;
- le réseau "*bienvenue à la ferme*" sélectionne les agriculteurs proposant leurs produits aux particuliers. Bénéficient de cette marque les agriculteurs offrant une garantie de qualité, d'accueil et de produits ;
- le label "*qualité Hérault*" sélectionne les hôtels, restaurants, caves qui satisfont au cahier des charges qualité et font la promotion des produits et prestataires locaux - 100 prestataires ont été labellisés pour l'année 1998.

Les professionnels autour de l'A75, quant à eux, se sont également regroupés en formant le "Groupement Interprofessionnel des Pays du Grand Larzac et de la Méridienne" dans le but d'organiser leur promotion. Ce groupement va être gestionnaire de la Maison de Pays qui sera créée en 1998 sur l'aire de service du Caylar.

Toutes ces structures montrent la forte détermination locale à oeuvrer en faveur du développement économique et touristique territorial, par des actions collectives telles que : aménagement et gestion d'équipement, valorisation du patrimoine, formation, accueil, promotion, communication.

Points forts	Points faibles
<i>Toutes options</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permet d'accéder au cirque de Navacelles</li> <li>• Bonne route jusqu'au Col du Vent</li> <li>• Village pittoresque de La Vacquerie, offrant déjà des prestations et équipements diversifiés</li> <li>• Caractère exceptionnel et varié des paysages, vitrine du patrimoine naturel du Lodévois-Larzac et de la moyenne Vallée de l'Hérault</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resserrement de la route à la traversée de la Vacquerie et au Col du Vent.</li> </ul>
<i>Option 1 - Par Saint Privat - 42 km</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intérêt patrimonial du Prieuré de St-Michel de Grandmont et accès direct sur Lodève</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur de l'itinéraire</li> <li>• Ne débouche pas directement sur un échangeur</li> <li>• Faible induction économique potentielle car peu de prestations existantes, hormis sur Lodève</li> </ul>
<i>Option 2 - Par St-Jean de la Blaquière - 37 km</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raccordement autoroutier par échangeur n° 56</li> <li>• Curiosité paysagère (Les Ruffes)</li> <li>• Traversée de villages typiques</li> <li>• Prestations diversifiées (hébergement - restauration )</li> <li>• Offre économique représentative de l'activité agricole locale (olives et viticulture)</li> <li>• Liaison facile avec le lac du Salagou</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Route étroite par endroit</li> <li>• Passage étroit à St-Jean de la Blaquière.</li> </ul>
<i>Options 3 - par Arboras - 38 km</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forte présence de l'activité viticole (vignobles, caves privées et caves coopératives) et induction économique potentielle</li> <li>• Traversée de villages typiques</li> <li>• Liaison facile avec St-Guilhem le Désert et les grottes de Clamouse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passage étroit à Arboras</li> <li>• Route étroite par endroit</li> <li>• Débouche sur l'échangeur de St-Félix de Lodez, qui n'est pas d'un accès "naturel", en venant du Sud.</li> </ul>

### Le passage par "Le Col du vent"

Il rassemble les atouts d'un itinéraire de découverte : qualité, diversité, caractère exceptionnel des paysages traversés, desserte de villages typiques, éloignés de l'autoroute, témoins de l'activité rurale et agricole du pays, orientation générale Nord-Sud parallèle à l'A75, permettant de constituer un véritable axe touristique ; intéressant les usagers de l'autoroute, mais aussi la clientèle touristique de proximité (population permanente ou touristes en séjour).

Cet itinéraire est celui qui permet la meilleure irrigation du territoire, tant par le nombre de communes et d'acteurs économiques, que par les accès possibles aux grands pôles touristiques du Nord de l'Hérault. Il correspond, en outre, à la volonté départementale d'affirmer la vocation touristique de certaines routes dont la D9 fait partie.

Le Service Routes du Conseil Général pense qu'une solution satisfaisante doit pouvoir être trouvée pour réduire la difficulté de passage du Col du Vent. En sauvegardant le cachet du site (effet de canyon, patine des rochers), on doit pouvoir "raboter" ponctuellement les parois rocheuses.

Se pose la question du choix des options de tracé dans la partie Sud :

- *l'option 1* est écartée, car trop longue, ne débouchant pas directement sur un échangeur autoroutier, et présentant trop peu de potentiel économique (hors Lodève) ;

- *les options 2 et 3* présentent des attraits globalement équivalents, mais également une difficulté majeure, la traversée de St-Jean de la Blaquière pour l'option 2, d'Arboras pour l'option 3.

L'élargissement de la traversée de ces villages, pour permettre le croisement des véhicules, n'est pas envisageable, et leur contournement est contraire à l'objectif recherché. En outre, il serait financièrement hors d'échelle.

- *l'option 3* débouche à l'échangeur de l'Arnoux (Saint Félix de Lodez), elle ne constitue pas un itinéraire naturel pour les usagers venant du Sud de l'A75.

Ces difficultés peuvent être aisément résolues en combinant les options 2 et 3 par dédoublement de la partie Sud de l'itinéraire de découverte, et organisation d'un sens de circulation :

- sens Nord-Sud - par Arboras et débouché à St-Félix de Lodez (option 3) ;

- sens Sud-Nord, par Salelles du Bosc et St-Jean de la Blaquière (option 2).

Cette solution - satisfaisante au plan technique - présente des avantages supplémentaires de diversité et de complémentarité des villages traversés et d'amplification du potentiel de développement économique attendu de l'itinéraire de découverte.

Elle répond en outre au souhait local de coopération entre deux espaces complémentaires : le Lodévois-Larzac et la Moyenne Vallée de l'Hérault.

Charte du Lodévois-Larzac	Charte de la Moyenne Vallée de l'Hérault
Le Caylar	Arboras
St-Pierre de La Fage	Jonquières
La Vacquerie	St-Félix de Lodez
Le Bosc (Salelles)	St-Saturnin

Ces deux chartes s'associent déjà dans les actions de promotion touristique. Elles ont édité ensemble un guide pratique 97/98 et un guide touristique sous l'appellation commune "Causses et Vallées de l'Hérault" qui est précisément l'appellation proposée pour l'itinéraire de découverte.

### La valorisation de l'offre

Les actions de valorisation de l'offre consistent à informer sur les produits et services existants, à les adapter si nécessaire à la demande, à sensibiliser les prestataires à la qualité de l'accueil, à les inciter à faire la promotion de l'ensemble du territoire.

#### Informer sur l'offre

Les actions de signalétique visent déjà à informer sur l'existence de cette offre, mais elles sont par nature limitées dans leur contenu et dans l'espace. Ce sont les prestataires qui doivent jouer le plus grand rôle de "diffuseur d'information" et donner aux visiteurs envie de voir ou de faire.

Différentes actions ont pour but d'aider et d'inciter les prestataires à tenir ce rôle de prescripteur :

- les sensibiliser à leur mission d'accueil touristique, qui va au-delà de la vente de leurs propres produits ;
  - approfondir la connaissance respective de l'offre locale par des visites d'établissements (type édacteur) ;
  - leur donner les outils de la connaissance grâce à des fiches descriptives de l'offre (informations pratiques, mais aussi historique, gamme de produits et services, personnalité des prestataires ou autres particularités).
- Ces fiches descriptives peuvent être faites à l'image de guides touristiques qui associent photos, informations pratiques et ambiance ou spécialités.



### Adapter l'offre à la demande

Actuellement, les professionnels des villages traversés ont le souci de satisfaire les besoins d'une clientèle "d'habités" ou acquise par le bouche à oreille.

La nouvelle clientèle qui va fréquenter cet itinéraire peut avoir des besoins et des comportements sensiblement différents de la clientèle actuelle.

A titre d'exemple : recherche d'authentique, de tradition locale ; besoin d'une restauration légère à route heure ; attente de confort, même dans un environnement simple ; besoin de découverte de produits locaux.

La satisfaction de ces besoins peut se traduire par : des aménagements horaires ; une diversification de la gamme de produits (exemple : "assiette du terroir" proposée par les restaurants) ; une augmentation du confort des hébergements, de la qualité des prestations. Dans le périmètre de l'itinéraire de Découverte, les professionnels devraient adhérer aux démarches Qualité, initiées au niveau du département (label Qualité Hérault, par exemple) ; la création d'une marque commerciale réunissant les produits du terroir et répondant à des critères sélectifs ; des dégustations, des offres d'échantillons, la confection de coffrets souvenirs, etc..., permettant de découvrir le plus grand nombre de produits.

Des sessions de formation-action doivent être mises en place pour aider les professionnels à rechercher les pistes d'adaptation de l'offre dans le sens d'une meilleure réponse à la demande, et d'une plus grande incitation à la consommation.

### Organiser la promotion du territoire

Une bonne diffusion de l'image et de la notoriété de l'offre touristique du territoire passe par une action organisée, et partagée par l'ensemble des prestataires "relais".

La prise de conscience de leur rôle de prescripteur doit leur permettre d'adhérer à des actions communes telles que :

- proposer une "vitrine" de l'offre touristique et économique en diffusant dans un présentoir approprié, la gamme de documentation éditée sur le territoire "Causses et Vallée de l'Hérault" (en positionnant le guide pratique et la brochure commune aux deux chartes) ;
- participer à la réalisation et à la diffusion d'une documentation de promotion "Itinéraire de Découverte" jouant un rôle "d'appel" sur le territoire traversé, et incitant à la découverte de tout ce qui est accessible depuis l'itinéraire ;
- amplifier la promotion de la production locale : vins, olives, produits fermiers. Les restaurants ont un rôle essentiel à jouer en proposant dans leurs menus des spécialités locales (comme le font déjà certains établissements), assortis d'un texte de présentation appropriée. Par exemple, insérer une fiche sur "la lucques", son origine, l'histoire de sa production dans la région, sa spécificité, dans la carte du restaurant.

Ces lignes d'actions ne sont qu'une illustration de la nécessaire implication des prestataires locaux dans la valorisation de l'itinéraire de découverte, et le développement des inductions économiques qui peuvent en être attendues.

Elles sont cohérentes avec les actions déjà engagées par les structures touristiques et institutionnelles du territoire ou du Département. Elles s'appuient essentiellement sur de l'animation locale, des éditions publi-promotionnelles, et de la formation-action. Une enveloppe de 600 000 F TTC pourrait être affectée à ces actions.

## Conclusion

L'itinéraire de Découverte "Causse et Vallées de l'Hérault" s'inscrit dans la ligne globale du développement touristique impulsée par le Département :

- développer le tourisme intérieur en rééquilibrage de la forte pression touristique sur le littoral ;
- favoriser la signalisation des sites et des liaisons inter-sites (engagement d'un schéma départemental de signalisation touristique) ;
- inciter les professionnels à poursuivre les démarches Qualité ;
- créer un axe touristique qui soit une vitrine du département.

Il concrétise également les actions de coopération déjà engagées par les deux chartes intercommunales, le Lodévois-Larzac et la Moyenne Vallée de l'Hérault.

Il jouera un rôle fédérateur d'axe de travail et de développement local, il sera également une des applications du programme de renforcement touristique du territoire, initié par les deux chartes.

En résumé, le programme de valorisation de l'itinéraire de découverte se situe dans une enveloppe de 12 400 000 F TTC, répartie comme suit :

• amélioration qualitative du réseau routier	5 000 000 F
• traitement de l'espace	5 400 000 F
• signalisation et aménagements touristiques	1 400 000 F
• formation, promotion	600 000 F

## 9. Sur A20, itinéraire de découverte "Route du Val de Creuse"

### A propos de l'itinéraire de découverte "Route du Val de Creuse", sur A20

"Les objectifs de l'itinéraire sont de compenser les effets négatifs inhérents à l'accélération de la traversée du département, de profiter du vecteur de développement économique que représente la nouvelle infrastructure pour irriguer l'arrière-pays de l'autoroute et de promouvoir l'offre touristique du Sud du département, d'inciter l'utilisateur par une signalétique appropriée à sortir de l'autoroute pour découvrir la région qu'il traverse, lui donner envie de prolonger son séjour par la qualité du patrimoine et la diversité des prestations proposées et le goût d'y revenir dans la mesure où l'éventail et le niveau de l'offre disponibles auront su le séduire".

### Description de l'itinéraire

#### Localisation

##### ↳ Nom de l'itinéraire de découverte

"Route du Val de Creuse"

##### ↳ Noms et numéros des échangeurs concernés

n° 17 - demi-échangeur de Saint-Marcel ; n° 20 - échangeur des "Cinq Routes" ; n° 21 - échangeur de Rhodes

##### ↳ Les chartes d'aménagement

**La charte d'itinéraire de l'Indre :** Signée par les différents partenaires le 22 Décembre 1993, ne fait pas mention "d'itinéraire de découverte" possible, mais met l'accent sur la nécessité d'améliorer l'information des automobilistes sur l'existence de circuits touristiques.

**La charte locale Sud de l'Indre :** Validée en Octobre 1995 annonce, dans son volet "valoriser l'offre touristique", la mise en place d'un "itinéraire de découverte" permettant à l'utilisateur de l'A20 de se déconnecter du trafic autoroutier pendant un temps limité pour découvrir sur un parcours balisé à fort potentiel touristique, la qualité environnementale du territoire traversé.

##### ↳ Périmètre concerné

Sillon de la vallée de la Creuse et accroche sur les trois chefs-lieux de canton (Argenton-sur-Creuse, Eguzon-Chantome et Saint-Benoit-du-Sault).

##### ↳ Longueur de l'itinéraire

57 km en deux parties distinctes (37 km coté Eguzon, 20 km coté St Benoit du Sault).

##### ↳ Le trajet sur l'itinéraire

"Une heure d'Occitane buissonnière pour découvrir un territoire méconnu à la limite des Pays d'Oc et d'Oil". Itinéraire de découverte du Sud de l'Indre flirte avec la Creuse, son barrage, tangente le superbe site de la Boucle du Pin, rejoint le village-étape d'Eguzon-Chantome et le village de Gargillesse, chers aux impressionnistes et surréalistes.

Puis, traversant l'A20, l'itinéraire se dirige vers le très beau village de Saint-Benoit-du-Sault, mettant en scène les paysages spécifiques de bocage du Boischaut-Sud et de la vallée de l'Abloux, passant et repassant les limites historiques où les langues d'Oc et d'Oil marquaient la frontière (Marche) entre le Nord et le Sud.

#### Intérêts de l'itinéraire :

##### ↳ Fort potentiel touristique

↳ Grande diversité dans les centres d'intérêts : l'histoire autour de Saint-Marcel (musée d'Argentomagus), la culture littéraire, musicale, picturale et sculpturale autour de Gargillesse, les sports axés sur la vallée de la Creuse, la nature au travers des gorges de l'Anglin et des paysages de transition entre Bassin Parisien et Massif Central, l'architecture civile religieuse ou militaire dans chaque village traversé.

↳ Présence de villages classés parmi les plus beaux villages de France (Gargillesse et Saint-Benoit-du-Sault).

☞ Accroche sur un village-étape (Eguzon).

☞ Équipements de type commercial et de services de nature à répondre aux besoins des usagers en transit.

### Contexte et enjeux

#### Contexte géographique

Région naturelle du Boischaut-Sud.

Au Nord, dominant les terrains sédimentaires qui se relient au bassin parisien.

Au Sud, terrains granitiques et micaschistes.

C'est donc au cœur de cette région que se réalise la jonction de deux formations géologiques très différentes, la première proche du bassin parisien, la seconde déjà annonciatrice du Massif Central.

#### Le contexte paysager

Pays de bocages où l'agriculture domine largement l'espace vallonné des plateaux, les haies (de clôtures, de chemins), mais aussi les bosquets sont les principales composantes végétales qui influent sur l'originalité du paysage.

Dans l'ensemble cloisonné, il n'a rien de monotone selon les points d'observation (crêtes, pentes, dépressions, zones planes,...), il apparaît toujours différent : ample et ouvert sur de grands horizons, rapidement fermé par une haie d'arbres de haut jet qui ne laisse rien deviner de son arrière-plan, puis libérant une vaste mosaïque de grandes parcelles de labours ou prairies juste séparées les unes des autres par une haie basse soigneusement taillée.

Ce moutonnement d'arbres qui ouvre et ferme le paysage à mesure que l'on se déplace, change aussi au fil des saisons.

Souligné par un relief et une couverture végétale diversifiée, l'espace naturel constitue un élément de transition original entre les zones planes et cultivées du Bassin Parisien et les zones montagneuses et boisées du Massif Central.

Mosaïque de prairies, de cultures, de boisements, de haies sur un relief en continu mouvement, il tranche fortement avec les espaces beaucoup plus amples qui le cernent au Nord comme au Sud.

#### Objectifs de l'itinéraire

- Compenser les effets négatifs inhérents à l'accélération de la traversée du département.
- Profiter du vecteur de développement économique que représente la nouvelle infrastructure pour irriguer l'arrière pays de l'autoroute et promouvoir l'offre touristique du Sud du département.
- Inciter l'utilisateur par une signalétique appropriée à sortir de l'autoroute pour découvrir la région qu'il traverse, lui donner envie de prolonger son séjour par la qualité du patrimoine et la diversité des prestations proposées et le goût d'y revenir dans la mesure où l'éventail et le niveau de l'offre disponible auront su le séduire.

#### Porteurs du projet et partenaires institutionnels

☞ Les porteurs et les partenaires de l'itinéraire :

- Conseil Général (D.R.T.P.E.) pour la maîtrise : signalisation, R.I.S., aires de stationnement.
- Communes ou Communauté de Communes pour les actions opérationnelles les concernant.

☞ Communes traversées par l'itinéraire

Saint-Marcel ; Argenton-sur-Creuse ; Le Pechereau, Le Menoux, Badecon-le-Pin ; Gargillesse ; Cuzion ; Eguzon-Chantome ; Parnac ; Saint-Benoît-du-Sault ; La Chatre l'Anglin ; Mouhet.

☞ Communes non traversées mais ayant un intérêt paysager et suffisamment proches de l'itinéraire de découverte

Celon ; Vigoux ; Chazelet ; Saint-Gilles ; Ceaulmont ; Baraizes ; Saint-Sébastien (Creuse) ; Azérables (Creuse).

Il s'agit des communes situées sur les différents itinéraires étudiés avant validation par les élus de l'itinéraire tel qu'agrée par le Comité National de Gestion et de Suivi du 1% Paysage & Développement le 2 Octobre 1996.

↳ Groupement intercommunal concerné :

Syndicat Mixte du Contrat de Pays du Val de Creuse, Val d'Anglin regroupant les communes (31) de :

- |                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| • Argenton-sur-Creuse | • Gargillesse               |
| • Badecon-le-Pin      | • Le Menoux                 |
| • Baraizes            | • Mosnay                    |
| • Bazeiges            | • Mouhet                    |
| • Beaulieu            | • Parnac                    |
| • Bonneuil            | • Le Pechereau              |
| • Bouesse             | • Pommiers                  |
| • Ceaulmont           | • Le Pont-Chrétien Chabenet |
| • Celon               | • Roussines                 |
| • Chaillac            | • Saint-Benoit-du-Sault     |
| • Chasseneuil         | • Saint-Civran              |
| • La Chatre l'Anglin  | • Saint-Gilles              |
| • Chavin              | • Saint-Marcel              |
| • Cuzion              | • Tendu                     |
| • Dunct               | • Vigoux                    |
| • Eguzon              |                             |

↳ Offices du tourisme ou syndicat d'initiative concernés :

- Argenton-sur-Creuse (O.T.D.I.)
- Gargillesse (O.T.D.I.)
- Eguzon (O.T.D.I.)
- Saint-Benoit-du-Sault (O.T.D.I.)

Informations tout au long de l'itinéraire

**Quelle est l'information de l'itinéraire ?**

L'itinéraire de découverte figure sur la carte des villages-étapes de l'A20, diffusée en 1998 auprès des offices de tourisme d'Eguzon-Chantome et Vatan dans l'Indre et éventuellement dans les offices de tourisme ou syndicats d'initiative des autres villages-étapes de l'A20.

Elle est également distribuée au cas par cas par la Direction Départementale de l'Équipement en réponse à des demandes individuelles ou au cours de manifestations locales ou d'actions de communication sur l'A20.

En outre, l'itinéraire est signalé sur l'autoroute à ses deux extrémités conformément à la demande du Comité du 1% Paysage & Développement, au moyen de l'idéogramme officiel.

### **Des Relais Informations Services (R.I.S.) ont-ils été installés ?**

Cette action qui bénéficie de l'aide de l'Etat au titre de la politique 1% Paysage & Développement (avis favorable du Comité Départemental de Pilotage du 3 Juin 1998), est en cours de réalisation.

L'implantation de 8 R.I.S. est programmée aux emplacements repérés sur la carte des "Relais Informations-Services".

### **Signalisation d'animation**

Le plan de signalisation compte 27 panneaux dans le sens Nord-Sud, 27 panneaux dans le sens Sud-Nord et 34 panneaux de rabattement sur sites historiques, soit un total de 88 panneaux dont la localisation est signalée sur les plans schématiques de l'étude de signalisation.

Une réflexion sur des tables d'orientation ou sites d'interprétation paysagère a été menée, mais n'est pas encore entrée en phase opérationnelle.

### **Une borne télématique d'information touristique a-t-elle été installée ?**

Non.

### **Quelle est la signalisation de l'itinéraire ?**

Il est signalé sur l'autoroute à ses deux extrémités au moyen de l'idéogramme référencé des itinéraires de découverte.

### **Quelle est la documentation ou la brochure à la disposition des usagers de l'autoroute ?**

Le seul document d'information actuellement disponible reste la carte des villages-étapes de l'A20, financée par l'Etat. L'édition d'un dépliant ou carte de promotion touristique a bien été envisagée sous maîtrise d'ouvrage communale dont les conditions restent à préciser.

### **Quels "points noirs" paysagers persistent le long de l'itinéraire de découverte ?**

A ma connaissance, aucun des "points noirs" paysagers mis en évidence par l'étude "Le paysage en Boischaud-Sud", n'a été traité à ce jour.

DDI de l'Indre - Autoroute A20 Vierzon-Brives - Itinéraire de découverte "Route du Val de Creuse"

Tableau récapitulatif des actions

Contenu de l'opération	Signalisation de l'itinéraire de découverte	Implantation des Relais Information Services (R.I.S.) sur l'itinéraire de découverte	Aménagement d'une aire de stationnement sur l'itinéraire de découverte.	Création de sentiers piétons	Aménagement Place du Champ de Foire
Nature de l'opération	B	B	B	B	B
Localisation de l'opération			RD 137 - St.-Marcel RD 40 - Gargillesse RD 36 - L'Abloux RD 36 - La Chatre l'Anglin	St.-Benoit-du-Sault Le bourg	St.-Benoit-du-Sault Le bourg
Date d'avis du Comité de Pilotage	3 Juin 1998	3 Juin 1988	3 Juin 1998	3 Juin 1998	3 Juin 1988
Maître d'ouvrage	Conseil Général	Conseil Général	Conseil Général	St.-Benoit-du-Sault	St.-Benoit-du-Sault
Montant de la subvention au titre du 1%	73 291 F	80 000 F	220 000 F	77 000 F	59 131 F
Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	88 388 F	113 000 F	588 000 F	108 724 F	83 492 F
Montant et origine des autres subventions	/	/	/	/	/
Montant total de l'opération	146 582 F H.T. 161 679 F T.T.C.	160 000 F H.T. 193 000 F T.T.C.	670 000 F H.T. 808 000 F T.T.C.	154 000 F H.T. 185 724 F T.T.C.	118 262 F H.T. 142 623 F T.T.C.
Dates de début et d'achèvement des travaux ou de l'étude	Notification de la subvention Novembre 1998 Subvention soldée le 14 Décembre 1998	Notification de la subvention Janvier 1999	Notification de la subvention Janvier 1999	Notification de la subvention Janvier 1999	Notification de la subvention Juin 1999 Subvention soldée le 20 Décembre 1999
Réalisations effectuées et celles restant à effectuer	Achévé	En cours	En cours	En cours	Achévé
Observations	Subvention soldée	/	/	/	Subvention soldée

DDF de l'Indre - Autoroute A20 Vierzon-Brives - Itinéraire de découverte "Route du Val de Creuse"

Contenu de l'opération	Traitement entrée de ville	Aménagement Place du Champ de Foire	Aménagement prairie de Paumulle	Traitement entrée du village
Nature de l'opération	B	B	B	B
Localisation de l'opération	St.-Benoit-du-Sault	St.-Benoit-du-Sault	"La Croix de Launay" Le Pechereau	Gargillesse
Date d'avis du Comité de Pilotage	29 Mars 1999	29 Mars 1999	19 Mai 2000	29 Mars 1999
Maître d'ouvrage	St.-Benoit-du-Sault	St.-Benoit-du-Sault	Communauté de Communes Argenton St.-Marcel Le Pechereau	Gargillesse
Montant de la subvention au titre du 1%	950 000 F	241 375 F	500 000 F	68 444 F
Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	2 000 000 F	650 100 F dont participation Conseil Régional	500 000 F	96 642 F
Montant et origine des autres subventions	D.G.E. (?)	Conseil Régional (cœur de village-montant ?)	D.G.E. : 627 500 F Cons. Rég. : 732 150 F Cons. Gén. : 150 350 F	/
Montant total de l'opération	2 400 000 F H.T. 2 950 000 F T.T.C.	739 200 F H.T. 891 475 F T.T.C.	2 500 000 F H.T. 3 000 000 F T.T.C.	136 888 F H.T. 165 086 F T.T.C.
Dates de début et d'achèvement des travaux ou de l'étude	Notification de la subvention Décembre 1999	Non encore affectée	En cours d'affectation Avis favorable du Contrôleur Financier Régional en date du 18 Octobre 2000	Notification de la subvention Août 1999 Subvention soldée le 3 Avril 2000
Réalisations effectuées et celles restant à effectuer	En cours	Non débuté	/	Achévé
Observations	/	Création d'un espace planté	/	Subvention soldée



## 10. Texte type pour Ris et information des usagers sur la démarche 1% et les itinéraires de découverte

Texte rédigé pour le Ris de Marvejols, département de la Lozère, Autoroute A75

*Version française*

### La Politique du 1% Paysage & Développement

En 1989, l'Etat a décidé d'engager une politique de préservation et de valorisation paysagère, ainsi que de développement économique et touristique des espaces du Massif Central désenclavés par les autoroutes A75 - Clermont-Ferrand / Béziers - et A20 - Vierzon / Brive .

L'engagement de cette politique d'axe, intégrant la logique d'itinéraire, traduit, d'une part, la détermination de l'Etat de maîtriser les transformations induites dans l'environnement proche de l'autoroute, d'autre part, sa volonté de permettre aux acteurs socio-économiques et collectivités riveraines, de valoriser et d'optimiser, en termes de retombées économiques, les produits de l'aménagement.

Pour ce faire, il consacre aux actions éligibles dans le cadre de cette politique, 1% du montant des investissements nécessaires pour la construction de ces infrastructures, sous réserve d'une contribution équivalente des collectivités concernées, qui s'engagent dans un ensemble d'actions cohérentes venant accompagner sa réalisation ; engagements formalisés dans des chartes d'aménagement et de mise en valeur du paysage.

S'appliquant aux espaces situés en dehors des emprises autoroutières, c'est à partir d'une réflexion stratégique globale sur les atouts des territoires traversés, et de ce fait, une concertation intercommunale, décelant les principaux enjeux, qu'est définie une politique cohérente de développement urbain, économique et touristique le long de l'axe, tout en préservant la qualité des paysages perçus.

Mais si la qualité paysagère constitue le fil conducteur de cette démarche, parallèlement, l'autoroute doit être un vecteur de découverte des territoires. Aussi, la politique du 1% Paysage & Développement doit aider à informer, sensibiliser et accueillir les touristes traversant les territoires.

C'est ainsi que deux concepts sont nés, les itinéraires de découverte et les villages-étape.

- Les itinéraires de découverte -

Ils ont vocation à constituer une rupture dans le parcours autoroutier en invitant les usagers à sortir de l'autoroute pour leur faire découvrir de nouveaux paysages, faire comprendre leur constitution et révéler l'identité des territoires traversés.

Conçus pour se développer en parallèle à l'autoroute, sans trop s'en écarter, ils offrent un parcours continu d'une trentaine de kilomètres, situés entre deux échangeurs, et dont la durée n'excède pas une heure. Chaque itinéraire dispose de lieux calmes et adaptés, d'aires aménagées et de points d'information permettant de mieux appréhender la richesse de patrimoines naturels, architecturaux et culturels peu connus.

- les villages-étape -

Ils sont destinés à offrir des services complémentaires aux usagers en transit sur l'autoroute, sans concurrencer les aires de service du point de vue économique. S'appliquant à des communes de moins de 5 000 habitants, situées à moins de 8 kilomètres de l'autoroute, ils offrent un environnement de qualité et sont dotés de services tels que hébergements, restaurants, commerces, parkings, équipements d'accueil et d'information,....

Itinéraires de découverte et villages-étape font l'objet d'une signalisation spéciale sur l'autoroute même participant à la politique de l'arrêt des usagers et contribuent à l'amélioration de la sécurité routière.

Le bilan positif de cette action exemplaire menée sur l'A75 et l'A20, a conduit l'Etat à généraliser cette politique en l'appliquant à l'ensemble des axes structurants du réseau routier faisant l'objet d'aménagements importants.

---

Texte rédigé pour le RIS de Marvejols, département de la Lozère, Autoroute A75

*Version anglaise*

### The 1% Landscape and Development policy

In 1989, the State decided to initiate a policy for landscape protection and enhancement and for economic and tourist-related development of the areas in the Massif Central opened up by the A75 Clermont-Ferrand to Béziers and the A20 Vierzon to Brive motorways.

Embarking on this trunk road policy, incorporating a logical itinerary, conveys, on the one hand, the State's determination to control the resulting changes in the environment close to the motorway and, on the other hand, its desire to enable the socio-economic players and neighbouring authorities to develop and optimise, in terms of economic spin-offs, the products generated by the facility.

To do this, it devotes 1% of the amount of the investments required to build these infrastructures to the initiatives eligible within the framework of this policy, on condition that an equivalent contribution is made by the authorities concerned, who embark on a set of coherent initiatives that go in hand with its project; these undertakings are formalised through landscape development and enhancement charters.

Applying to areas located outside motorway reach, it is by using global strategic reflection on the assets of the areas crossed, and therefore consultation between the towns and villages, revealing the main stakes, that a coherent policy for urban, economic and tourist development is defined along the trunk road, whilst protecting the quality of the landscapes seen.

But while the quality of the landscape is the main theme for this initiative, at the same time the motorway must be a medium to discover the areas. Consequently the 1% landscape and development policy must help inform, make aware and welcome the tourists travelling through the regions.

Two concepts have therefore come about: the discovery routes and the stopover villages.

- The discovery routes -

Their purpose is to provide a break in the motorway journey by inviting users to leave the motorway and to let them discover new scenery, to get them to understand its composition and to reveal the identity of the areas travelled through.

Designed to develop alongside the motorway, without going too far from it, they provide a continuous route of about thirty kilometres, located between two interchanges and last no more than an hour. Each route has quiet, suitable places, lay-bys with facilities and information points to help understand the wealth of little known natural, architectural and cultural heritage better.

- The stopover villages -

These are meant to provide additional services to users travelling on the motorway, without competing with the motorway services from an economic point of view. Applying to villages with less than 5,000 inhabitants, located less than 8 kilometres from the motorway, they provide a quality environment and are equipped with services such as accommodation, restaurants, shops, car parks, reception and information facilities, etc.

Discovery routes and stopover villages are especially signposted on the motorway itself, taking part in the policy encouraging users to stop and contributing to the improvement of road safety.

The positive result of this exemplary initiative carried out on the A75 and the A20 has led the State to make this policy widespread by applying it to all the main highways forming the road network that are undergoing major works.

*Version allemande*

**Die 1% Politik für Landschaft und Entwicklung**

1989 beschloß der Staat eine Politik zum Schutz und zur Inwertsetzung der Landschaft, sowie zur wirtschaftlichen und touristischen Erschließung der durch die Autobahnen A75 - Clermont-Ferrand / Béziers - und A20 - Vierzon / Brive - erschlossenen Räume des Zentralmassivs.

Diese Politik entlang einer Achse, die der Logik des Streckenverlaufs folgt, spiegelt einerseits die Entschlossenheit des Staates wieder, die im näheren Umfeld der Autobahn verursachten Veränderungen zu kontrollieren und andererseits den Willen, den sozio-ökonomischen Akteuren und anliegenden Gebietskörperschaften die Gelegenheit zu geben, die Früchte der Raumpolitik in Form wirtschaftlicher Einkünfte zu ernten zu optimieren.

Dazu widmet er den im Rahmen dieser Politik in Frage kommenden Maßnahmen 1% der für den Bau der Infrastruktur notwendigen Investitionen, unter der Voraussetzung eines gleich hohen Beitrags der betroffenen Gebietskörperschaften, die sich zu einem Maßnahmenbündel konzentrierter Aktionen verpflichten, die das Bauvorhaben begleiten. Die Verpflichtung wird in einer Charta zur Entwicklung und Inwertsetzung der Landschaft formell festgehalten.

Da sie sich auf Räume außerhalb des direkten Einflusses der Autobahnen erstreckt, wird eine kohärente Politik der Stadt-, Wirtschafts- und Fremdenverkehrsentwicklung entlang der Achse aufgestellt, die von einer strategischen Grundüberlegung zu den Standortvorteilen der durchquerten Gebiete und damit einer überörtlichen Konzentration unter Herausstellung der Hauptprobleme ausgeht.

Obgleich die Qualität der Landschaft den roten Faden dieses Ansatzes bildet, muß die Autobahn gleichzeitig ein Vektor für die Entdeckung der Territorien sein. Die „1% Politik“ für Landschaft und Entwicklung muß auch Hilfe für Information, zur Sensibilisierung und zum Empfang der Touristen bieten, die diese Räume durchqueren.

Auf diese Weise entstanden zwei Konzepte, die "itinéraires de découverte" (Entdeckungsstrasse) und die "villages-étape" (Etappenorte).

- Die "itinéraires de découverte"

Sie haben zur Aufgabe, die Autofahrt zu unterbrechen, indem sie den Benutzer zum Verlassen der Autobahn und zur Entdeckung neuer Landschaften einladen, ihre Entstehung erklären und die Eigenheiten der durchquerten Territorien herausstellen.

Sie sollen parallel zur Autobahn verlaufen ohne sich zu weit von dieser zu entfernen. Sie bilden eine zusammenhängende Strecke von circa 30 Kilometern zwischen zwei Ausfahrten, deren Fahrtzeit nicht mehr als eine Stunde beträgt. Jede Strecke bietet ruhige und angepaßte Einrichtungen, gut ausgestattete Parkplätze und Informationsstellen, die den Reichtum von weitgehend unbekannter Natur, Baukunst und Kultur näherbringen sollen.

- Die "villages-étape"

Sie sollen den auf der Autobahn durchreisenden Besuchern zusätzliche Dienstleistungen bieten ohne den Autobahnraststätten wirtschaftlich Konkurrenz zu bereiten. Sie betreffen Orte mit weniger als 5 000 Einwohnern, die weniger als 8 Kilometer von der Autobahn entfernt liegen, ein qualitativ hochwertiges Umfeld bieten und über ein Angebot von Dienstleistungen wie Unterkunft, Restaurants, Geschäfte, Parkplätze, Empfangs- und Auskunftsstellen verfügen.

"Itinéraires de découverte" und "villages-étape" werden auf der Autobahn selbst besonders ausgeschildert. Sie leisten damit einen Beitrag zur Politik des Anreisens zu Pausen seitens der Autobahnbenutzer und erhöhen die Sicherheit im Straßenverkehr.

Die positive Bilanz dieser vorbildlichen Initiative auf der A75 und der A20 hat den Staat zu einer Ausweitung dieser Politik auf alle Hauptachsen des Straßennetzes mit wichtigen raumpolitischen Maßnahmen veranlaßt.

Texte rédigé pour le RIS de Marvejols, département de la Lozère, Autnroute A75

### *Version espagnole*

#### La política del 1% Paisaje t Desarrollo

En 1989, el Estado decidió una política de preservación y valorización paisajística así como de desarrollo económico y turístico de los espacios del Macizo Central desenclavados por las autopistas A75 - Clermont-Ferrand / Béziers -y A20 - Vierzon / Brive .

La implantación de esta política axial, que integra la lógica del itinerario, traduce, por una parte la determinación del Estado a controlar las transformaciones llevadas a cabo en el medio ambiente próximo a la autopista y por otra parte, su voluntad de permitir a los actores socio-económicos y colectividades ribereñas que valoricen y optimicen en términos de ganancias económicas, los productos de las instalaciones.

Con este fin, dedica a las acciones elegibles en el marco de esta política, el 1% del importe de las inversiones necesitadas para la construcción de estas infraestructuras, con reserva de una contribución equivalente de las colectividades incumbidas, que se comprometen en un conjunto de acciones coherentes que se añaden a esta realización ; compromisos formalizados en cartas de rehabilitación y valorización del paisaje.

En razón a su aplicación a los espacios situados fuera del terreno de las autopistas, se ha recurrido a una reflexión estratégica global sobre los puntos fuertes de los territorios atravesados y por consiguiente se ha necesitado una concertación entre municipios revelando los principales objetivos, y se ha llegado a definir una política coherente de desarrollo urbano, económico y turístico a lo largo del eje, sin dejar de preservar la calidad de los paisajes percibidos.

Pero si la calidad paisajística constituye el hilo conductor de esra iniciativa, paralelamente, la autopista debe ser un propagador de descubrimiento de los territorios. Asimismo, la política del 1% paisaje y desarrollo, debe ayudar a informar, sensibilizar y acoger a los turistas que atraviesan dichos territorios.

De este modo han nacido dos conceptos, los itinerarios de descubrimiento y los pueblos-etapa.

- Los itinerarios de descubrimiento

Tienen la vocación de constituir una ruptura en el recorrido de la autopista, invitando a los usuarios a que salgan de la autopista para permitirles descubrir nuevos paisajes, hacerles comprender su constitución y revelarles la identidad de los territorios atravesados.

Concebidos para desarrollarse en paralelo a la autopista, sin que se alejen mucho de la misma, ofrecen un recorrido continuo de una treintena de kilómetros, situados entres dos cruces, y cuya duración no excede una hora. Cada itinerario dispone de lugares tranquilos y adaptados, de áreas acondicionadas y de puntos de información para asimilar de la mejor manera posible la riqueza de los patrimonios naturales, arquitecturales y culturales poco conocidos.

- los pueblos etapa -

Su finalidad es ofrecer servicios complementarios a los usuarios en tránsito por la autopista, sin competir con las áreas de servicios desde el punto de vista económico. Se aplican a municipios de menos de 5 000 habitantes, y se sitúan a menos de 8 kilómetros de la autopista. Ofrecen un medio ambiente de calidad y cuentan con servicios como alojamientos, restaurantes, comercios, aparcamientos, equipamientos de acogida e información....

Itinerarios de descubrimiento y pueblos etapa son objeto de una señalización especial en la autopista que participa también en la política de paradas de los usuarios y contribuyen a la mejora de la seguridad vial.

El balance positivo de esta acción ejemplar llevada a cabo en la A75 y A20, ha propiciado que el Estado generalice esta política aplicándola al conjunto de los ejes que forman la red de carreteras con reestructuraciones importantes.



## II. Références

---

---

### 1. Charte de qualité des itinéraires de découverte

ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

direction des Routes

**Politique du "1% Paysage & Développement"**

**Charte de qualité des itinéraires de découverte**

#### Preambule

Le développement de la politique 1% Paysage & Développement, lancée en 1990 dans le cadre de la réalisation des autoroutes A 75 Clermont-Ferrand - Béziers et A 20 Vierzon - Brive, est à l'origine de deux concepts nouveaux, qui contribuent à inciter l'utilisateur à sortir de l'autoroute pour marquer une pause dans sa conduite et découvrir le proche pays : l'itinéraire de découverte et le village-étape.

L'itinéraire de découverte doit être prévu dans les chartes qui encadrent la démarche 1% Paysage & Développement et peut bénéficier des aides au titre du 1% dans le respect des conditions prévues par les textes, notamment la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995 et les chartes qui le concernent.

L'appellation et le logotype "itinéraire de découverte" sont enregistrés à l'Institut National de la Propriété Industrielle (I.N.P.I.) et ne peuvent être utilisés sans l'accord de la direction des Routes du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Le premier itinéraire de découverte dénommé "route Vallée de l'Alagnon" a été mis en place sur A 75, en 1993, dans les départements de la Haute-Loire et du Cantal.

Les itinéraires existants se mettront progressivement et, dans la mesure du possible, en conformité avec la présente charte.

#### Article 1 : Objet de la charte de qualité

La présente charte de qualité a pour objet de définir le concept d'itinéraire de découverte et les conditions dans lesquelles l'appellation "itinéraires de découverte" peut être attribuée par l'Etat au titre de la politique du 1% Paysage & Développement. Elle sert de document de référence pour les actions de cette nature à mener sur les autoroutes et les grands itinéraires interrégionaux.

Pour de plus amples explications sur la procédure d'élaboration des itinéraires de découverte, les signataires pourront se reporter au guide méthodologique, "Les itinéraires de découverte", disponible au Sétra.

#### Article 2 : Conditions d'éligibilité et d'attribution de l'appellation

L'appellation "Itinéraires de découverte", pour être obtenue, doit répondre aux conditions précisées dans la présente charte.

La demande d'attribution est présentée par le maire de la commune candidate (ou le président du groupement de communes) qui porte le projet et assure la maîtrise d'ouvrage, en accord avec le gestionnaire de la voirie ; il constitue un dossier comme indiqué à l'article 6, qui est soumis à l'avis du comité national de gestion et de suivi de la politique 1% Paysage & Développement.

### Article 3 : Objectifs de l'itinéraire de découverte

L'itinéraire de découverte a vocation à constituer une halte dans le voyage et à inviter à sortir de l'autoroute les usagers qui ressentent le besoin de faire une coupure avec leur parcours autoroutier ou d'avoir une première approche du territoire qu'ils traversent.

Il doit donc répondre en particulier à trois objectifs :

- permettre une découverte paysagère et donner, en un minimum de temps, un aperçu du territoire proche de l'autoroute, en particulier, les sites authentiques à dominante naturelle et culturelle, peu connus, en privilégiant la variété ;
- offrir à l'usager une sortie guidée et sûre, courte alternative à l'autoroute. Le temps passé sur l'itinéraire ne doit pas dépasser une heure, y compris une (ou des) pause(s) de courte durée, soit un linéaire de 20 à 30 km environ\* ;
- donner l'occasion d'un réel moment de repos dans un environnement agréable, hors du trafic et de l'ambiance autoroutière.

Cette coupure provisoire dans la conduite autoroutière part du principe d'un changement radical du comportement de l'usager allant de pair avec le changement de niveau de service de la voirie. L'itinéraire de découverte participe ainsi à la politique de l'arrêt (pause) et contribue à la sécurité routière.

Il n'a pas vocation à attirer l'usager vers des agglomérations ou des sites à vocation touristique affirmée qui supposent, pour leur visite, bien plus qu'une halte autoroutière et qui sont généralement indiqués par la signalisation d'animation touristique.

L'itinéraire de découverte décrit dans la présente charte de qualité est distinct des circuits ou itinéraires touristiques classiques qui font l'objet de nombreux labels ou articles dans les guides et brochures touristiques, bénéficient d'appuis promotionnels, et s'adressent davantage à des clientèles en séjour prolongé dans la région.

### Article 4 : Place de l'itinéraire sur l'axe autoroutier

Le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et de la Mer désigne sur chaque axe éligible à la politique 1% Paysage & Développement, un coordonnateur d'axe chargé d'animer l'action de l'Etat sur l'axe concerné et d'élaborer le bilan annuel des études et actions, tel que prévu par la circulaire ministérielle du 12 décembre 1995. Le coordonnateur de l'axe est l'un des Directeurs Régionaux de l'Équipement (DRE) concerné par l'axe.

L'offre en itinéraires de découverte (ainsi qu'en villages-étape, aires de service, aires de repos) doit être cohérente et sélective pour que ces équipements conservent leur pleine efficacité, restent attractifs, et pour ne pas nuire à la qualité d'ensemble de la signalisation.

Le coordonnateur de l'axe élabore un synoptique de l'ensemble de l'axe comprenant tous les dispositifs d'arrêt (itinéraires de découverte, villages-étape, aires de service, aires de repos). Le synoptique est obligatoire et doit faire apparaître l'unité et l'harmonie indispensables entre ces divers éléments.

Le coordonnateur de l'axe, en concertation avec les Directions Départementales de l'Équipement concernées, a la possibilité de sélectionner certaines des propositions parmi toutes celles présentées, si la cohérence et l'homogénéité de l'axe en dépendent.

### Article 5 : Caractéristiques de l'itinéraire de découverte

L'itinéraire de découverte est un parcours continu, sans demi-tour et jalonné, d'une trentaine de kilomètres, situé entre deux échangeurs. Il se développe majoritairement en parallèle à l'autoroute et ne doit pas trop s'en écarter, la durée du trajet ne doit pas dépasser une heure y compris une ou plusieurs pauses\*.

L'usager doit pouvoir rejoindre aisément l'autoroute et retrouver le sens de circulation qui était le sien juste avant de quitter l'autoroute.

---

\* Dans les cas où l'interdistance entre deux échangeurs est telle qu'elle ne permet pas de parcourir l'itinéraire en moins d'une heure, on pourra exceptionnellement envisager un parcours plus long.

Il doit pouvoir disposer, sur l'itinéraire de découverte, de lieux calmes et adaptés, favorables à des haltes, susceptibles de faire connaître et comprendre les richesses paysagères ainsi que l'identité du pays. Des aires d'arrêt des véhicules doivent être aménagées. Elle devront comporter un point d'information avec Relais Information Service, rédigé en Français et en Anglais au moins, des tables d'orientation et de lecture du paysage, des espaces de jeux et de pique-nique.

Un diagnostic préalable et approfondi sera effectué par le gestionnaire de la voirie. Il constituera un "état zéro" avant mise en service. Il portera en particulier sur :

- la qualité des paysages et des éléments du patrimoine aux abords de l'itinéraire, en cohérence avec la politique de valorisation paysagère de l'autoroute ;
- les caractéristiques de la voirie telles que le tracé, les chaussées, dont la largeur doit permettre le croisement des véhicules visés ci-avant, la circulation (trafic), la signalisation, la sécurité routière.

Les travaux nécessaires à la mise à niveau de l'itinéraire, et résultant notamment du diagnostic, sont à réaliser avant sa mise en service ; ils comprennent outre les aménagements de voirie et de leurs annexes dont les aires, les mises en conformité avec la réglementation relative à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes, les implantations de celles-ci devant faire l'objet d'un plan d'ensemble.

#### **Article 6 : Signalisation et information touristique**

L'itinéraire de découverte est réalisé pour l'usager de l'autoroute, et non pour la promotion d'un pays. La signalisation doit être d'autant plus claire et aisément compréhensible, qu'elle est faite pour des utilisateurs ne connaissant pas la région.

Toute confusion entre l'accès à un itinéraire de découverte et l'accès à un village-étape doit être évitée. C'est pourquoi, il est recommandé de ne pas faire commencer, à un même échangeur, un itinéraire de découverte et l'accès à un village-étape.

Le village-étape peut être le point de départ de circuits touristiques mais la signalisation de ces derniers est interdite sur l'autoroute.

Pour une bonne lisibilité de la signalisation, il est préconisé de ne pas faire démarrer deux itinéraires de découverte différents à une même sortie d'échangeur.

La dénomination de l'itinéraire doit être simple, représentative des pays traversés, à connotation plutôt géographique et paysagère.

#### *Signalisation sur l'autoroute*

Un panneau de signalisation d'annonce de l'itinéraire de découverte est implanté sur l'autoroute à 2 500 mètres de l'échangeur de desserte de l'itinéraire. Il comporte le logotype commun à tous les itinéraires, lequel fait apparaître l'autoroute, le point de vue, l'itinéraire agreste, ainsi que sa dénomination.

Les sorties et retours sur l'autoroute doivent être signalés de manière simple et sans ambiguïté, afin d'être facilement identifiables.

Chaque Relais Information Service implanté sur les aires de l'autoroute doit mentionner les itinéraires de découverte et les autres dispositifs d'arrêt. Il doit indiquer à l'usager en quoi consiste cette appellation (cf. présentation de la politique du 1% Paysage & Développement et des itinéraires de découverte, dans le guide "Les itinéraires de découverte"), où et comment il peut exprimer ses observations.

#### *Signalisation sur l'itinéraire*

Sur l'itinéraire, l'usager doit être constamment guidé entre les deux échangeurs. Des panneaux de balisage comportant le logotype "itinéraire de découverte" sont placés le long du parcours, notamment en présignalisation, lorsqu'il existe un doute sur la direction à suivre.

La compréhension de la signalisation par l'usager est essentielle, aucune ambiguïté ne doit subsister dans le balisage du parcours, en particulier lorsqu'il est praticable dans les deux sens.

### *Information touristique*

Elle sera réalisée par tous les moyens appropriés pour informer l'usager :

- sur l'autoroute : Relais Information Service, aires, dépliants, bornes interactives ;
- sur l'itinéraire (et ou/dans le territoire proche : points I, offices de tourisme, mairies,...) ;
- auprès des organismes de voyages et de promotion touristique aux différents niveaux (pays, région et national, voire au-delà).

La définition de l'itinéraire de découverte sera systématiquement présentée sur les différents supports utilisés pour leur promotion touristique.

La signalisation sur l'autoroute, sur l'itinéraire, et l'information touristique doivent faire l'objet d'un avant-projet de signalisation, conduit par le maître d'ouvrage et validé par la Direction Départementale de l'Équipement, tenant compte de la nécessaire cohérence tout au long de l'axe autoroutier.

### *Réglementation sur l'affichage publicitaire*

La collectivité qui porte le projet d'itinéraire de découverte s'engage, en relation avec le gestionnaire de la voirie, à faire appliquer sur l'ensemble de l'itinéraire de découverte, la réglementation sur la publicité visible des voies ouvertes à la circulation (publicité, enseignes, préenseignes, zones de publicité réglementées...).

### **Article 7 : Constitution du dossier de demande présenté par la collectivité locale maître d'ouvrage portant le projet**

La demande de création d'un itinéraire de découverte fait l'objet d'un dossier de candidature. Le maître d'ouvrage constitue ce dossier, établi conformément aux dispositions de la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995 et de ses annexes.

Il comporte :

- l'identification du maître d'ouvrage (collectivité locale ou groupement de collectivités), porteur du projet, faisant acte de candidature ;
- un descriptif du tracé et de sa cartographie ;
- la description du paysage et du patrimoine à découvrir illustrée de photographies ;
- le diagnostic visé à l'article 4 ci-dessus, effectué par le gestionnaire de la voirie et précisant les caractéristiques de l'itinéraire, le diagnostic de sécurité routière, l'avant-projet de signalisation, les dispositions prévues en matière d'amélioration du réseau routier ainsi que les aménagements et équipements ;
- le programme des actions prévues pour aménager l'itinéraire ;
- un engagement du maître d'ouvrage à veiller à la qualité des équipements et à assurer l'entretien et la maintenance (niveau de la qualité, nettoyage, espaces verts,...) ; cet engagement devra se concrétiser ultérieurement par des conventions entre le maître d'ouvrage et le gestionnaire de la voirie ;
- l'identification des circuits touristiques existants à articuler avec le projet d'itinéraire de découverte.

Le dossier ainsi constitué est adressé en vingt exemplaires au Préfet du Département (et de Région lorsque l'itinéraire est commun à deux départements) par la collectivité locale ou le groupement de collectivités qui se déclare candidat.

### **Article 8 : Instruction de la demande**

Dès réception du dossier, le Préfet :

- le transmet, pour avis, aux services concernés, notamment D.D.E., D.R.E., D.I.R.E.N., D.A.T.A.R., C.D.T., C.R.T..
- adresse dix exemplaires du dossier au président du comité national de gestion et de suivi du 1% Paysage & Développement, au ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (direction des Routes), qui a vocation à statuer sur la demande de labellisation de l'itinéraire.

Le comité assure, dans le cadre de ses missions, conformément aux termes de la décision de création du 15 mai 1992 et de la circulaire ministérielle du 12 décembre 1995, l'examen des demandes de création d'itinéraires de découverte ainsi que le suivi de la politique mise en œuvre à ce titre.



Dans le cadre de l'examen du dossier de candidature, il sera également tenu compte de la compatibilité du projet avec les chartes encadrant la politique du 1% Paysage & Développement sur l'axe, et du synoptique élaboré par le DRE coordonnateur.

Si l'avis du comité est favorable, la mise en place de la signalisation de l'itinéraire de découverte ne peut intervenir qu'après l'accord de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (D.S.C.R.) sur les dispositions prévues en matière de signalisation, de circulation et de sécurité routière. A cet effet, la D.D.E. qui suit l'opération déposera un dossier de demande à la D.S.C.R.

Lorsque l'accord est obtenu, le Préfet de Département territorialement compétent, signe, en tant que représentant de l'Etat, une convention avec la collectivité ou le maître d'ouvrage concerné, faisant référence aux critères de la présente charte qualité et précisant les engagements des co-signataires ; la Région et le Département pourront être associés.

#### **Article 9 : Entretien et gestion de la signalisation et des équipements mis en place sur l'itinéraire de découverte**

La collectivité locale, maître d'ouvrage, portant le projet d'itinéraire de découverte, a la charge de veiller au maintien en bon état, et de procéder (ou de faire procéder) aux travaux de remise en état de la signalisation et des équipements mis en place sur l'itinéraire. Il lui appartient de prendre (ou de faire prendre) les mesures conservatoires nécessaires pour éviter tout accident.

Une attention particulière sera portée aux conditions de circulation et à l'état de la voirie : dégagements de visibilité, aménagement des largeurs de chaussée et traitement des carrefours dangereux.

#### **Article 10 : Associations d'itinéraires de découverte**

Sur chaque axe autoroutier, une association d'itinéraires de découverte peut être créée à l'initiative des collectivités ou de leurs groupements concernés.

Son objet est d'assurer et de développer la fréquentation et la promotion des itinéraires, notamment par une meilleure qualité de l'accueil et de l'entretien des abords. Une étude de coordination et de mise en réseau des moyens d'information, en relation avec les villages-étapes, le cas échéant, et les aires de service, peut être réalisée pour la mise en œuvre de cet objectif.

#### **Article 11 : Coordination de l'Etat sur les axes comportant des itinéraires de découverte**

Le Directeur Régional de l'Équipement coordonnateur de l'axe pour la politique du 1% Paysage & Développement, en collaboration avec la(les) Direction(s) Départementale(s) de l'Équipement, est chargé :

- d'animer l'action de l'Etat sur l'axe concerné,
- de veiller à la réalisation des actions prévues par le diagnostic, au moment de la mise en service de l'itinéraire,
- d'élaborer le bilan annuel des études et actions, tel que prévu par la circulaire ministérielle du 12 décembre 1995, ce bilan annuel faisant l'objet d'un rapport d'observation.

Le rapport d'observation comprend :

- le diagnostic en matière d'état du réseau,
- le diagnostic de circulation et de sécurité routière (suivi quantitatif et qualitatif du trafic et des accidents corporels permettant d'identifier les problèmes et de rechercher des améliorations),
- le diagnostic d'entretien et de maintenance,
- l'avis et les observations des élus, des usagers et des riverains,
- le diagnostic de fréquentation et perception de la signalisation.

Une grille d'évaluation pour le suivi des conditions de circulation et de la satisfaction des usagers est jointe en annexe de la présente charte. Elle sert de canevas pour le bilan annuel du DRE coordonnateur (se reporter au guide méthodologique "Les itinéraires de découverte", disponible au Sétra, pour plus de précisions sur l'évaluation).

## Article 12 : Contrôle et sanctions

Le contrôle est organisé périodiquement à la demande du coordonnateur d'axe, dans le cadre du bilan annuel prévu par la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995. Le rapport d'observation (Cf. Article 11) est adressé au Préfet de Département concerné et au président du comité national de gestion et de suivi du 1% Paysage & Développement, au ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (Direction des Routes).

Le contrôle du respect des conditions fixées dans la présente charte est assuré par les services déconcentrés de l'Équipement, du Tourisme et de l'Environnement.

En cas de manquements graves constatés concernant l'application de la charte et de la convention, le préfet met en demeure le maître d'ouvrage d'avoir à se conformer à la charte de qualité des itinéraires de découverte.

Si les manquements persistent, le préfet saisit le comité de gestion et de suivi ; un avis défavorable pourra entraîner le retrait de l'appellation et de la signalisation sur l'autoroute et l'itinéraire.

## 2. Bibliographie

- [1] Circulaire du 12 décembre 1995 : politique "1% Paysage & Développement" sur les autoroutes et les grands itinéraires inter-régionaux - BO du MELTT 96/8 du 31 mars 1996 (consultable sur DTRF i2)
- [2] Avis du Conseil d'Etat du 23 mars 1993 : limitation de la participation financière des concessionnaires aux opérations concernant le paysage, ayant un lien étroit avec l'autoroute et situées de telle façon qu'elles soient visibles depuis l'autoroute ou que l'autoroute soit visible depuis celles-ci (co-visibilité)
- [3] Note de recommandation du 26 octobre 1992 : elle pose les principes d'une "politique de valorisation paysagère et de développement économique et touristique des espaces proches des autoroutes A75 et A20" - DR et DNP (consultable sur DTRF i2)
- [4] Bilan général 1991 / 1997 - Politique 1% Paysage & Développement - A75 - DRE Auvergne - Juillet 1998
- [5] Bilan du programme 1% Paysage & Développement appliquée aux autoroutes A20 et A75 - Sétra - Décembre 1998 - 2 fascicules
- [6] 1% Paysage & Développement - Evaluation qualitative de 5 opérations sur l'A20 et 5 opérations sur l'A75 - Sétra - Septembre 1999 - 2 fascicules (1 pour A20 et 1 pour A75)
- [7] Livre Blanc 1% Paysage & Développement - Autoroute A75, la Méridienne - ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, ministère de la Ville et de l'Aménagement du territoire, DATAR - 1990
- [8] Livre Blanc 1% Paysage & Développement - Autoroute A20 - ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, DATAR - septembre 93
- [9] Livre Blanc 1% Paysage & Développement - Autoroute A39 Dole - Bourg-en-Bresse - ministère de l'Équipement, du Logement, du Tourisme et de la Mer, DRE Franche-Comté - Juin 1997
- [10] Charte d'itinéraire de l'A75 en Aveyron - DDE de l'Aveyron - Mai 1993
- [11] Charte d'itinéraire de l'A75 de l'Hérault - DDE de l'Hérault - Janvier 2001
- [12] Charte d'itinéraire de l'autoroute A39 - Dôle - Bourg-en-Bresse - DRE Franche-Comté - Janvier 1999
- [13] Plans de paysages, Repères 1993 - MELT, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme - Mars 1993
- [14] Guide des plans de paysage, des chartes et des contrats - ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement - Avril 2001
- [15] Guide relatif aux relais d'information service - MELT, DSCR - Janvier 1985
- [16] Guide de la signalisation touristique - ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement et de l'Espace (DSCR), ministère du Tourisme - Mars 1992
- [17] Les itinéraires de découvertes de l'autoroute A75 - CETE de Lyon / agence Auvergne - Novembre 1993
- [18] "L'autoroute A75 et ses itinéraires de découverte à votre service" cartographie - échelle 1/26 000e - Association des Itinéraires de Découverte de l'A75 - mars 2000
- [19] "Faites l'autoroute buissonnière sur les itinéraires de découverte - A75 la Méridienne" - plaquettes d'informations - DRE Auvergne - 1999, 2000 et 2001
- [20] Itinéraire de découverte A75 "Causses et Vallées de l'Hérault" - plaquette d'information - Communauté de communes du Lodevois-Larzac (Hérault) - Septembre 1997
- [21] La Méridienne, l'Autoroute gratuite à travers le Massif Central - Les territoires du Massif Central s'ouvrent à l'Europe - plaquette d'information - Association La Méridienne - 1999

### 3. Contacts

Nom	Organisme	Service
M. Frédéric Leray	Direction des Routes	Pôle de gestion du 1% 1% Paysage & Développement
Mlle Jessica Brouard	Sétra	Direction d'Etudes Environnement et Aménagement
M. Pierre-Jean Rossi	CETE de Lyon DES Agence d'Auvergne - Clermont-Ferrand	Signalisation balisage
Mme. M.D. Galibert	DDE de l'Indre	Service Urbanisme et Habitat
M. Pierre Morel	DDE de la Haute-Loire	Service Urbanisme et Habitat
M. Michel Gervais	DDE de l'Aveyron	Bureau des études paysagères
M. Jean-André Sully	DDE du PUY-de-Dôme	Service de l'Aménagement Rural
M. Dominique Guiraldenq	DDE de la Lozère	
Mme Florence Fabry	DDE de l'Hérault	Service Urbanisme
M. Dominique Martagne	DRE Auvergne	Aménagement et Economie des Transports

#### Association La Méridienne

17 rue des Minimes - 63000 Clermont-Ferrand - France  
téléphone et télécopie : 04 73 37 23 80  
[www.a75.com](http://www.a75.com) - mél : [secrata75@aol.com](mailto:secrata75@aol.com)  
infos usagers : audiotel 24h/24 08 25 00 75 75

#### Association des itinéraires de découverte de l'A75

Mairie de Marvejols - 9, avenue Savorgnan de Brazza - 48100 Marvejols - France  
téléphone : 04 66 32 48 89 - télécopie : 04 66 32 48 97

## 4. Glossaire

### Sigles

AFIT	Agence française d'ingénierie touristique
CAUE	Conseil en architecture, urbanisme et environnement
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CDT	Comité départemental du tourisme
CNGS	Comité national de gestion et de suivi de la politique du 1%
CRDL	Contrat régional de développement local
CRIL	Contrats régionaux d'initiative locale
CRPF	Centre régional de la propriété foncière
DATAR	Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DDAF	Direction départementale de l'agriculture et de la forêt
DDE	Direction départementale de l'équipement (M.E.T.L.T.M.)
DDR	Dotation de développement rural
DGE	Dotation générale d'équipement
DGUHC	Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (M.E.T.L.T.M.)
DNP	Direction de la nature et des paysages (M.E.D.D.)
DIREN	Direction régionale de l'environnement
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles
DR	Direction des Routes (M.E.T.L.T.M.)
DRE	Direction régionale de l'Équipement (M.E.T.L.T.M.)
DRIRE	Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (M.E.T.L.T.M.)
FDEL	Fonds de développement de l'économie locale
FEDER	Fonds européen de développement économique régional
FEOGA	Fonds européen d'orientation et de garantie agricole
FGER	Fonds de gestion de l'espace rural
FIDAR	Fonds d'intervention pour le développement et l'aménagement rural
FISAC	Fonds d'intervention pour la sauvegarde, la transmission et la restructuration des activités commerciales et artisanales
FNADT	Fonds national d'aménagement et de développement du territoire
MEDD	Ministère de l'écologie et du développement durable (anciennement M.A.T.E., ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement)
METUTM	Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat
ORAC	Opération de restructuration de l'artisanat et du commerce
PAB	Programme d'aménagement de bourg
PDZR	Programme de développement des zones rurales
POS	Plan d'occupation des sols
RIS	Relais d'information service
Sétra	Service d'Études techniques des routes et autoroutes (M.E.T.I.L.T.M.)
SIVU	Syndicat intercommunal à vocation unique
SIVOM	Syndicat intercommunal à vocation multiple
SDEE	Syndicat intercommunal des études d'électrification
ZA	Zone d'activités ou zone agricole

### Terminologie

Il paraît utile de rappeler la signification propre d'un certain nombre de termes couramment utilisés : pictogrammes, logotypes, emblèmes, idéogrammes, symboles, et ce dans le contexte de la signalisation routière...

- [1] **Pictogramme** : dessin évoquant une activité, un service, un équipement, sans évocation de marque commerciale ou de signature.
- [2] **Logotype** : dessin évoquant une entité quelconque, avec idée de marque ou signature. On parle de logotype pour les itinéraires touristiques, ils sont utilisés en particulier sur la signalisation de balisage de l'itinéraire.
- [3] **Emblème** : signe conventionnel à valeur symbolique permettant d'exprimer sur le dessin une idée abstraite.
- [4] **Idéogramme** : signe placé devant une indication de destination, afin d'en caractériser le genre. Il indique par exemple un monument historique, un camping, un site classé.
- [5] **Symbole** : signe qui caractérise l'itinéraire d'accès à la mention (ou aux mentions) et, dans certains cas, la catégorie des véhicules concernés. Il annonce une interdiction ou possède un caractère d'indication.
- [6] **Antenne** : décrochement de l'itinéraire au bout duquel se trouve une "curiosité" et qui oblige à revenir sur ses pas pour terminer l'itinéraire et rejoindre l'autoroute.

**Page laissée blanche intentionnellement**

46 avenue  
Aristide Briand  
BP 100  
92225 Bagnex Cedex  
France  
téléphone :  
33 (0)1 46 11 31 31  
télécopie :  
33 (0)1 46 11 31 69  
internet : [www.setra.equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

Cet ouvrage présente le concept des itinéraires de découverte dans le cadre de la politique du 1% Paysage et Développement. Les lecteurs y trouveront également des informations quant à la genèse d'un itinéraire de découverte, sa mise en œuvre et le suivi des actions réalisées. Ce guide repose avant tout sur les différentes expériences vécues lors de la création des premiers itinéraires de découverte sur l'A75, des enseignements en ayant déjà été tirés.



Document disponible au bureau de vente du Sétra  
46 avenue Aristide Briand - BP 100 - 92225 Bagnex Cedex - France  
téléphone : 33 (0)1 46 11 31 53 - télécopie : 33 (0)1 46 11 33 55  
Référence : **B0316** - Prix de vente : **19 €**

*Crédit photos : Agnès Patriaca (CETE de Lyon) - Jessica Brouard (Sétra) - Benjamin Fouchard (Sétra) - Pierre-Jean Rossi (CETE de Lyon - Agence Auvergne)*  
*Conception graphique - mise en page : Eric Rillardon (Sétra)*  
*Impression : Caractère - 2, rue Monge - BP 224 - 15002 Aurillac Cedex*  
*L'autorisation du Sétra est indispensable pour la reproduction, même partielle, de ce document*  
© 2003 Sétra - Dépôt légal : 4<sup>ème</sup> trimestre 2003 - ISBN : 2-11-093403-4

Le Sétra appartient  
au Réseau Scientifique  
et Technique  
de l'Équipement

