



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement



*Autoroute A20 - section non concédée*

# **1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT ÉVALUATION QUALITATIVE DE CINQ OPÉRATIONS**

**Donzenac, Uzerche, Magnac-Bourg,  
Vatan, Graçay / Ste Oustrille**

**FASCICULE 1  
SEPTEMBRE 1999**

**Page laissée blanche intentionnellement**

*Autoroute A20 - section non concédée*

# **1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT ÉVALUATION QUALITATIVE DE CINQ OPÉRATIONS**

**Donzenac, Uzerche, Magnac-Bourg,  
Vatan, Graçay / Ste Oustrille**

**FASCICULE 1  
SEPTEMBRE 1999**

**Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes**



Centre de la Sécurité et des Techniques Routières  
46, avenue Aristide Briand - BP 100 - 92225 Bagneux Cedex - France  
Téléphone : 01 46 11 31 31 - Télécopie : 01 46 11 31 69  
Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>

**Page laissée blanche intentionnellement**

# AVANT-PROPOS

---

## **LA POLITIQUE DU «1%PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT»**

Définie lors du conseil des ministres le 22 novembre 1989, et mise en œuvre à partir de la circulaire interministérielle du 26 octobre 1992 lançant une démarche expérimentale sur les autoroutes A 20 et A 75, cette politique vise à promouvoir la valorisation paysagère et le développement économique et touristique des espaces proches des autoroutes.

Cette politique a été depuis étendue, par la circulaire interministérielle du 12 décembre 1995, à l'ensemble des principales liaisons autoroutières restant à réaliser.

Cette démarche repose sur la réservation - par le maître d'ouvrage routier - de 1 % du coût de construction des autoroutes pour le financement d'études et d'opérations d'aménagement en dehors des emprises de l'infrastructure et sous réserve d'un financement équivalent de la part des collectivités locales concernées.

Elle implique un engagement réciproque de l'Etat et des Collectivités Territoriales portant sur l'élaboration du Livre Blanc, des Chartes d'itinéraires et des Chartes Locales. Ces documents contractuels définissent les orientations de la valorisation paysagère et du développement local.

Afin d'évaluer les effets de cette politique publique, la Direction des Routes du ministère de l'équipement, du logement et des transports a chargé le SETRA de réaliser un bilan de la politique du « 1 % paysage et développement » sur les deux premiers axes à en avoir bénéficié : les autoroutes A 20 et A 75.

## **DEUX FASCICULES POUR UN BILAN QUALITATIF**

Le présent document porte sur une sélection d'actions réalisées dans le cadre de la politique du « 1 % paysage et développement » sur l'autoroute A 20. Un document similaire a été réalisé sur l'autoroute A 75.

Ces deux documents sont complémentaires par la variété des types d'action étudiés et constituent un bilan qualitatif de la politique du « 1 % paysage et développement » qui s'inscrit dans la continuité du premier bilan, quantitatif celui-là, réalisé par le bureau d'études CODRA pour le SETRA :

- Bilan du programme « 1 % paysage et développement » appliqué aux autoroutes A 20 et A 75.  
Tome 1 : texte et cartes. SETRA, décembre 1998, 142 p. (référence SETRA W 9903-1, gratuit)
- Bilan du programme « 1 % paysage et développement » appliqué aux autoroutes A 20 et A 75.  
Tome 2 : annexes et tableaux. SETRA, décembre 1998, 150 p. (référence SETRA W 9903-2, gratuit).

Le choix des opérations étudiées a été défini sur la base d'une typologie issue du document référencé ci-dessus.

Par une démarche essentiellement de terrain et de concertation, cette étude développe deux approches :

- une approche qualitative grâce à une analyse paysagère, pour apprécier le travail de valorisation paysagère et d'amélioration du cadre de vie ;
- une approche quantitative grâce à une enquête auprès "d'indicateurs" de développement tels que les commerces, les hôtels et les restaurants, les organismes de tourisme pour évaluer les effets des opérations "1 %" sur le développement local à court, moyen, et long terme.

## **LES OBJECTIFS DU BILAN**

Les deux fascicules de ce bilan qualitatif ont pour objectifs d'une part d'évaluer finement une politique publique par des observations de terrain, et d'autre part d'aider les collectivités et les services déconcentrés de l'Etat pour la mise en œuvre de la politique du « 1 % paysage et développement » qui se développe aujourd'hui sur de nombreux axes routiers et autoroutiers.

## **ORGANISATION DU FASCICULE 1**

Ce document est organisé de la manière suivante :

Une première partie correspond à l'analyse des sites et des opérations «1% paysage et développement».

Pour chaque site étudié, les principales caractéristiques paysagères, patrimoniales et touristiques sont dans un premier temps rappelées, afin que les opérations «1% paysage et développement» et leur analyse puissent être replacées dans leur contexte territorial spécifique.

Une conclusion par site résume les éléments essentiels de cette analyse.

Une seconde partie présente le bilan de cette étude.

La comparaison des différentes situations et des démarches met en évidence les principales caractéristiques de ces premières opérations «1% paysage et développement», leurs facteurs de succès ou d'échec, ainsi qu'une certaine exemplarité.

La mise en relation de ces opérations avec les objectifs de développement annoncés dans les chartes locales, permet de vérifier dans quelle mesure ces derniers ont été atteints.

L'étude qui a permis de rédiger ce fascicule a été menée par le bureau d'étude Complémenterre.

**COMPLEMENTERRE**  
*territoires et paysages*

74 rue du Fbg St-Antoine - 75012 PARIS  
Tél : 01 43 41 10 40 - Fax : 01 44 67 95 96  
e-mail : [complementerre@absolut.fr](mailto:complementerre@absolut.fr)

# SOMMAIRE

---

	<i>page</i>
1. CONTEXTE et SITUATION	1
2. CONCEPT NOVATEUR : L'OUVERTURE SUR LES TERRITOIRES TRAVERSES	4
3. CHOIX DES SITES ÉTUDIÉS	7
4. ANALYSE DES SITES	10
4.1. Donzenac : un village perçu depuis l'autoroute qui fait valoir ses atouts	11
4.2. Allier ressources naturelles et culturelles : le cas d'Uzerche dans la vallée de la Vézère	24
4.3. Magnac-Bourg : un office du tourisme au service du développement local	44
4.4. Vatan : de «point de passage obligé» à «point de passage obligeant»	58
4.5. Zone d'activité : l'intercommunalité au service de la qualité à Gracay et Saint-Outrille	69
5. BILAN : EFFETS SUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET EXEMPLARITÉ DE CES PREMIÈRES OPÉRATIONS	83
ANNEXES	
Annexe 1 : Liste des personnes et organismes consultés	
Annexe 2 : Légende des tableaux de financement des opérations 1%	
Annexe 3 : Abréviations et sigles utilisés (tableaux et texte)	
Annexe 4 : Détail du financement des opérations 1% à Donzenac	
Annexe 5 : Détail du financement des opérations 1% à Uzerche	
Annexe 6 : Détail du financement des opérations 1% à Magnac-Bourg	
Annexe 7 : Détail du financement des opérations 1% à Vatan	
Annexe 8 : Détail du financement des opérations 1% à Gracay et St Outrille	

**Page laissée blanche intentionnellement**

# 1. CONTEXTE et SITUATION

---

La réalisation des autoroutes A20 et A75 (Clermont-Ferrand/Béziers) s'inscrit au niveau national dans une politique de désenclavement routier du Massif Central.

### **LE TRACÉ DE L'A20**

L'autoroute A20 relie **Vierzon à Brive** en traversant les départements du Cher, de l'Indre, de la Creuse, de la Haute-Vienne et de la Corrèze.

Cette infrastructure, qui reprend partiellement le tracé de la RN20, correspond actuellement à une distance de **290km**, et sera **à terme prolongée vers le Sud jusqu'à Toulouse**.

Réalisée de manière morcelée, la mise en service des premières sections date de 1990. Quelques courtes sections sont encore en cours d'achèvement.

On peut donc relever **une relative jeunesse des aménagements et des mesures d'accompagnement** de cette infrastructure.

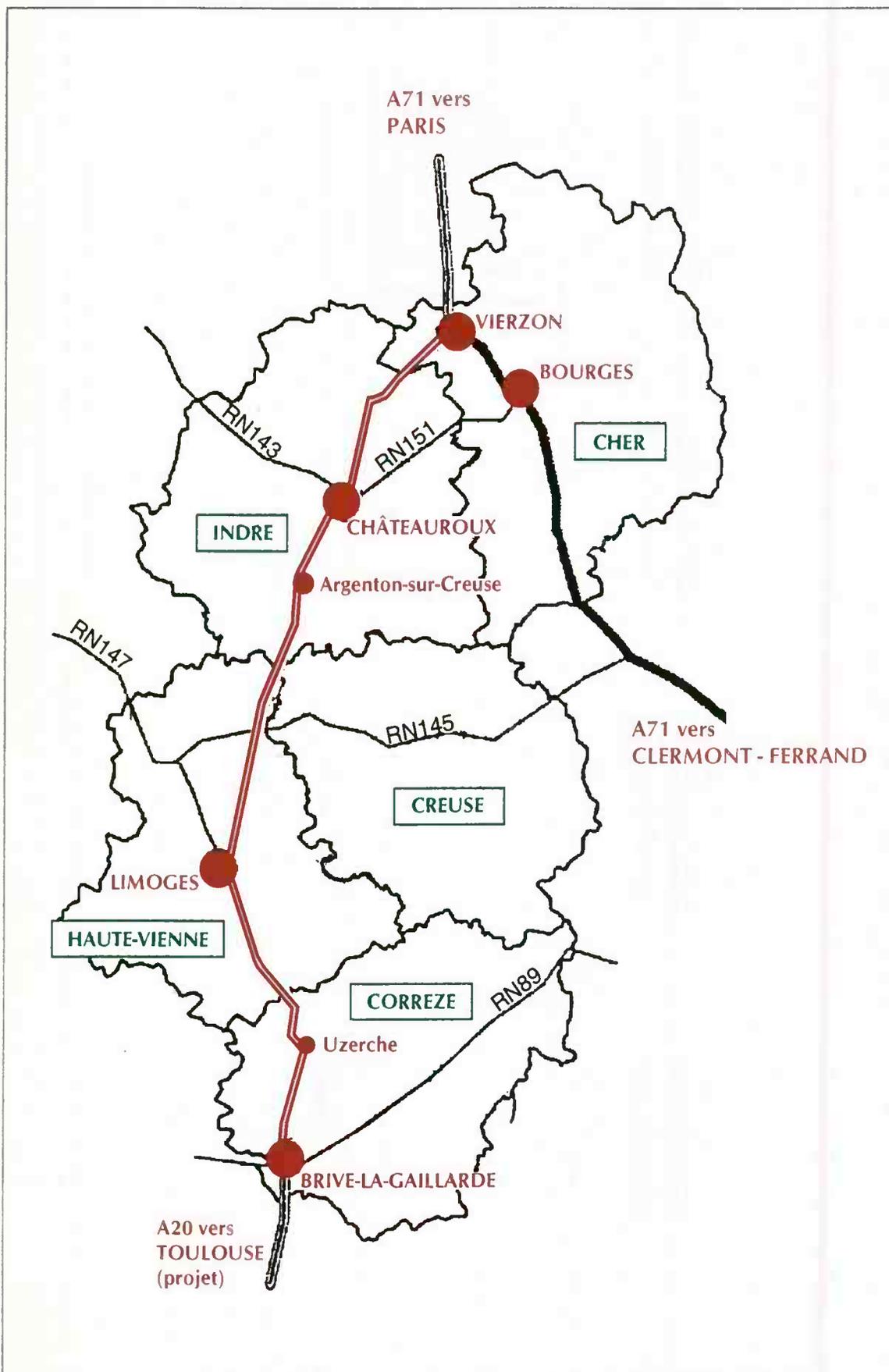
### **LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES DE L'A20**

Cette 2x2 voies traverse plusieurs entités géographiques différentes qui correspondent à **des paysages très variés** :

- au niveau de Vierzon se situe la limite du **Massif Forestier Solognot**;
- entre Vierzon et Argenton-sur-Creuse, les paysages de la **Champagne Berrichonne** sont généralement ouverts, structurés par une **agriculture de plaine**;
- au Sud d'Argenton-sur-Creuse une **séquence de vallons** transversaux à l'infrastructure annoncent l'avancée occidentale du Massif Central;
- les **Monts d'Ambazac** situés au Nord de Limoges, présentent les caractéristiques sauvages d'un **paysage montagnard**;
- après les **faubourgs de l'agglomération de Limoges**, localisée dans un bassin, le paysage redevient plus calme avec une succession de vallons et une présence marquante du bocage;
- au Sud d'Uzerche le paysage est similaire au précédent, avec des vues cependant plus lointaines;
- le contournement de **Brive**, située dans un bassin, se fait via les **zones d'activités** qui la bordent;
- en quittant Brive, les caractéristiques de l'environnement changent brusquement : on entre dans la **Quercy**, région de **causses calcaires** et de **paysages plus sauvages**.

Cette diversité de territoires implique également **des relations différentes entre l'infrastructure et l'espace traversé**. Dans la moitié Sud notamment, la succession de déblais et de remblais constitue par exemple des situations délicates à traiter.

Une **étude paysagère générale** du tracé a été réalisée par **Jacques Sgard**, pour adapter le traitement de l'infrastructure aux caractéristiques paysagères environnantes, et coordonner l'orientation des aménagements.



carte Complémenterre - fond extrait de l'étude «A20 - Occitane, 1% paysage et développement, Bilan des actions 1992-1997» DRE Limousin 1998

**Page laissée blanche intentionnellement**

## 2. CONCEPT NOVATEUR

---

L'OUVERTURE SUR LES TERRITOIRES TRAVERSÉS

**Page laissée blanche intentionnellement**

En raison de la qualité des sites traversés, l'Etat a décidé que l'A20 serait exemplaire, sur le plan technique et architectural, mais aussi environnemental, grâce à une **prise en compte de la dimension paysagère à tous les stades** de sa conception et de sa réalisation.

Cette infrastructure représente également un **vecteur économique pour les territoires traversés**. C'est pourquoi il est apparu nécessaire de proposer des actions d'accompagnement économique pour le développement des zones proches de l'A20.

### **LA POLITIQUE DU «1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT»**

Définie lors du conseil des ministres de 22 novembre 1989, cette politique vise à promouvoir la **valorisation paysagère et le développement économique et touristique des espaces proches des autoroutes A20 et A75**.

Cette démarche repose sur la réservation de 1% du coût de construction des autoroutes pour le financement d'études et d'opérations d'aménagement en dehors des emprises de l'infrastructure, et sur un engagement réciproque de l'Etat et des **Collectivités Territoriales** à travers l'élaboration du **Livre Blanc**, de **Chartes d'Itinéraires** et de **Chartes Locales** définissant les orientations de la valorisation paysagère et du développement local, et à travers une contribution financière.

Depuis 1994, la politique du 1% a été déconcentrée auprès des **Départements**.

### **PARMI LES OPÉRATIONS RÉALISABLES AU TITRE DU 1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT: LES CONCEPTS DE «VILLAGE ÉTAPE» ET «D'ITINÉRAIRE DE DÉCOUVERTE»**

La gratuité d'usage de l'autoroute et la fréquence de ses échangeurs (une sortie/entrée tous les 6km en moyenne), favorisent une meilleure irrigation des territoires traversés. Grâce aux villages étape et aux itinéraires de découverte, qui sont deux concepts spécifiques au «1%», il est proposé aux usagers de **redécouvrir le charme du voyage, et d'entrer dans les territoires traversés**.

En complément des aires de repos et des aires de services, qui proposent des possibilités d'arrêts autoroutiers classiques, a été mis au point le concept de **village étape**.

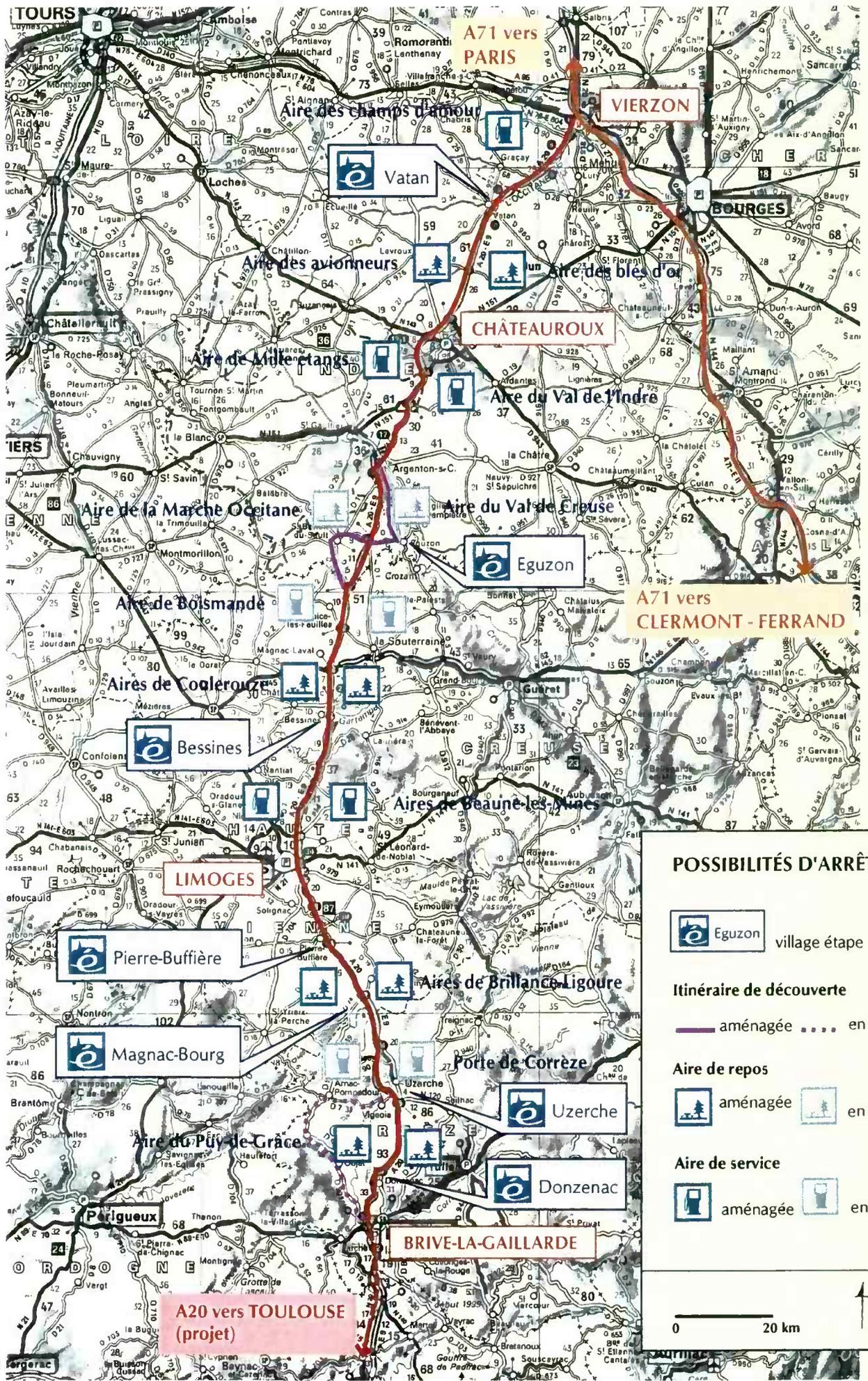
Il s'agit d'un vrai village de moins de 5000 habitants, qui offre non seulement des **richesses patrimoniales et paysagères**, mais aussi la **garantie des services modernes** nécessaires aux voyageurs. L'objectif est de développer une attractivité touristique nouvelle auprès des usagers de l'autoroute souhaitant faire une halte gastronomique ou une étape de repos dans un site agréable et de bonnes conditions d'accueil et de services.

Une **charte de qualité** définit les conditions et les engagements auxquels doivent répondre les villages labellisés. A ce jour, il existe 7 villages étape le long de l'A20.

L'**Itinéraire de Découverte** propose une **alternative à une section d'autoroute via des routes départementales passant par des villages et des sites remarquables** situés à proximité de l'infrastructure.

En 1998, le premier Itinéraire de Découverte, celui du «Val de Creuse», au Sud d'Argenton-sur-Creuse a été créé. Un autre est en projet au niveau de la vallée de la Vézère.

**La politique du 1% paysage et développement ne se limite en aucun cas à ces deux concepts. Cependant, les opérations réalisées dans le cadre des villages étapes ou des itinéraires de découverte présentent un panel varié et cohérent d'actions de valorisation paysagère et économique, finançables au titre du 1%.**



carte Complémenterre - fond : carte «France n°989 © Michelin 1999»

**POSSIBILITÉS D'ARRÊT**

-  Eguzon village étape
- Itinéraire de découverte**
-  aménagée  en projet
- Aire de repos**
-  aménagée  en projet
- Aire de service**
-  aménagée  en projet



### 3. CHOIX DES SITES ÉTUDIÉS

---

Le choix des sites retenus répond à plusieurs critères importants pour la représentativité des opérations analysées :

- l'**ancienneté** des opérations, afin de bénéficier d'un recul suffisant pour en apprécier les effets. C'est pour cette raison, qu'aucun site n'a pu être retenu dans la Creuse, ce département étant par ailleurs concerné par un très faible kilométrage d'A20;
- la **diversité** dans la nature des aménagements réalisés;
- la **distribution géographique** des sites, à laquelle sont liés d'autres critères tels que :
  - la dynamique départementale, mais aussi l'implication spécifiques de chaque territoire. Dans l'Indre par exemple, on peut constater un important décalage dans le temps pour les opérations 1% des secteurs Nord et Sud, par rapport aux environs de Châteauroux, ce retard étant dû à la signature tardive de la Charte Locale de l'agglomération de Châteauroux (1997);
  - la dynamique économique locale,
  - la dynamique touristique locale.

Le premier critère a fortement orienté la sélection vers les villages étape, car ces sites ont dans un premier temps focalisé la plupart des financements 1% paysage et développement, et ont fait l'objet des aménagements les plus significatifs et représentatifs des actions finançables au titre du 1%. **Le présent rapport d'étude n'est cependant pas un bilan des villages étape en tant que démarche encadrée par des règles et des résultats à atteindre. Il a pour objectif d'analyser la qualité des opérations sur cinq sites sélectionnés et leurs effets sur le développement local à court et moyen terme.**

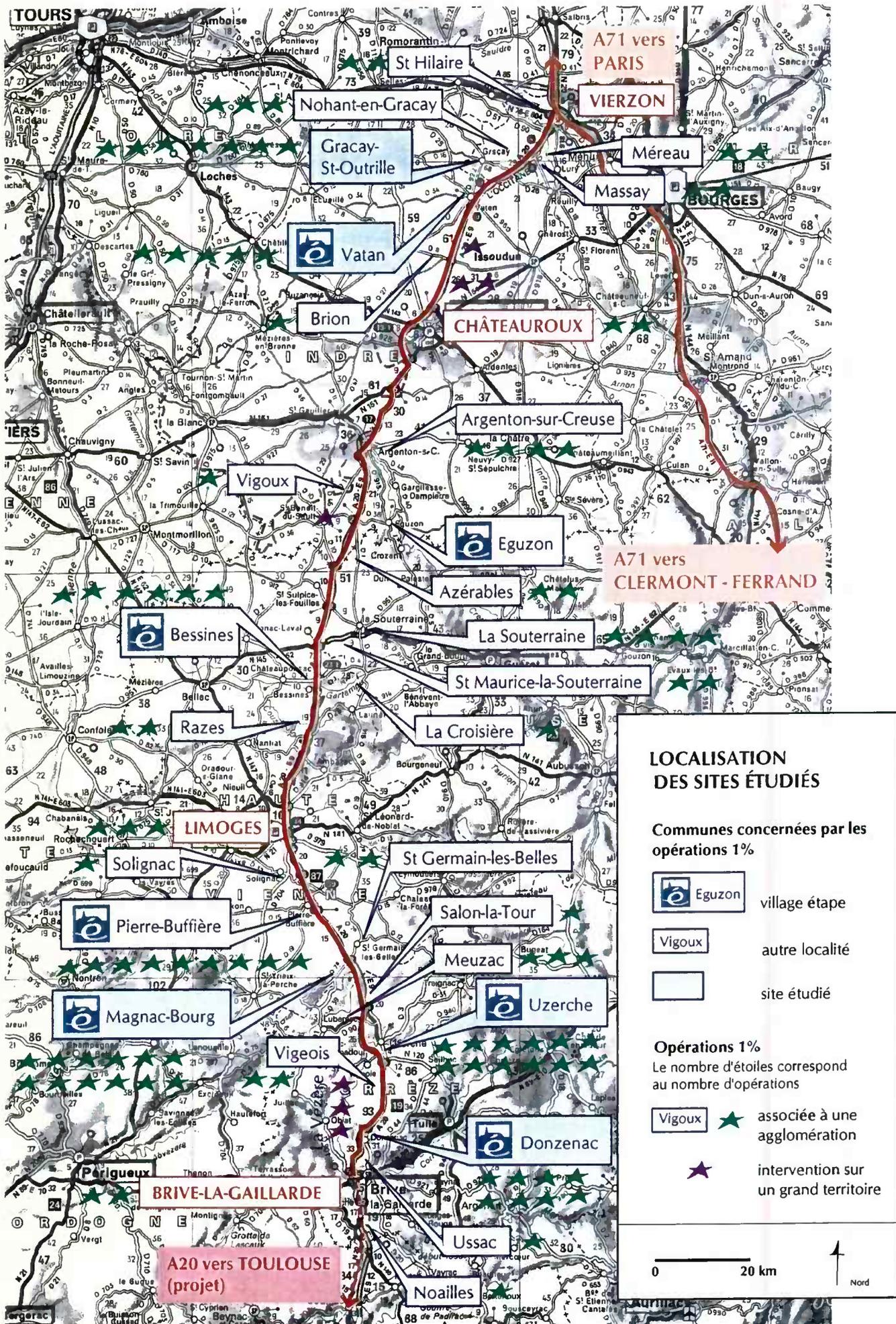
Les sites suivants ont été retenus (voir également la carte ci-contre) :

- 1- village étape de **Donzenac** (Corrèze)
- 2- village étape d'**Uzerche** (Corrèze)
- 3- village étape de **Magnac-bourg** (Haute-Vienne)
- 4- village étape de **Vatan** (Indre)
- 5- Les villages de **Graçay** et de **St-Outrille** (Cher)

Dans ce dernier cas, il ne s'agit pas de villages étape, mais Graçay et St-Outrille se sont constitués en Communauté de Communes pour la requalification d'une zone d'activités. Cette opération possède un caractère exceptionnel autant par son objet que par sa dimension intercommunale.

Pour les villages étape, plutôt que de s'intéresser à des opérations isolées, l'analyse porte sur l'ensemble des interventions qui ont bénéficié d'un financement «1% paysage et développement» pour chaque commune. Au sein des villages étape retenus, la diversité provient de leurs spécificités locales : Donzenac est particulièrement visible depuis l'autoroute A20; Uzerche est localisé dans le site remarquable de la vallée de la Vézère, Magnac-bourg est un des deux premiers villages étape (avec Bessines), ainsi que le plus petit; Vatan est situé dans la partie Nord de l'itinéraire de l'A20, dans laquelle le tourisme est moins développé.

Les itinéraires de découverte étant trop récents ou encore en projet, aucun aménagement de ce type n'est analysé.



**LOCALISATION DES SITES ÉTUDIÉS**

Communes concernées par les opérations 1%

-  Eguzon village étape
-  Vigoux autre localité
-  site étudié

**Opérations 1%**  
Le nombre d'étoiles correspond au nombre d'opérations

-  Vigoux  associée à une agglomération
-  intervention sur un grand territoire



carte Complémenterre - fond : carte «France n°989 © Michelin 1999»

**Page laissée blanche intentionnellement**

## 4. ANALYSE DES SITES

---

**Page laissée blanche intentionnellement**

## 4.1. DONZENAC : UN VILLAGE PERÇU DEPUIS L'AUTOROUTE QUI FAIT VALOIR SES ATOUTS

---

Donzenac est localisé dans le Sud-Ouest du territoire départemental de la Corrèze.

Cette section d'autoroute a été mise en service en 1998-99 (les travaux sont en cours). Mais le bourg était déjà dévié depuis 1978.

Le classement en village étape date de juin 1998.

La jeunesse de ce village étape, ne permet pas d'avoir beaucoup de recul, mais les effets en termes de fréquentation estivale étaient notables dès la première saison.

### 4.1.1. Unité paysagère et caractéristiques du site

**Le bassin de Brive**, organisé autour de la rivière de la Corrèze et de sa rencontre avec la Vézère, est marqué par un enchaînement de dénivelés importants. (*photo 1*)

Ce bassin comprend 3 unités paysagères, dont le versant Nord du bassin de Brive, lui-même subdivisé en 3 sous-unités:

- le fond de la vallée du Clan : fortement cloisonné par un important maillage végétal, et dont les versants abrupts sont boisés;
- le **versant Ouest de la vallée du Maumont** : vallée largement ouverte, et dominée par un éperon faisant saillie au-dessus de la vallée, sur lequel s'est implanté Donzenac;
- la traversée de la montagne boisée de la Pierre Noire.



1

#### 4.1.2. Dynamique touristique locale

Donzenac possède une **réputation touristique établie**, en tant que **village médiéval** aux caractéristiques architecturales très affirmées, mais aussi en raison du hameau d'ardoisiers de Travassac (situé sur le territoire communal de Donzenac), dont une carrière d'ardoise a été aménagée pour la visite (« les Pans de Travassac »).

Sa localisation au coeur d'un territoire riche en patrimoine historique et naturel, draine des activités diversifiées. Mais sa **visibilité depuis l'A20** et l'ancienne RN20 contribuent également à son **rayonnement touristique**.

Avant l'A20 et le classement en village étape, le syndicat d'initiative était ouvert de manière saisonnière : en juillet-août, une personne assurait une permanence dans un «abri», situé en contrebas de la place de la Mairie. Les produits et la documentation touristiques proposés restaient de ce fait assez limités.

Depuis le classement en **village étape**, un **emploi jeune** a été créé pour assurer une permanence touristique pendant toute l'année, et suivre le développement d'une stratégie touristique plus organisée. Cette mesure a été accompagnée de la création d'un service du tourisme dans les locaux de la mairie, la structure précédente étant maintenue pour renforcer l'accueil pendant l'été.

### 4.1.3. Accès depuis l'A20

Deux sorties signalent Donzenac, mais à terme seule celle située à l'Ouest (représentée sur la carte ci-contre) sera la sortie principale pour Donzenac.

La signalétique spécifique au village étape est implantée à 1500m et à 500m, mais il reste encore des panneaux en attente en raison des travaux.

Dans le sens Nord-Sud, le village n'est pas visible en amont de la sortie. Le tracé de l'A20 a amorcé depuis plusieurs kilomètres une descente vers la plaine de Brive, à travers le boisement dense de la Montagne de la Pierre-Noire. Au-delà de la sortie pour Donzenac, la perception du village est très fugitive. Quelques fenêtres visuelles ont été taillées dans le boisement.

Dans le sens Sud-Nord, la vue se focalise pendant toute une section d'autoroute sur le village perché. Ce point de vue est sans doute l'événement le plus remarquable de la traversée de la Corrèze par l'A20, Donzenac figurant parmi les **joyaux du patrimoine corrézien**.

L'échangeur de la sortie elle-même est encore en chantier. Il est donc difficile de juger de la qualité de son traitement et de celui de ses abords.

La distance à parcourir jusqu'au bourg est d'environ 1km.

L'espace traversé offre un paysage de vallon occupé par maillage dense de bocage.

Dès la sortie d'autoroute, la **route d'accès à Donzenac slalome à flanc de coteau**, offrant des **points de vue furtifs sur le village et sur le cimetière** situé à l'entrée du village. (photos 3 et 4)



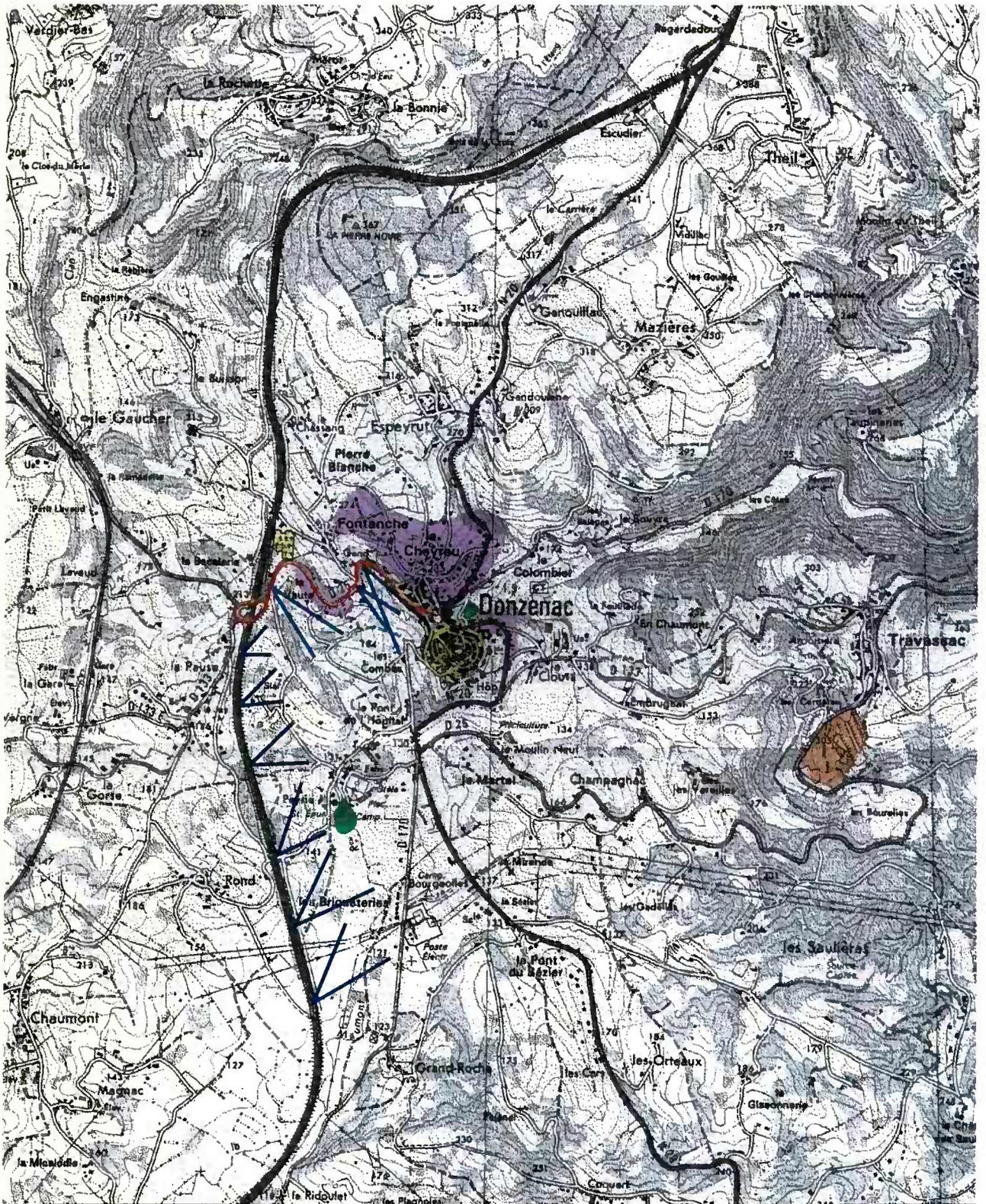
L'urbanisation plus ou moins récente s'est développée de manière diffuse le long de cette RD25.

Le premier quartier traversé est constitué de pavillons dispersés, et présente peu d'intérêt. La présence des réseaux aériens banalise encore plus cette entrée. (photo 5)



5

L'accès Nord à Donzenac emprunte une section de l'ancienne RN20 pour laquelle existe un projet de redimensionnement. Récemment un **Relais-Informations-Services** y a été implanté. A l'approche de Donzenac, on traverse des hameaux et une urbanisation diffuse, caractéristique des routes nationales, tout en amorçant la descente vers le centre médiéval. Cet **accès Nord ne permet pas de vues aussi spectaculaires sur le bourg.**



### ACCÈS AU VILLAGE DEPUIS L'AUTOROUTE A20

#### Caractéristiques de la route d'accès

-  Élément structurant du paysage
-  Zone de faible qualité paysagère

-  Point de vue depuis l'A20
-  Point de vue depuis la route d'accès
-  Route d'accès depuis l'A20

#### Equipements touristiques

-  Camping - aire d'accueil
-  Office du tourisme
-  "Les Pans de Travassac"



0 500 m

carte Complémenterre - fond : «Top 25, ©, IGN 1990»

#### 4.1.4. Caractéristiques du bourg

Donzenac est une commune d'environ 2100 habitants.

L'organisation du **bourg ancien, installé sur un rocher dominant la vallée du Maumont**, est spectaculaire. Le développement du bourg, avec une **pression urbaine** qui se fait de plus en plus forte en raison de la **proximité de Brive**, déborde largement du site initial, et risque à terme de porter atteinte à sa qualité.

Le centre-bourg recèle un **riche patrimoine architectural** : église du 13<sup>e</sup> s., Chapelle des Pénitents du 17<sup>e</sup> s., couvent des Cordeliers fondé au 13<sup>e</sup> s., quelques maisons du 12<sup>e</sup>, 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> s., des vestiges des fortifications et de deux porches d'entrée dans la ville, organisation du centre ancien... et témoignent d'un passé prospère médiéval, de la renaissance et du 17<sup>e</sup> s.

L'emplacement des anciennes fortifications est encore lisible grâce à la rue du Tour de Ville, au niveau de laquelle plusieurs « points de vue » sur la vallée ont été aménagés.

Les constructions traditionnelles sont en pierres schisteuses, les toits couverts d'ardoise issue des carrières du hameau de Travassac. (photo 6)



6

L'ancienne **RN20** qui traversait le village avait déjà été **déviée depuis une vingtaine d'années**. Dans un premier temps le village avait accusé le coup sans compensation. Récemment, **son réaménagement** lui a rendu un caractère de rue. Le choix des matériaux utilisés pour le traitement des surfaces minérales, et leur accompagnement végétal, ainsi que le ravalement des façades des bâtiments privés, a **su recréer un paysage de qualité**. (photo 7)



7

#### 4.1.5. Opérations 1% (détail du financement en annexe 4)

- les études générales : (en partie communes à Uzerche)
- 1992 : ÉTUDE PAYSAGÈRE PRÉALABLE SUR L'ITINÉRAIRE DE L'A20
- 1992 : ÉTUDE ÉCONOMIQUE PRÉALABLE SUR L'ITINÉRAIRE DE L'A20
- 1993 : ÉTUDE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Les **premières opérations 1%** correspondent à des **études sur l'ensemble de l'itinéraire**, ce qui a permis d'affiner les connaissances relatives au paysage, au patrimoine bâti, et à l'économie, dans les territoires traversés par l'autoroute, afin de **structurer les réflexions de définition des chartes locales** autour de zones et de thèmes porteurs.

La définition de ces identités spécifiques était indispensable pour **féderer les communes et favoriser le partenariat** dans un territoire où les structures intercommunales (autres que pour des compétences d'équipement) étaient presque inexistantes.

- 1993 : ÉTUDE DU POTENTIEL DE LA VALLÉE DE LA VÈZÈRE
- 1995-96 : AUDIT DU PATRIMOINE BÂTI DE LA VALLÉE DE LA VÈZÈRE
- 1995 : COMPOSITION ET IMPRESSION DE LA CHARTE VÈZÈRE  
(cf Uzerche : études communes aux deux futures Chartes Locales)
- 1995 : ÉTUDE POUR L'ADAPTATION DES DOCUMENTS D'URBANISME

L'**étude pour l'adaptation des documents d'urbanisme** énonce des recommandations relatives à l'urbanisme, l'architecture et les plantations, à appliquer aux POS et Cartes Communales, afin de **maîtriser l'évolution du paysage des abords de l'autoroute**, et de minimiser les nuisances de celle-ci dans les secteurs proches déjà urbanisés.

La commune de **Donzenac** ne possède pas de POS, mais une **Carte Communale**. **La qualité des constructions est de ce fait difficilement maîtrisable**. Une procédure de **ZPPAUP**, dont le périmètre touche l'autoroute, est en cours. Les effets de protection de ce type de mesure restent cependant limités dans le cas précis où la commune ne possède pas de POS.

- les études locales :
- 1994 : ÉTUDE ACTOUR SUR LE PAYS DE DONZENAC

Cette **étude de préfiguration du village étape** analyse le **potentiel touristique de ses environs** pour évaluer les possibilités de rayonnement touristique de celui-ci, et pointer les actions à mettre en oeuvre pour la constitution d'un véritable réseau touristique.

C'est suite à cette étude qu'a notamment été initié l'aménagement par un propriétaire privé, des **«Pans de Travassac»**, mais ceci indépendamment d'une opération «1%».

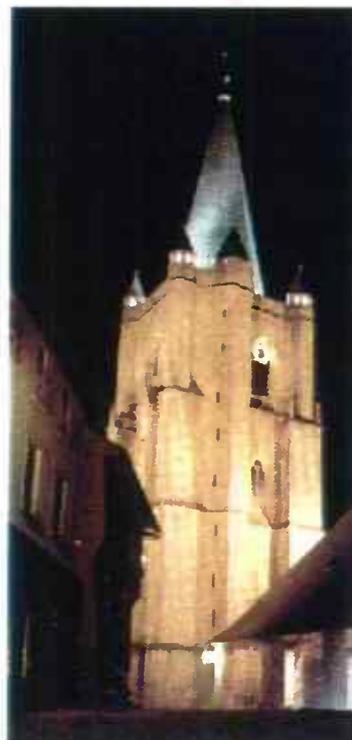
#### -1995 : ÉTUDE DU PLAN DE RÉFÉRENCE

Ce document est un **préalable à la candidature au label de village étape**. Il permet, sur la base d'un diagnostic, de **définir de manière coordonnée et planifiée les projets d'aménagement** de la commune.

- les réalisations :

#### - 1996 : ILLUMINATION DU CLOCHER

Renforçant la position stratégique du bourg par rapport au site occupé, cette opération est **indéniablement une réussite**, tant pour l'ambiance nocturne du bourg qui en résulte, que pour le point d'accroche créé dans le paysage autoroutier.



8

#### - 1997 : ENFOUISSEMENT DES LIGNES PTT

Ce type d'opération **apporte toujours une amélioration notable** de la qualité du paysage, **d'autant plus dans un bourg possédant une telle qualité patrimoniale**. L'enfouissement simultané des lignes basse tension EDF n'a pas nécessité de financement au titre du 1%.

#### - 1997 : CIRCUIT INTERNE DE DÉCOUVERTE

Un circuit à **travers le bourg ancien** relie l'essentiel de ses bâtiments, venelles et porches remarquables. Il débute au niveau de la Mairie, où est implanté un **panneau de présentation** du circuit. Le parcours est jalonné des **plaques explicatives** apposées sur les constructions et les sites patrimoniaux les plus importants.

Ce circuit est également signalé sur une des cartes du **RIS** mentionné ci-dessous.

#### - 1997 : OPÉRATION DE RESTAURATION DE FAÇADES SUR LES BÂTIMENTS PRIVÉS

Un certain nombre de constructions privées ont été restaurées dans le cadre d'un financement de type «1% paysage et développement». Cette opération de restauration de façades concernait essentiellement des constructions à caractère patrimonial, localisées dans le bourg ancien. En effet, la déviation de Donzenac datant de 1978, beaucoup de bâtiments situés le long de l'ancienne RN20 avaient déjà été rénovés.

Cette intervention **a contribué à l'amélioration de l'aspect d'ensemble du centre-bourg médiéval**.

## -1997 : CARTOGRAPHIE DU RIS

Ce **Relais-Informations-Services** présente diverses cartes relatives aux équipements, aux services et aux activités proposées à Donzenac, ainsi que les caractéristiques touristiques des environs et de l'ensemble du département de la Corrèze. La cartographie claire et richement illustrée permet une information complète :

- plan du bourg et présentation du circuit de découverte du patrimoine,
- informations hôtelières à Donzenac et le long de la RN20,
- présentation des ardoisiers de Travassac,
- activités et patrimoine du Pays de Brive,
- présentation des activités et villages étapes le long de l'Occitane,
- activités et patrimoine en Corrèze.



9



10



11

Le style rustique de l'architecture de cet équipement, et l'usage de matériaux locaux tels que les tuiles en ardoise et le bois contribuent à son intégration dans le site. (photos 9, 10, et 11) Son implantation dans l'espace de l'aire d'accueil de Salavert est cependant **difficilement appréciable dans la mesure où l'organisation d'ensemble et l'aménagement de cette aire est peu agréable** (voir § suivant)

La localisation de ce point d'information au niveau de l'aire d'accueil de Salavert est sans aucun doute logique. Cependant cet espace est en contrebas de la ville et à l'opposé de l'entrée depuis l'A20. **Un point d'information, moins détaillé et plus discret par son volume, mériterait d'être installé dans le centre du bourg, à proximité de la place de l'église.**

## - 1998 : AMÉNAGEMENT DE L'AIRE D'ACCUEIL DE SALAVERT

**Cet espace souffre d'une mauvaise organisation d'ensemble.** La distribution des fonctions de stationnement, de repos, de pique-nique, d'information,... **semble manquer de cohérence et d'harmonie** (photos 12 et 13) :

- L'absence de traitement des limites entre l'aire de stationnement et le garage-carrosserie voisin conduit à un manque de clarté dans la lecture de cet espace, ainsi qu'à une importante surface minérale peu agréable.
- Le faible accompagnement végétal des places de stationnement accentue l'impact de cette surface en bitume, assez visible par sa position en contrebas de la ville. L'usage d'un jeu de revêtements de sols de meilleure qualité esthétique et patrimoniale, permettrait à cet espace de mieux se fondre dans la variété du paysage environnant, tout en augmentant la lisibilité des fonctions pour les usagers.
- L'absence d'intégration des conteneurs de recyclage, éparpillés sur le site, génère un encombrement inutile de l'espace. Leur regroupement et leur habillage par un muret en pierre locale serait plus élégant. (photo 9)
- La création d'une voie d'accès, dédoublant une rue préexistante, a donné lieu à des terrassements disgracieux par leur ampleur, la pente des talus, et le manque de végétation d'accompagnement. De plus, la traversée de l'aire par cette voie morcelle l'espace et complique sa pratique.

Le site offrant une très belle vue sur la vallée du Maumont, et l'aire de jeux qui a été aménagée. La vue et l'aire apportent néanmoins des éléments positifs à cette aire d'accueil.

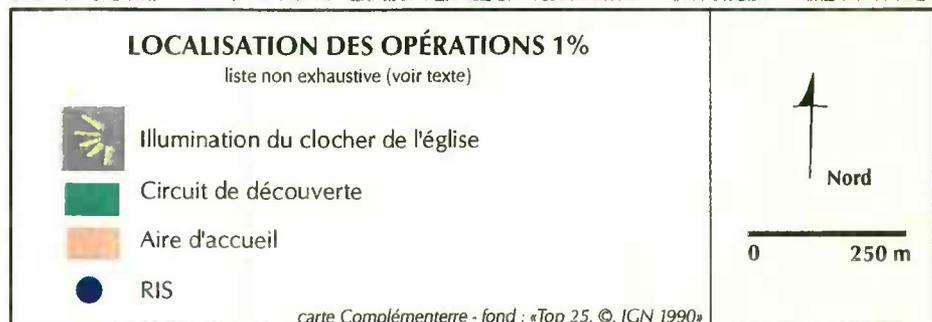


12



13

**La faible qualité de l'ensemble de cet aménagement n'est pas en adéquation avec celle du bourg ancien tout proche, et est regrettable.**



#### 4.1.6. Conclusion

La déviation de la RN20 à Donzenac date déjà d'une vingtaine d'années. A l'époque, cette commune en avait subi les conséquences sans compensation ni aides financières. Le village n'est cependant pas tombé dans l'oubli, en raison de la valeur patrimoniale du bourg ancien et surtout de sa visibilité depuis la déviation, tracé de l'actuelle A20.

##### *DYNAMIQUE LOCALE ET TOURISTIQUE :*

L'équipe municipale actuelle a su récemment initier une synergie d'effets d'un ensemble d'atouts et d'actions dont notamment :

- l'existence d'un patrimoine correspondant à un réel potentiel touristique et sa valorisation par des restaurations de façades et la création d'un circuit du patrimoine (opérations ayant bénéficié de financement 1%),
- la visibilité du village depuis l'A20 et sa mise en lumière,
- le classement en village étape et la signalétique qui l'accompagne,
- l'amélioration des structures d'accueil (opérations 1%) nécessaires à ce label,
- la communication autour d'un événement : la fête médiévale, créée spécialement pour valoriser le village étape
- l'aménagement d'un site patrimonial spécifique : les Pans de Travassac,
- le développement des relations intercommunales pour la promotion touristique.

On constate un véritable rayonnement de la dynamique de Donzenac.

##### *RÉPONSE DES OPÉRATIONS 1% AUX OBJECTIFS DES CHARTES LOCALES :*

Les opérations liées au "1% paysage et développement" concernent essentiellement la valorisation du patrimoine et l'amélioration de l'accueil touristique, ce qui est tout à fait cohérent avec la stratégie amorcée depuis quelques années.

Bénéficiant des conclusions des études préalables à l'échelle de l'itinéraire de la A20 dans le département de la Corrèze, de celle concernant les aspects touristiques du Pays de Donzenac, et de celles du plan de référence, ces interventions ont été bien ciblées et leurs effets répondent aux besoins de la commune. Citons par exemple l'illumination du clocher qui ne peut laisser indifférent quiconque emprunte cette section d'autoroute de nuit.

Par contre, le manque de qualité de l'aménagement de l'aire d'accueil de Salavert est regrettable. Est-ce par erreur d'appréciation des qualités des composantes du projet au moment de l'attribution de la subvention? Par manque de conseil de conception ou de suivi de la qualité de sa réalisation? Ou suite à une transformation du projet annoncé initialement ?

Pour la DDE, sa forme actuelle serait provisoire, et le résultat de l'urgence dans laquelle elle a été réalisée avant l'été et la fête médiévale. Mais pour la Mairie, il s'agit bien de l'aménagement définitif. Cette opération apparaît plus comme un dérapage lié à l'urgence, que comme une tendance générale dans ce village étape.

##### *EFFETS SUR L'ÉCONOMIE LOCALE :*

L'ensemble de ces interventions contribuent à la notoriété de Donzenac. L'appellation de village étape est encore très récente, mais les effets en termes de flux de visiteurs ont pu être observés dès la première année. Les restaurants comme les hôtels font de bons chiffres d'affaires. On peut noter que le renforcement de la capacité hôtelière du village étape a été obtenu par la mise en réseau de plusieurs hôtels proches, situés au bord de l'ancienne RN20, et qui risquaient de subir les effets de la baisse du trafic. La proximité de Brive en tant que pôle d'activité économique, induit également un accroissement de la population résidant à Donzenac.

Mais la maîtrise de l'extension de l'urbanisation autour de la vieille ville devra faire l'objet d'une attention particulière, afin de ne pas porter atteinte au caractère exceptionnel du site, d'autant plus que la commune ne dispose pas d'un Plan d'Occupation du Sol.

Population permanente et touristes assurent un bon maintien, voire un développement des commerces locaux, malgré la proximité des centres commerciaux de l'agglomération de Brive.

## 4.2. ALLIER RESSOURCES NATURELLES ET CULTURELLES : LE CAS D'UZERCHE DANS LA VALLÉE DE LA VÈZÈRE

Uzerche est localisé dans le Nord-Ouest du département de la Corrèze. Cette section d'autoroute a été mise en service en 1996. Le classement en village étape date de 1996.

### 4.2.1. Site et unité paysagère

Uzerche fait partie du Limousin, plus précisément du « **Midi -limousin** ». Cette entité géographique, ethnographique et paysagère présente une plus grande homogénéité que la partie Sud de l'itinéraire de l'A20 dans le département de la Corrèze. Des reliefs doux, une présence importante de l'eau, et des sols acides profonds y ont déterminé une occupation du sol presque exclusivement faite de prairies et de forêts.

Ces **paysages homogènes** s'organisent en séquences successives :

- des fonds de vallées jalonnées d'étangs, de mouillères à joncs et saules, accompagnées d'importantes ripisylves,
- des plateaux et versants doux occupés par une mosaïque de prairies structurées par le bocage et des clôtures en piquets de châtaignier et fil barbelé,
- des versants abrupts généralement boisés.

La **bâti traditionnel**, en hameaux ou fermes isolées, est généralement implanté sur des points hauts et dégagés, et constituent des **repères dans le paysage**.

L'A20 traverse la vallée de la Vézère un peu en amont de la confluence de cette rivière avec l'Anglard au Sud, et le Baby au Nord. L'autoroute longe une partie de ces 2 vallées au caractère très différent. La vallée de l'Anglard possède un aspect montagnard à cause de son boisement à forte proportion de résineux. La vallée de Baby au relief plus doux, occupé par des prairies, offre des vues plus larges. La traversée de la vallée de la Vézère est très fugitive et la rivière bordée d'une épaisse ripisylve, est à peine perceptible. (photos 14 et 15)



14



15

La ville d'Uzerche est localisée dans la **vallée de la Vézère**, et occupe un **site autour d'une boucle de la rivière**, bien plus en amont du passage de l'autoroute. De ce fait, la ville n'est pas visible depuis l'infrastructure.

Le milieu naturel des environs est **marqué par la présence de l'eau**. Une multitude de ruisseaux, de ruisselets et de sources convergent vers le site d'implantation de cette ville et déterminent l'originalité du **Pays d'Uzerche** par rapport au reste du Limousin.

Ce réseau hydrographique dense structure le pays en une succession de grandes cuvettes entrecoupées de crêtes et de replats où se sont implantés les villages. Les routes suivent le plus possible la ligne de partage des eaux.

#### 4.2.2. Caractéristiques et dynamique touristiques

Uzerche appartient à un **secteur assez touristique du Sud du Limousin**. Plus précisément, elle est incluse dans un «triangle touristique» défini par les villes de Masseret au Nord, Seilhac à l'Est, et Arnac-Pompadour à l'Ouest.

Les gorges de la Vézère sont réputées pour leur cadre naturel et les activités sportives et de loisirs qui y sont possibles. La base de loisirs de la Minoterie à Uzerche propose notamment des activités telles que le canoë, le kayak, le raft,...

Son statut de ville, son patrimoine bâti et naturel, font d'**Uzerche un site d'attraction réputé à l'échelle régionale**.

Depuis la labellisation en **village étape**, le renforcement des **moyens** de l'Office du Tourisme et la création d'**emplois supplémentaires**, permettent de développer une offre touristique plus coordonnée et plus soutenue. L'amélioration et la diversification des services proposés est en cours.

On peut citer par exemple :

- la création d'une annexe de l'Office du Tourisme, ouverte en été, sur l'aire d'accueil de la Petite Gare (voir § plus loin),
- l'édition de plaquette d'information et guides thématiques (parcours pédestres et de VTT autour de la ville, circuit de découverte du patrimoine,....)

La nouvelle organisation de l'Office du Tourisme permet également la diffusion d'une documentation plus riche concernant les environs d'Uzerche, avec notamment des plaquettes concernant les autres villages étape de la partie Sud de l'itinéraire de l'A20 (départements de la Haute-Vienne et de la Corrèze).

On peut également citer l'existence d'une **page spéciale sur minitel**, présentant l'accès à Uzerche via l'A20, les possibilités d'hébergement et de restauration, ainsi que les grands traits du patrimoine et des activités de loisirs.

### 4.2.3. Accès depuis l'A20

Les sorties d'autoroute pour Uzerche sont situées à plusieurs kilomètres du franchissement de la vallée de la Vézère, et les **caractéristiques paysagères de ces sorties ne laissent rien présager de la proximité de cette vallée très encaissée et intime.**

La **sortie Sud** est à environ 4 km du franchissement de la rivière, encore plus en amont du passage de l'autoroute dans la vallée de l'Anglard qui préfigure déjà un peu l'ambiance de vallée.

La bretelle de sortie mène rapidement à un carrefour giratoire. Son aménagement est agréable, mais la visibilité y est totalement limitée en raison des importants terrassements de ses abords. C'est un carrefour important qui permet notamment la liaison entre l'A20 et la RN120 en direction de Tulle, chef lieu de département. Il distribue également l'accès à Uzerche, ainsi qu'une **zone artisanale**, par l'ancienne RN20. (photo 16)



16

La perception de cette zone d'activités est très éphémère, en raison de sa taille réduite et du traitement végétal de plusieurs clôtures sur route. (photo 17)



17

La véritable entrée et le site d'implantation de la ville se découvrent plus loin, lors de la **descente spectaculaire dans la vallée**. (photo 18)

Cette section de route est malheureusement jalonnée par une multitude de panneaux de publicité sauvage. (photos 19 et 20)



18



19



20

**L'entrée de la ville elle-même est également dévalorisante** : qualité architecturale des premiers bâtiments, et notamment du garage situé juste à l'entrée, traitement des abords routiers, surenchère de panneaux de signalisation (sur les photos la situation est accentuée à l'occasion d'un chantier d'enfouissement de réseaux), éclairage inadapté pour un site urbain, ...(photos 21 et 22)

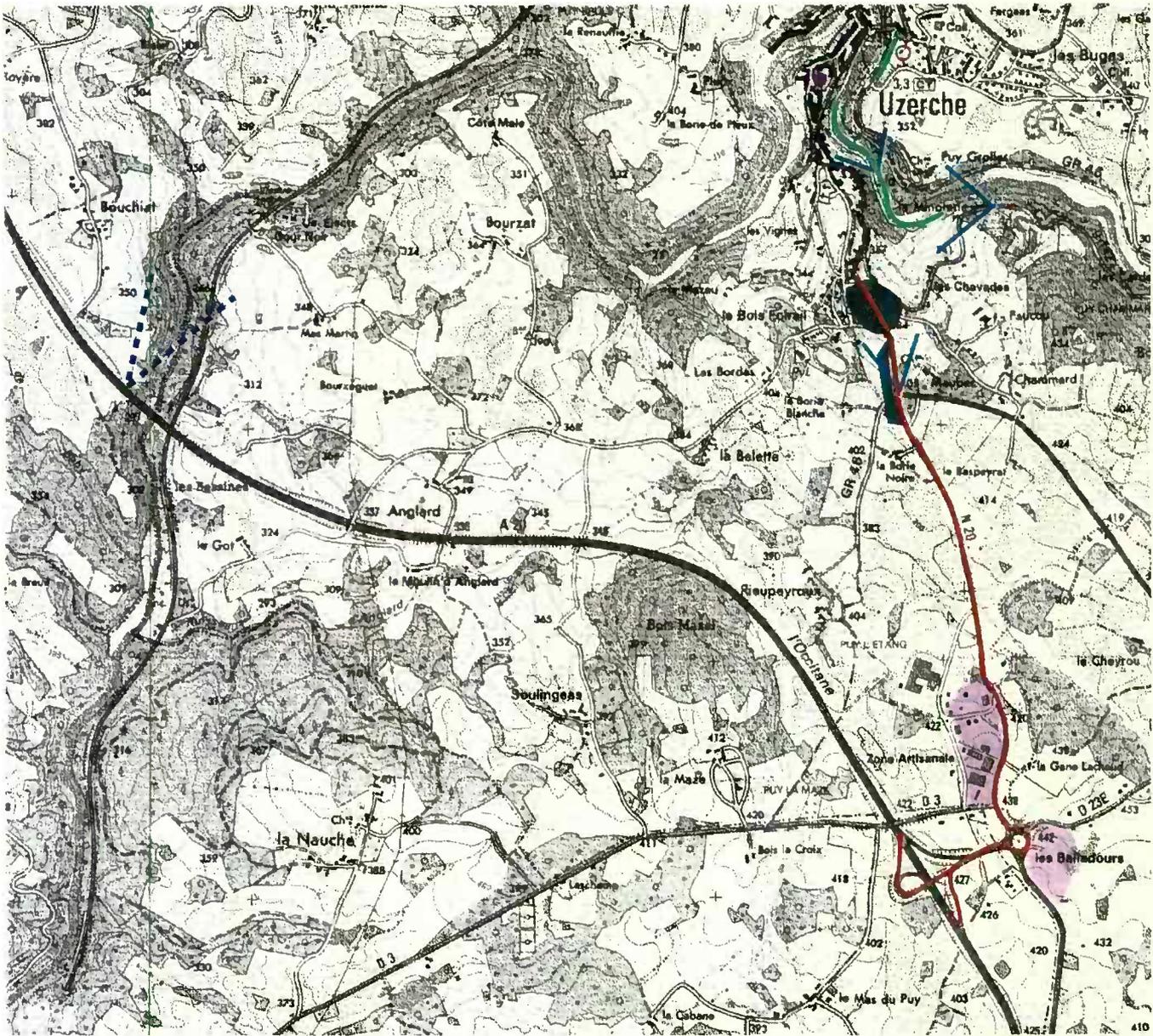


21



22

Le passage de l'espace rural à la ville s'opère de manière confuse, sans l'affirmation d'effet de «porte», alors que cette situation s'y prêterait.



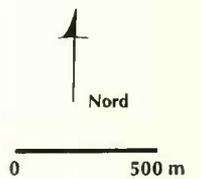
### ACCÈS SUD AU VILLAGE DEPUIS L'AUTOROUTE A20

#### Caractéristiques de la route d'accès

-  Route d'accès depuis l'A20
-  Paysage de faible qualité
-  Point de vue furtif dans la vallée de la Vézère
-  Point de vue

#### Equipements touristiques

-  Camping - base de loisirs
-  Office du tourisme
-  Annexe de l'office du tourisme



carte Complémenterre - fond : «Top 25, ©, IGN 1996»

Au **Nord** d'Uzerche, la sortie d'autoroute, située à environ 7km, correspond à un accès secondaire à cette ville. La signalisation autoroutière n'annonce d'ailleurs pas Uzerche en tant que village étape.

C'est également une section de l'ancienne RN20 qui assure la jonction. Elle traverse un paysage aux faibles variations topographiques, car on s'approche de la vallée de la Vézère en longeant le fond de vallée d'un de ses affluents.

Une alternance de prairies bordées de haies bocagères, de petits boisements, de quelques friches, de bâtiments isolés crée une certaine diversité le long de cette route. Le paysage reste cependant sans intérêt particulier. A l'approche d'Uzerche les constructions deviennent plus fréquentes dans l'occupation du sol, mais l'ensemble reste **typiquement diffus et inorganisé le long de cette ancienne route nationale**.

**Un certain nombre de bâtiments d'activité et de « friches routières » dégradent fortement l'aspect de l'entrée de la ville à proprement parler.** (photos 23, 24 et 25)

**Les deux entrées d'Uzerche et les routes d'accès depuis l'A20 constituent des espaces sensibles qui nuisent à l'image de « la Perle du Limousin », si l'on reprend l'appellation figurant dans certains documents touristiques.**



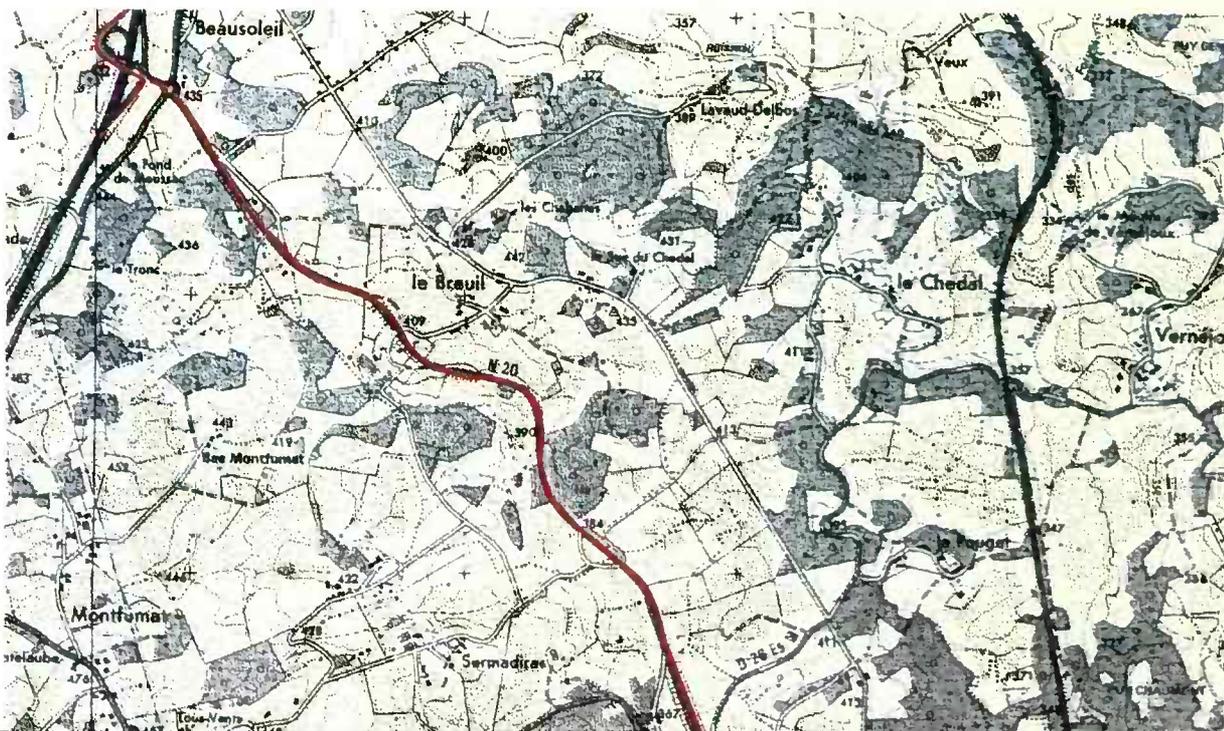
23



24



25



### ACCÈS NORD AU VILLAGE DEPUIS L'AUTOROUTE A20

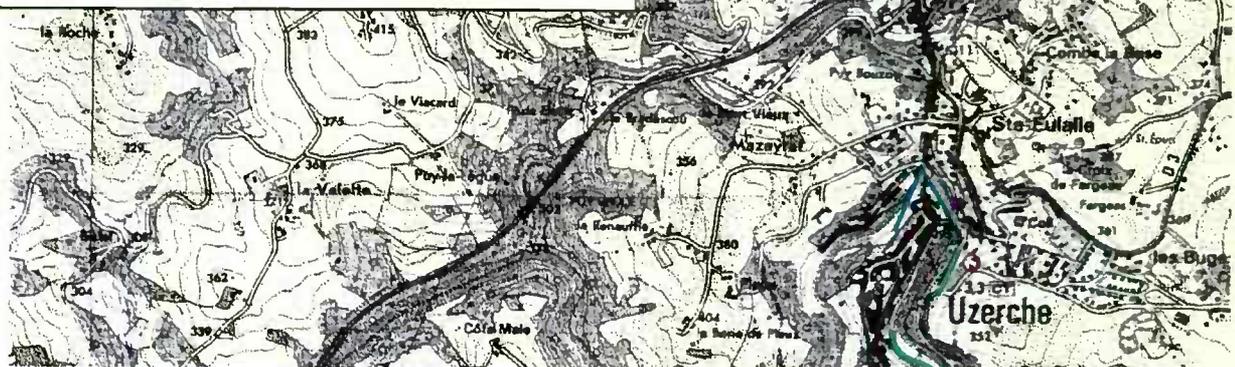
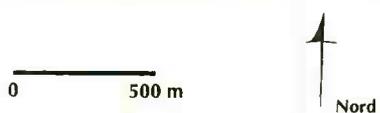
#### Caractéristiques de la route d'accès

-  Route d'accès depuis l'A20
-  Zone de faible qualité paysagère
-  Point de vue depuis les voies d'accès

#### Equipements touristiques

-  Camping - base de loisirs
-  Office du tourisme
-  Annexe de l'office du tourisme

carte Complémenterre - fond : «Top 25, ©, IGN 1996»



#### 4.2.4. Caractéristiques du bourg

Uzerche est une commune d'environ 3300 habitants

La **vieille ville est installée sur un éperon découpé par un cingle de la rivière**. Le bâti plus récent s'est étiré le long de la RN20, et s'est développé de manière diffuse sur les coteaux situés en face de l'éperon historique. (photos 26 et 27)

Dominée par une abbatiale de style roman (12<sup>e</sup> s.), l'**ensemble architectural** de la ville ancienne est **remarquable** avec son jeu de tours à échauguettes, de clochetons, et de toits à poivrières.

Ce patrimoine historique est complété par des bâtiments du 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> s., des hôtels particuliers, un centre archéologique, ...

Les itinéraires du Limousin empruntés par les voyageurs, les pèlerins et les commerçants, passaient par Uzerche, et notamment la route des métaux précieux, qui reliait l'Armorique à la Méditerranée.



26



27



28

L'ancienne RN20 n'a pas encore été réhabilitée sur la totalité de sa traversée d'Uzerche. Dans une partie du centre, l'aménagement est achevé et a permis une réorganisation du stationnement, et la création de plusieurs placettes. Dans la section longeant la Vézère et dans le faubourg Sud, le chantier est en cours. Seul le faubourg Nord reste encore en attente. En accompagnement de cette requalification de chaussée, **un traitement des façades des bâtiments privés serait nécessaire, surtout dans les faubourgs** où le caractère ordinaire de l'architecture accentue l'effet négatif. (photos 28, 29 et 30)



29



30

#### 4.1.5. Opérations 1% (détail du financement en annexe 5)

- les études générales : (en partie communes à Uzerche)
- 1992 : ÉTUDE PAYSAGÈRE PRÉALABLE SUR L'ITINÉRAIRE DE L'A20
- 1992 : ÉTUDE ÉCONOMIQUE PRÉALABLE SUR L'ITINÉRAIRE DE L'A20
- 1993 : ÉTUDE DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Les premières opérations 1% étaient des études sur l'ensemble de l'itinéraire, ce qui a permis d'affiner les connaissances relatives au paysage, au patrimoine bâti, et à l'économie, dans les territoires traversés par l'autoroute. Elles ont servi à structurer les réflexions de définition des chartes locales autour de zones et de thèmes fédérateurs.

La définition de ces identités était indispensable pour fédérer les communes et favoriser un partenariat dans un territoire où les structures intercommunales (autres que pour des équipements) étaient très peu existantes.

- 1993 ÉTUDE DU POTENTIEL DE LA VALLÉE DE LA VÈZÈRE
- 1995-96 : AUDIT DU PATRIMOINE BÂTI DE LA VALLÉE DE LA VÈZÈRE
- 1995 : COMPOSITION ET IMPRESSION DE LA CHARTE VÈZÈRE

Il s'agit de l'élaboration de la Charte Locale de Développement de la Vallée de la Vézère, commune aux territoires présentés pour les futures Chartes Locales de Donzenac et d'Uzerche, définissant les objectifs, les orientations stratégiques, et le premier programme d'action, pour le développement et la mise en valeur de ce territoire organisé autour de la rivière. L'existence d'un syndicat intercommunal recouvrant la vallée de la Vézère a permis de mettre en place une réflexion centrée sur la Vézère et de coordonner les projets de Brive à Uzerche. Ainsi, cette démarche s'inscrit dans une durée bien au-delà de l'intervention du «1%».

- 1995 : ÉTUDE POUR L'ADAPTATION DES DOCUMENTS D'URBANISME

Cette étude définit des recommandations relatives à l'urbanisme, l'architecture et les plantations à appliquer aux POS et Cartes Communales, afin de maîtriser l'évolution du paysage des abords de l'infrastructure, et de minimiser les nuisances de celle-ci dans les secteurs proches déjà urbanisés.

Le POS d'Uzerche était en révision à ce moment, ce qui a permis l'intégration de ces recommandations.

- les études locales :

- 1993 : ÉTUDE PAYSAGÈRE DES ENVIRONS DU GIRATOIRE SUD D'UZERCHE

L'objectif de cette étude est d'argumenter la localisation d'une zone d'activités trop proche de l'échangeur, et de sensibiliser les communes à la nécessité de coopérer en matière de création de zones d'activités, face à l'émergence de nombreux projets concurrents.

- 1993 : ÉTUDE ÉCONOMIQUE DU PAYS D'UZERCHE

- 1994 : ÉTUDE ACTOUR SUR LE PAYS D'UZERCHE

Cette **étude de préfiguration du village étape** analyse le **potentiel touristique et économique de ces environs** pour évaluer les possibilités de rayonnement touristique de celui-ci, et préciser les actions à mettre en oeuvre pour la constitution d'un véritable réseau touristique.

-1995 : ÉTUDE DU PLAN DE RÉFÉRENCE

Ce document est un préalable à la candidature au label de village étape. Il permet, sur la base d'un diagnostic, de définir de manière coordonnée et planifiée les projets d'aménagement de la commune.

- les réalisations :

- 1995 : AMÉNAGEMENT, MISE EN VALEUR DU SENTIER VÉZÈRE

Une des premières actions fut la **réhabilitation et l'aménagement du sentier le long du cours d'eau** par le **Syndicat Intercommunal d'Aménagement**. (Le SIAV préexistait, mais n'avait jusqu'à présent que des actions d'entretien des berges de la rivière. Depuis, le SIAV poursuit son action avec la requalification du patrimoine vernaculaire et le projet d'itinéraire de découverte de la vallée de la Vézère. Par ailleurs, le SIAV est également porteur du Festival de la Vézère, un évènement musical qui a atteint une notoriété nationale)

Il s'agissait de débroussailler, d'équiper, mais aussi de définir des conventions avec les propriétaires riverains, afin d'assurer la continuité du cheminement sur berges. **Cette opération a eu beaucoup de succès**, et a pu être développée sur l'ensemble des communes de Voutezac à Uzerche.

A Uzerche, ce sentier qui passe au niveau de la « Petite Gare » ( voir § concernant les opérations de traitement de façade en 1997 et d'aménagement de l'aire d'accueil en cours) propose un parcours pédestre essentiellement à travers bois. Son réaménagement a consisté en un nettoyage des abords, un traitement du cheminement par un sol stabilisé - plus confortable pour les promeneurs - et l'implantation de quelques éléments de mobilier.



31

Le parcours de ce sentier qui longe entre-autres le camping et l'espace de loisirs de la Minoterie (voir § suivants), associé à l'aire d'accueil de la Petite Gare, impliquent une importante fréquentation par les personnes faisant étape à Uzerche. Sa proximité avec le centre ville lui vaut également une fréquentation régulière par les Uzerchois. De plus, une courte section est empruntée par le GR46.

La qualité paysagère exceptionnelle des berges de la Vézère, associant le caractère naturel de la ripisylve et de très beaux points de vue sur l'éperon de la ville ancienne, et plus loin la minoterie, donne à cette promenade beaucoup de charme, mais la rend également fragile vis-à-vis de toute intervention d'aménagement.

Le traitement sobre de ce cheminement a su répondre à ces fonctions, dans le respect du contexte naturel du site des bords de la rivière. (photo 31)

#### - 1995 : AMÉLIORATION DES FAÇADES DE LA MAISON PAPON

L'intervention sur cette grande maison située dans la faubourg Sud de la ville a été réalisée en association avec l'OPHLM. Sa situation au niveau d'une « porte » de la ville ancienne donne à cette amélioration d'autant plus d'effet.

#### - 1997 : NETTOYAGE DES MURS DES BÂTIMENTS PUBLICS BORDANT L'ANCIENNE RN20

#### - 1997 : OPÉRATIONS «FAÇADES» SUR DES BÂTIMENTS PRIVÉS

L'ensemble des constructions le long de l'ancienne RN20 a beaucoup souffert de l'intensité du trafic routier. Le nettoyage des bâtiments publics a permis d'amorcer une amélioration de la qualité du paysage de cette nouvelle « rue ».



32

Un certain nombre d'opérations de façades ont eu lieu sur des bâtiments privés. **La dynamique autour de ce type d'opération ne semble pas aussi forte que dans le département de la Haute-Vienne, peut-être par manque de promotion ou de suivi.**

Dans les faubourgs notamment, il reste encore de nombreux bâtiments qui mériteraient d'être nettoyés, voire restaurés avec une mise en valeur des caractéristiques architecturales locales. (photo 32)

#### - 1996 : BALISAGE D'ACCÈS À UZERCHE

Uzerche est situé à plusieurs kilomètres de la sortie Sud de l'A20, et à une dizaine de kilomètres de celle située au Nord. L'accès au village étape a nécessité un balisage spécifique. Certains panneaux sont déjà en place, mais plusieurs ne sont pas encore installés en raison des travaux de requalification de la RN20 dans le faubourg et à l'entrée Sud de la ville.

#### - 1997 : AMÉNAGEMENT PAYSAGER DU CAMPING

Le camping est installé le long de la Vézère, en association avec le complexe de loisirs « de la Minoterie » (activités de canoë, raft, tir à l'arc, escalade, tennis) et d'un site d'hébergement en bungalow. (photo 33)



33



34

**Les bords de la Vézère sont un site aux grandes qualités environnementales et patrimoniales. L'intégration de l'espace de camping dans cet espace sensible a été tout à fait réussie grâce à :**

- une faible transformation des caractéristiques naturelles du site (conservation du maximum d'arbres en place et plantations compensatoires, travaux de terrassement peu importants),
- un équipement minimaliste des parcelles, pour le plus de discrétion possible hors saison,
- l'usage de matériaux simples et naturels pour le traitement du sol, des clôtures et de l'espace de jeux pour enfants,
- la construction d'un bâtiment sanitaire modeste basé sur le vocabulaire architectural local.

(photo 34, 35 et 36)



37

L'installation des huttes d'hébergement a nécessité des terrassements plus marquants. Mais un souci de plantation et de choix des matériaux, conduit à un aménagement respectueux du site. Son intégration ne pourra qu'augmenter avec le développement des végétaux.

(photo 37)



36



35

- 1997 : TRAITEMENT DES FAÇADES DE LA PETITE GARE (1ère tranche)

Ce bâtiment correspond à la gare d'une ancienne ligne de chemin de fer : le « Paris-Orléans-Centre » ou « POC », et fait partie à ce titre du patrimoine de la ville. (photo 38) Il accueille actuellement des sanitaires, un local technique, et une salle de réunion. La rénovation des façades de ce bâtiment correspond à une **première phase de travaux pour l'aménagement de l'aire d'accueil** développé ci-dessous.



38

- 1997 : AMÉNAGEMENT DE L'AIRE D'ACCUEIL DE LA PETITE GARE (1ère tranche)

- EN COURS 1998 : AMÉNAGEMENT DE L'AIRE D'ACCUEIL DE LA PETITE GARE (2ème tranche)

Situé sur la berge opposée de la ville ancienne, ce terrain **bénéficie des qualités paysagères de la Vézère et de la ville historique. De plus, le choix de ce site pour une aire d'accueil, est très intéressant en raison de sa fonction antérieure liée au voyage.**

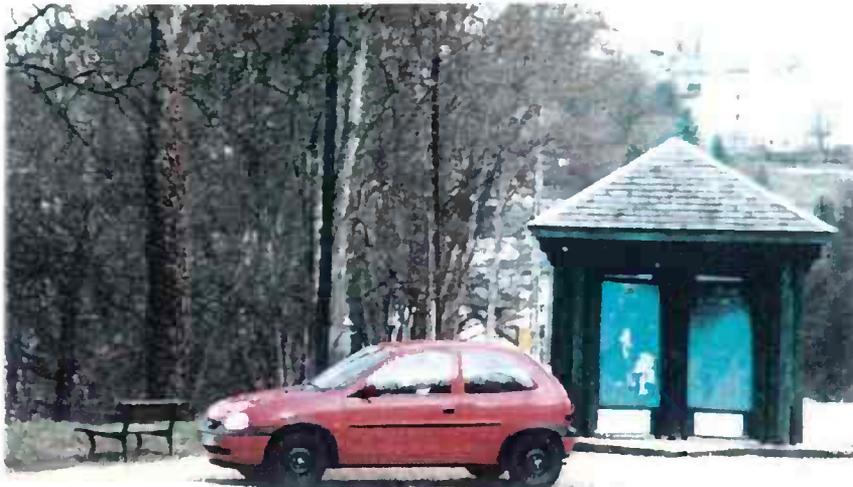
Dans l'urgence une première viabilisation du terrain a été réalisée pour répondre aux besoins de la saison touristique en 1998. Après la réhabilitation du bâtiment de la Petite Gare, en respectant le vocabulaire architectural, une annexe de l'Office du Tourisme, ouverte en été, y a été installée, ainsi que des sanitaires. Par ailleurs, un RIS a été mis en place à l'extérieur du bâtiment. (photos 39 et 40)

La poursuite du projet prévoit l'organisation du stationnement, l'augmentation du nombre d'emplacements de pique-nique, intégrés dans le boisement, et l'aménagement du sol de la promenade pour révéler l'ancien tracé des rails.

**La volonté de respect de l'identité ferroviaire du lieu et d'intégration dans le milieu naturel des berges, apparaît fortement dans ce projet, et est tout a fait remarquable.** Pour l'instant, elle se traduit par une réhabilitation réussie du bâtiment de la gare. Souhaitons que le reste des aménagements suive le même esprit.



39



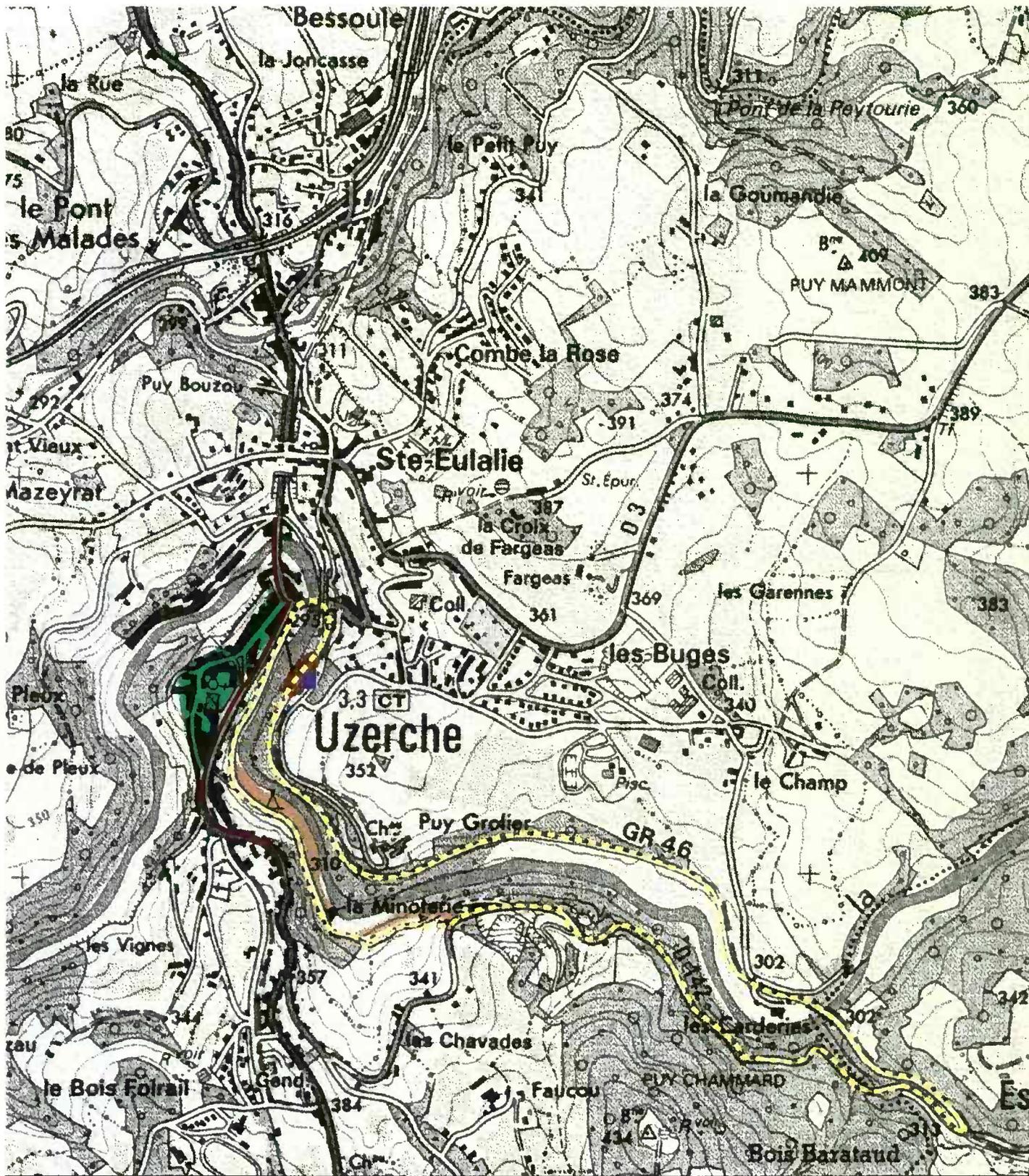
40

**- EN COURS 1998 : CIRCUITS INTERNES DE DÉCOUVERTE DANS LA VILLE**

**Un parcours organisé autour d'une quinzaine de bâtiments ou de sites permet de découvrir le patrimoine le plus remarquable de la vieille ville.**

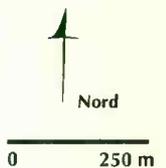
Une plaquette délivrée par l'Office du Tourisme, qui est également le lieu de départ du parcours, sert de guide. Prochainement, des plaques qui sont actuellement en exposition dans l'Office du Tourisme, seront apposées sur les bâtiments concernés. Elles portent des explications historiques, afin d'enrichir l'information et de la rendre accessible aux visiteurs et aux habitants qui ne passeraient pas par l'Office du Tourisme.

**Il s'agit d'une opération tout à fait adaptée à un coeur de ville aussi riche en patrimoine.**



**LOCALISATION DES OPÉRATIONS 1%**  
 liste non exhaustive (voir texte)

- |   |                                 |   |  |
|---|---------------------------------|---|--|
|  | Circuit de découverte interne   |  | Aménagement paysager de l'aire d'accueil |
|  | Aménagement paysager du camping |  | Réhabilitation de la petite gare         |
|  | Aménagement du sentier Vézère   |  | Nettoyage des bâtiments publics          |



carte Complémenterre - fond : «Top 25, © IGN 1996»

#### 4.2.6. Conclusion

Pour cette "petite ville", le label de village étape entraîne une problématique plus complexe à gérer que pour une localité de taille plus modeste. D'ailleurs l'organisation de cette localité ne correspond pas tout à fait à la maille d'un village étape.

Pendant longtemps, son statut de ville dans un territoire rural, a rendu la démarche d'intercommunalité difficile à mener, malgré une certaine dynamique dans les communes environnantes. Il existait en effet des conflits d'intérêts entre les communes.

L'organisation urbaine d'Uzerche lui vaut un important linéaire d'ancienne route nationale à réhabiliter. Le plan de référence réalisé pour son classement en village étape a notamment défini un programme de requalification de l'ensemble de la ville. Le réaménagement de l'ancien axe routier et des places attenantes est en cours ou projeté, mais le volume financier correspondant constitue un frein à la rapidité de reconquête de cet espace.

Les entrées de ville par cette ancienne RN, et la publicité sauvage qui la jalonnent, sont pour l'instant très dévalorisants. Le plan de référence prévoit leur réaménagement, mais n'y mentionne pas d'urgence.

##### *DYNAMIQUE LOCALE ET TOURISTIQUE :*

Cette ville possède un important potentiel culturel, mais celui-ci est encore insuffisamment exploité. Jusque-là, le caractère de la vieille ville perchée au-dessus de la RN20 suffisait à stopper des voyageurs et à forger sa notoriété.

Actuellement, le tourisme représente un axe important de son développement, afin de pouvoir évoluer d'une situation de ville de passage vers celle d'une ville de séjour.

Le classement en village étape, ainsi que le développement des activités de loisirs liés à l'eau, ont conforté l'image de ville touristique.

##### *RÉPONSE DES OPÉRATIONS 1% AUX OBJECTIFS DES CHARTES LOCALES :*

Une majorité des premières opérations 1% répondent aux objectifs des chartes (de développement de la Vallée de la Vézère et de celle du Pays d'Uzerche) de mise en valeur des éléments patrimoniaux forts, et de renforcement des équipements dans les domaines touristiques et sportifs pour générer des flux de fréquentation : aménagement du sentier Vézère, du camping, de l'aire de la petite gare, du circuit du patrimoine

La première réalisation ayant bénéficié d'un financement de type 1% était d'ailleurs la mise en valeur du sentier Vézère, opération initiée dans l'ensemble des communes le long de la rivière, et porteuse d'une importante symbolique d'intercommunalité pour le syndicat de la Vallée de la Vézère. Le projet de valorisation de la vallée, porté par la charte locale de développement de la Vallée de la Vézère, s'inscrit dans la durée bien au-delà de l'intervention au titre du 1%

Les autres opérations répondent plus à une nécessité de requalification de l'ancienne RN et de ses abords, et gommement les traces de ses effets dévalorisants.

L'ensemble des aménagements réalisés sont de qualité. Mais il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la qualité paysagère de la ville.

##### *EFFETS SUR L'ÉCONOMIE LOCALE :*

L'organisation dans le domaine du tourisme est à ses débuts, depuis le classement en village étape qui a initié la coordination de ses différents aspects.

On constate également un manque de mobilisation des commerçants pour une meilleure adaptation de leur offre aux besoins des flux de fréquentation.

### 4.3. MAGNAC-BOURG : UN OFFICE DU TOURISME AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT LOCAL

---

Magnac-Bourg est localisé en limite Sud-Est du territoire du département de la Haute-Vienne.

Cette section d'autoroute a été mise en service en 1993-94.

Le classement de Magnac-Bourg en village étape date de juillet 1995. C'est un des plus anciens village étape (avec Bessines-sur-Gartempe), suite à la signature de la première Charte Locale, celle de Briance-Ligoure.

#### 4.2.1. Site et unité paysagère

Magnac-Bourg fait partie du Limousin, qui constitue l'avancée occidentale du Massif Central, bordé au Nord par le bassin parisien avec la dépression berrichonne, et au Sud par le bassin aquitain. Le bocage est présent dans les paysages de l'ensemble du Limousin, bien qu'il soit plus rare dans les Monts d'Ambazac, au profit des forêts.

Au Sud de la vallée de la Vienne, les plateaux du Limousin s'élèvent de façon régulière jusqu'aux monts Arédiens et la forêt de Châteauneuf. Ce territoire correspond à l'unité géographique du **Haut-Limousin**, par opposition aux Basses Marches situées plus au Nord, et comprend elle-même un certain nombre de sous-unités ou « micro-pays ».

Dans son extrémité Sud se situe le **pays de Briance-Ligoure**. C'est une zone de bas plateaux entaillés par de nombreux ruisseaux et leurs affluents, les plus importants étant la Petite et la Grande Briance, qui se rejoignent sur la commune de Glanges, et rencontrent la Ligoure au niveau de Pierre-Bufferie.

L'interfluve Briance-Ligoure définit un plateau plus conséquent sur lequel est située la commune de Magnac-Bourg.

La dominante paysagère est celle d'un **bocage à mailles assez régulières**, plus ouvertes à l'Ouest de la Ligoure en raison du remembrement. Des terrains acides, comme dans l'ensemble du département, ont conduit au développement d'une **agriculture essentiellement prairiale et fourragère**. Les **boisements** sont **nombreux mais répartis en petites unités**. La forêt est plus importante à l'Ouest de Magnac-Bourg.

L'habitat rural répond à une dispersion traditionnelle en hameaux et fermes isolées, comme dans l'ensemble du Limousin. Il jalonne les lignes de crêtes ou des replats de croupes façonnés par les ruisseaux.

L'architecture spécifique du pays de Briance-Ligoure se caractérise par des toitures à tuiles plates, à quatre pans, qui présentent des hauteurs et des volumes importants.

**Magnac-Bourg est un village assez typique du pays de Briance-Ligoure et de la campagne limousine**, entouré d'un paysage de bocage, de landes, d'étangs et de prairies aux vaches limousines connues pour leur couleur rousse.

### 4.3.2. Caractéristiques et dynamique touristiques

Les environs de Magnac-Bourg possèdent un **patrimoine culturel riche, bien qu'assez discret et peu connu du grand public**. Il existe un grand nombre de châteaux, de demeures et d'églises remarquables dans le voisinage, mais également des sites prestigieux dans un environnement plus éloigné : ceux jalonnant la route de Richard Coeur de lion par exemple.

**Magnac-Bourg** avait depuis toujours une vocation d'étape : les pèlerins de St Jacques de Compostelle y faisaient déjà escale. Plus récemment, ce village s'est fait **une réputation d'étape gastronomique sur l'itinéraire de la RN20**, car il possède des restaurants renommés de longue date.

Situé au coeur d'une zone de forêts et de bocage, un réseau de sentiers pédestres et de chemins creux permet des randonnées autour du bourg.

Il existe une certaine dynamique touristique dans le pays de Briance-Ligoure. Une plaquette propre au pays a été éditée, comme pour les autres pays du département de la Haute-Vienne. Magnac-Bourg fait partie de la Communauté de Communes d'Issaure (avec Vicq-sur-Breuilh et Château-Chervix) dont le patrimoine est présenté dans une plaquette spécifique, éditée par l'Office du Tourisme de Magnac-Bourg.

Cette Communauté de Communes possède également une page sur le site internet de la Haute-Vienne.

Depuis le classement en **village étape**, l'**Office du Tourisme** a été transféré dans de **nouveaux locaux** situés plus près de l'entrée du village depuis l'A20. De plus, la création d'un **emploi jeune** permet actuellement d'assurer une permanence toute l'année et une continuité dans les actions menées.

### 4.3.3. Accès depuis l'A20

Au Sud de l'agglomération de Limoges, l'autoroute traverse et longe plusieurs vallées : celle du Roseau, de la Roselle, de la Briance et du Blanzou.

Au Nord de Magnac-bourg, l'autoroute circule à flanc de vallon, offrant des vues de proximité, avec un certain dégagement vers le fond de vallées à l'Est.

Au Sud de Magnac-Bourg, le paysage s'ouvre plus largement et les vues se rééquilibrent entre l'Est et l'Ouest.

Au niveau de la sortie d'autoroute pour Magnac-Bourg, la configuration de l'infrastructure est en léger déblai, ce qui ne permet pas de vue sur l'arrière-pays.

Dans les deux sens, Magnac-Bourg est signalé plusieurs fois, dont certaines avec la mention de village étape. (photo 41)



41

Les deux bretelles de sortie d'autoroute débouchent sur une **petite zone d'activités** composée de trois lots. **La qualité des bâtiments est assez convenable, mais les enseignes et le traitement «aride» des abords et des clôtures dévalorisent l'ensemble.** (photos 43 et 44) Deux de ces bâtiments sont particulièrement visibles depuis l'autoroute, dans le sens Sud-Nord. (photo 42)



42



43



44

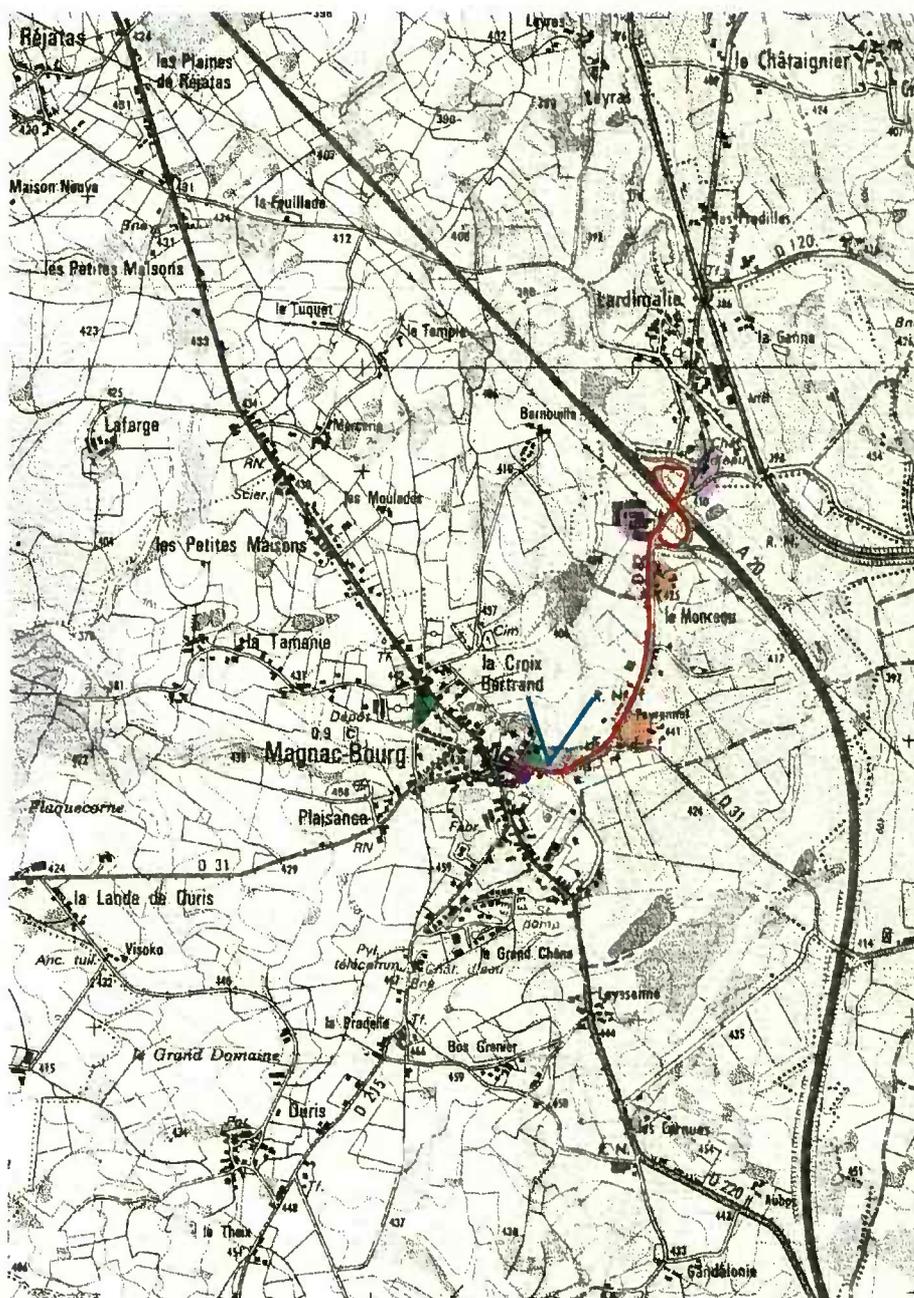
La distance jusqu'à l'entrée du village est très courte (environ 1km). Le traitement de cette portion de route présente les caractéristiques typiques des routes départementales rurales, avec l'absence totale de publicité mises à part les enseignes des bâtiments de la zone d'activité.

Les premières constructions du bourg sont des **bâtiments anciens d'une ferme caractéristique du pays de Briançonnais-Ligouère**, très bien restaurée. (photo 45) Lui succède un quartier essentiellement résidentiel, où se côtoient petits pavillons d'entre deux guerres, demeures anciennes, et quelques pâturages à moutons.

Après le carrefour RD31/ RD82, le champ de foire, et le Relais-Informations-Services, on entre dans le coeur du bourg, pour rejoindre très rapidement l'ancienne nationale 20.

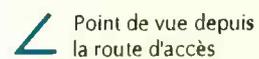


45

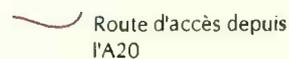


### ACCÈS AU VILLAGE DEPUIS L'AUTOROUTE A20

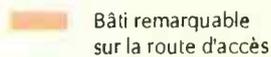
#### Caractéristiques de la route d'accès



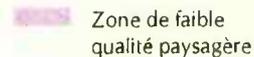
Point de vue depuis  
la route d'accès



Route d'accès depuis  
l'A20

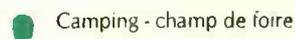


Bâti remarquable  
sur la route d'accès

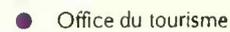


Zone de faible  
qualité paysagère

#### Equipements touristiques



Camping - champ de foire



Office du tourisme

carte Complémentaire -  
fond : «Top 25, ©, IGN 1987 et 1997»



Nord

0 500 m

#### 4.3.4. Caractéristiques du bourg

Magnac-Bourg est une commune d'environ 857 habitants. Il s'agit du **plus petit village étape**.

Le bourg ancien, dont on peut suivre l'histoire depuis l'époque mérovingienne (au VIII<sup>e</sup> s.), comprend des **éléments architecturaux intéressants, et plusieurs bâtiments remarquables** du 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> s.

L'église est l'un des plus beaux monuments gothiques de la région, avec des vitraux datant du XV<sup>e</sup> s., classés au titre des Monuments Historiques. Plusieurs belles demeures anciennes ayant appartenu à des familles célèbres, entourées de parcs, sont signalées par une plaque explicative apposée à leur entrée.

Les maisons du bourg sont en granit ou en gneiss, tirés des carrières voisines. Les toits, traditionnellement à 4 pans, recouverts de tuiles plates, sont souvent ornés d'**épis de faitage**, une spécialité locale qui définissait autrefois une hiérarchie dans la société villageoise. (photos 46, 47 et 48)

L'organisation du village est celui d'un **village-rue développé le long de l'ancienne route nationale**, avec quelques extensions vers les routes départementales qui la croisent.

L'ancienne **RN20** n'est pas encore réaménagée, mais fait l'objet d'un **projet** (voir § des opérations «1%»).

Le camping est situé dans la partie Nord du bourg. Il présente un aspect dégradé en raison des plantations et des aménagements vieillissants.



48



46



47

#### 4.1.5. Opérations 1% (détail du financement en annexe 6)

Dans le département de la Haute-Vienne, **la plupart des opérations 1% sont localisées dans le pays de Briance Ligoure**, et ce de manière assez régulière de 1994 à 1998.

Ce site est donc assez représentatif de la tendance 1992-1997 du département et notamment de la concentration, dans ce premier temps, des opérations dans les village étape.

Ce bourg est également représentatif dans la mesure où c'est un **petit village dans lequel l'essentiel de l'activité économique était centrée autour de la RN20**. Les conclusions quant aux conséquences économiques de sa labellisation sont donc révélatrices de l'impact du concept lui-même.

##### • les études générales :

- **1993 : PRISE EN COMPTE DES PAYSAGES PAR LES POS AUX ABORDS DE L'A20**

- **1994 : RECUEIL DE RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'A20**

Sur la base d'une étude détaillée des caractéristiques paysagères, mais surtout des différentes formes d'architecture traditionnelle, ce recueil analyse les caractéristiques des documents réglementaires des 19 communes traversées par l'A20 (6 d'entre-elles ne possédant aucun document d'urbanisme spécifique), et développe des **recommandations applicables aux différents outils de planification**.

Elle comprend également un **guide architectural** et des principes à respecter pour la restauration de l'habitat ancien, pour sa modification, son extension, ainsi que pour les constructions neuves.

##### • les études locales :

- **1994 : PLAN DE RÉFÉRENCE DE LA COMMUNE**

Il a été réalisé dans le cadre de la **candidature au label de village étape**, et **programme les aménagements de l'espace public et les projets de la commune**. La réhabilitation de l'ancienne RN20 et de la place A. Pestour font notamment partie des priorités énoncées.

- **1994 : ÉTUDE POUR LA PROMOTION TOURISTIQUE AUTOUR DU VILLAGE ÉTAPE DE MAGNAC-BOURG**

Cette étude fait également partie des documents de préfiguration au classement en village étape. Elle permet d'analyser le potentiel touristique des environs du village, **dans la perspective du rayonnement de sa fréquentation dans son arrière-pays**.

• les réalisations :

- 1995 : IMPLANTATION D'UN POINT INFORMATION DANS LE BOURG

Le Relai-Informations-Services (R.I.S.) est constitué de plusieurs panneaux d'affichage présentant :

- un plan du bourg avec la localisation des équipements et services;
- une carte des activités possibles autour de Magnac-Bourg (circuits touristiques, sentiers de randonnée, patrimoine bâti, points de vue...);
- une carte touristique du pays de Briance-Ligoure;
- une carte touristique du pays Arédien, pays voisin organisé autour de St Yrieux-la-Perche;
- une carte touristique de la Haute-Vienne.

La sobriété du **style** de cet équipement, dont les couleurs sont inspirées de la gamme de l'architecture traditionnelle du Limousin **cadre bien** dans un contexte de petite agglomération rurale. Son **implantation** devant le nouvel Office du Tourisme est **idéale**. En effet il est situé en face du champ de foire qui constitue le premier espace de stationnement dans le bourg depuis la sortie d'autoroute (voir § suivants), et aux portes du bourg ancien où sont regroupés les principaux commerces.

(photo 49 et 50)

Les **informations répondent tout à fait aux besoins des usagers de l'autoroute**, qu'il s'agisse d'un arrêt de quelques heures pour la détente, et le ravitaillement, ou d'une étape plus longue avec visite de l'arrière pays.

La proximité entre l'Office du Tourisme (sur la photo, c'est le bâtiment aux fenêtres vert jade situé derrière les panneaux) et le RIS permet à ces deux structures de se compléter.

La place où est implanté ce RIS est visiblement très fleurie pendant la belle saison. Les éléments architecturaux qu'elle comporte, ainsi que le revêtement de sol mériteraient cependant un rafraîchissement dans l'esprit du style local.



49



50

#### - 1995 : SIGNALÉTIQUE D'ACCÈS AU VILLAGE ÉTAPE DE MAGNAC-BOURG

La signalisation d'accès au village étape de Magnac-Bourg est claire ) et fréquente, tant sur l'autoroute elle-même qu'après sa sortie. Celle-ci renvoie non seulement au village étape lui-même mais également au point information présentant l'arrière pays. (photo 50)

Selon la présidente de l'Office du Tourisme, la signalisation du village étape sur l'autoroute, dans un premier temps unique à 500m de la sortie, en était trop proche et constituait un frein à la fréquentation du bourg par les automobilistes. **Depuis l'implantation d'un second panneau de signalisation à 1500m, celle-ci aurait nettement augmenté.**

#### - 1995 AMÉNAGEMENT PAYSAGER SUR LE RD82 ET 31

Le carrefour entre ces 2 routes départementales se situe au niveau du champ de foire, espace privilégié de stationnement pour les automobilistes venant de l'A20, et qui marque l'entrée dans le bourg ancien. Il s'agissait d'un croisement assez dangereux en raison de la configuration sinueuse de ces deux routes qui limite la visibilité.

L'aménagement d'un carrefour giratoire a permis d'**améliorer la sécurité et la fluidité du trafic engendré par le statut de village étape.**

Son aménagement paysager est dans le prolongement de celui de l'étang qui borde le champ de foire. Le style est discutable. Les murets en pierre sont cependant en harmonie avec l'architecture locale. Et **les habitants trouvent qu'il participe à l'image de qualité du centre bourg** et du village dans son ensemble.

(photo 51)



51

#### 1995 : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET URBAINS DU CHAMP DE FOIRE

Le champ de foire accueillait autrefois un marché régional. Actuellement, cet espace a beaucoup de succès en période estivale, car il constitue **la première possibilité de stationnement dans un contexte agréable depuis la sortie d'autoroute.**

Le champ de foire est fortement structuré par des platanes et quelques marronniers centenaires qui apportent de l'ombre aux joueurs de boules et à l'espace de stationnement.

L'étang qui le borde, lui aussi cerclé d'arbres, a été agrémenté de quelques bancs, tables de pique-nique et jeux pour enfants. On bénéficie à ce niveau d'une belle échappée visuelle vers le Nord, dans un vallon bocager. **Quelques conifères** qui font partie des plantations publiques, gênent malheureusement cette vue. Ces végétaux sont **d'autant plus regrettables qu'ils n'appartiennent pas à la palette végétale locale et que plusieurs d'entre-eux ont dépéris.** (photo 52, 53 et 54)



52



53



54

Le réaménagement paysager de ce champ de foire a également permis de traiter les surfaces minérales : elles sont heureusement en terre stabilisée, contrairement au bitume prévu initialement, ce qui conserve à cet espace un caractère rustique. En effet, **l'usage de matériaux traditionnels est souvent préférable pour des interventions en milieu rural.**

**L'aspect général de ce réaménagement est agréable et convivial. La sobriété et la noblesse des matériaux contribuent à l'harmonie entre cet espace et le contexte de petit bourg limousin dans lequel il prend place. Seul le choix des lampadaires reste discutable.**

#### - 1996 : OPÉRATION DE FAÇADES

Les opérations de restauration de façades ont démarré dès 1993 (2ans avant le classement en village étape), avec un **grand succès auprès des particuliers**.

L'essentiel de ces opérations est concentré dans le coeur du bourg, notamment sur l'ancienne RN20 dont les bâtiments étaient très endommagés par l'important trafic, mais également sur la RD31, qui relie le centre bourg à l'autoroute. Les travaux consistent d'une part au nettoyage, voire à la restauration des revêtement de façade, avec si possible un retour aux façons traditionnelles du Limousin. D'autre part, un **important travail de retour aux couleurs traditionnelles du Limousin** pour les enduits, et les fenêtres, volets, portes, grilles, portails, ... a été réalisé, sur la base d'un **cahier de recommandations et d'un nuancier de couleurs édité par le CAUE** de Haute-Vienne. La clé de la réussite de ces opérations fut le **conseil personnalisé** pour chaque bâtiment, ainsi qu'un **suivi des chantiers**, effectué par le CAUE.

Des bâtiments de types très variés ont été traités, y compris des pavillons dont le style n'a rien à voir avec les caractéristiques architecturales locales. Actuellement 25 façades ont été traitées à Magnac-Bourg, et une nouvelle campagne est en préparation. **Il en résulte une réelle harmonie architecturale, qui renforce le charme simple de ce petit village.**

**Ce type d'opération 1% est bien sûr très spectaculaire. Les résultats contribuent fortement à l'amélioration de la qualité paysagère du bourg, autant pour les personnes de passage que pour les habitants.** Ces derniers reconnaissent le changement, en plus du confort et de la sécurité apportés par la diminution du trafic sur l'ex-RN20. Certains vont jusqu'à dire qu'il redécouvrent le centre bourg et retrouvent le plaisir de faire leurs courses dans leur village.



55

#### - 1997 : VALORISATION DU SNACK-BAR situé à la sortie d'autoroute

Il s'agit de la **requalification architecturale d'un bâtiment situé en bordure de l'A20, et très visible** depuis celle-ci, notamment dans le sens Sud-Nord.

La transformation a concerné différents points :

- la création d'un toit à 2 pentes avec débords, dont le style est plus proche du bâti traditionnel que le toit terrasse initial, fréquent pour des bâtiments d'activités;
- le traitement des façades par des couleurs spécifiques du Limousin (selon le nuancier des opérations de façades), en apportant une certaine variété pour éviter les grands aplats caractéristiques des constructions métalliques industrielles;
- le traitement de l'enseigne pour une meilleure intégration dans le paysage rural environnant.

Le résultat est assez intéressant. Le traitement des abords du bâtiment reste cependant dévalorisant : importante surface bitumée, et absence d'accompagnement végétal.



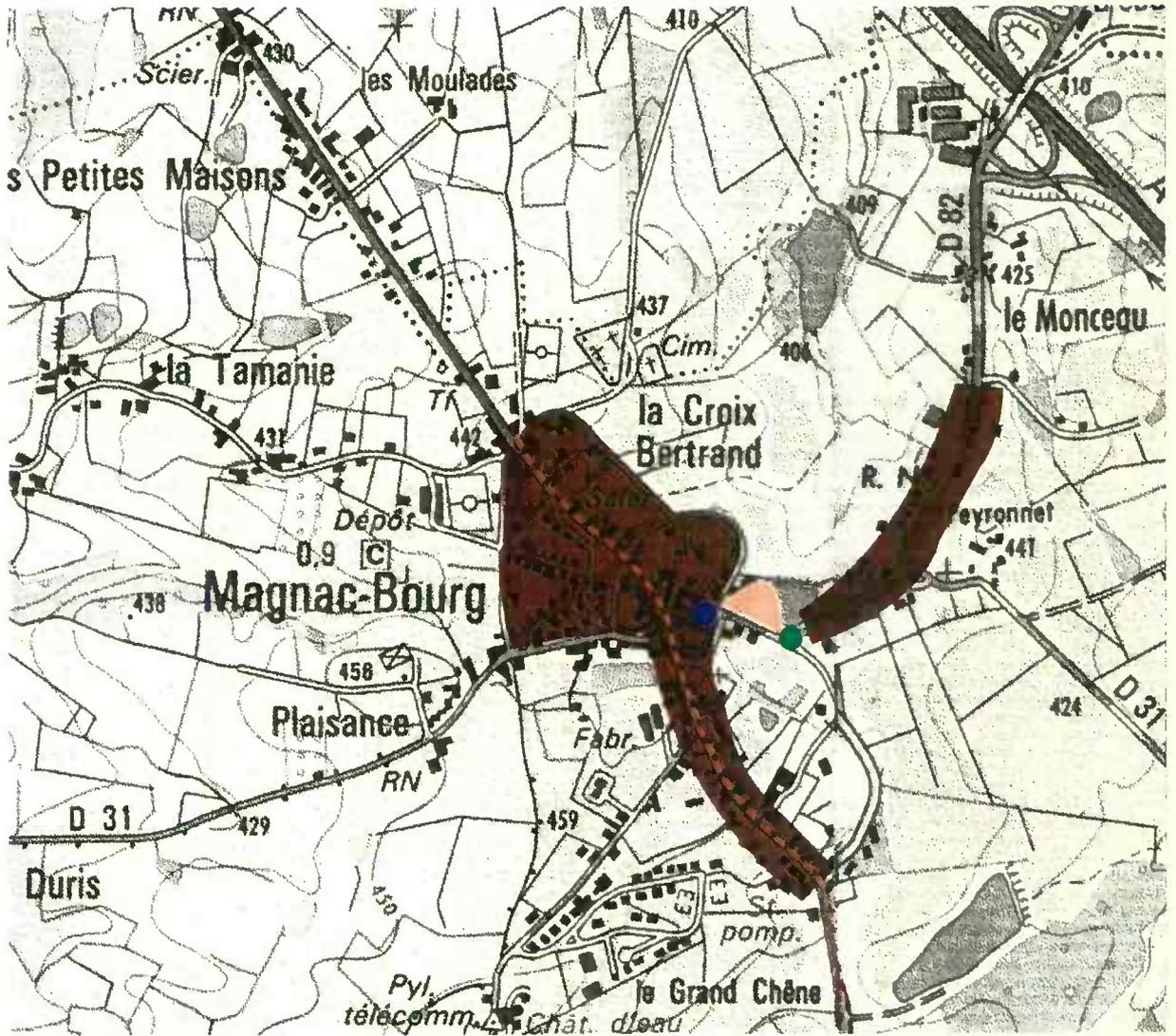
56

- EN COURS : EFFACEMENT DES RÉSEAUX / SORTIE SUD
- EN COURS : EFFACEMENT DES RÉSEAUX / SORTIE NORD

Cet effacement des réseaux est associé à un projet de requalification de l'ensemble de l'axe de la RN20, et de la place A. Pestour, située dans la partie Nord du centre-bourg. Le redimensionnement de la chaussée au profit de l'espace piéton (actuellement les trottoirs sont localement très exigus), la réorganisation et le traitement paysager de la place dont l'usage actuel est essentiellement le stationnement, sont prévus.



57



**LOCALISATION DES OPÉRATIONS 1%**

liste non exhaustive (voir texte)

- |       |  |   |                |
|-------|--|---|----------------|
| ----- | Requalification de la RN20 (en projet) | ■ | Champ de foire |
| ●     | Aménagement du carrefour RD31/RD82     | ● | RIS            |
| ■     | Ravalement de façade                   |   |                |



0 250 m

carte Complémentterre - fond : «Top 25, ©, IGN 1987 et 1997»

#### 4.3.6. Conclusion

Magnac-Bourg est le premier, et aussi le plus petit des villages étape.

La vocation touristique de cette localité n'est pas très affirmée, mais sur l'itinéraire de l'ancienne RN20, Magnac-Bourg était reconnu comme une étape gastronomique.

De ce fait, ce village est assez représentatif, par la modestie de sa taille et de son patrimoine, mais aussi parce que l'essentiel de son activité était basé sur le passage de la RN20.

##### *DYNAMIQUE LOCALE ET TOURISTIQUE :*

L'Office du Tourisme apporte une certaine dynamique au village par le développement d'un accueil touristique efficace, mais aussi par des initiatives de communication intégrant les communes environnantes (plaquettes pour circuits patrimoniaux, page Web sur le site du Comité Départemental du Tourisme,...)

On peut parler d'un certain rayonnement depuis Magnac, d'autant plus remarquable que cet Office du Tourisme est parti d'une structure quasi inexistante.

Depuis le classement en village étape, la fréquentation du village et de l'Office du Tourisme a fortement augmenté. Une nette différence s'est fait sentir suite à une modification de signalisation sur l'autoroute : dans un premier temps un seul panneau annonçait le village étape à 500m de la sortie. Depuis la mise en place d'un second à 1500m, le temps laissé à l'automobiliste pour décider de faire un arrêt est sans doute plus adapté, et les visiteurs de Magnac-Bourg sont bien plus nombreux.

Mais, selon l'Office du Tourisme, une certaine baisse de cette fréquentation a été ressentie en été 1998, suite à la mise en service de l'aire de repos de Briance-Ligoure, située au Nord de Magnac-Bourg.

##### *RÉPONSE DES OPÉRATIONS 1% AUX OBJECTIFS DES CHARTES LOCALES :*

Il s'agit d'une fréquentation de passage ou d'arrêt pique-nique, car aucune activité qui pourrait retenir les voyageurs, n'est pour l'instant proposée à Magnac-Bourg.

C'est pourquoi le réaménagement du champ de foire qui correspond au premier espace de stationnement et de repos depuis la sortie d'autoroute a tout à fait répondu à un des besoins de ce bourg, et qui va dans le sens des objectifs de la Charte locale de Briance Ligoure.

A l'image du phénomène constaté dans la partie Sud du département de la Haute-Vienne, les opérations de restauration de façades privées ont eu du succès grâce à la dynamique insufflée et au suivi par le CAUE. Ce type d'opérations au titre du 1% ont été, et seront reconduites pendant plusieurs années. Sur la base d'une étude de couleurs spécifiques au pays de Briance-Ligoure, les résultats sont non seulement gratifiants pour les propriétaires, mais contribuent réellement à augmenter le cachet du bourg.

##### *EFFETS SUR L'ÉCONOMIE LOCALE :*

Hôteliers et restaurateurs sont satisfaits de leur chiffre d'affaires, dans la mesure où leur calendrier d'ouverture est adapté aux flux de voyageurs (fermeture en janvier, pendant la morte saison).

En ce qui concerne les autres commerces, les responsables de l'Office du Tourisme déplorent un manque d'implication et de changement des habitudes de fonctionnement ; elles restent inadaptées au nouveau type de clientèle.

Quelques nouveaux commerces ont ouvert depuis la mise en service de l'autoroute, mais ce n'est pas forcément lié à l'activité touristique.

Les habitants déclarent avoir retrouvé le plaisir de faire leurs courses dans le bourg tranquille et sécurisé, ce qui contribue également au maintien de l'activité commerciale.

Globalement on constate donc un maintien, voire un développement du commerce local.

#### 4.4. VATAN : DE «POINT DE PASSAGE OBLIGÉ» À «POINT DE PASSAGE OBLIGEANT»

Vatan est situé en limite Nord-Est du département de l'Indre.

Cette section d'autoroute a été mise en service en 1994. Mais le village étant déjà dévié depuis 1992-93.

Le classement en village étape date de 1997.

##### 4.4.1. Site et unité paysagère

Vatan fait partie du **Berry**, une entité géographique et paysagère délimitée par les rivières du Cher et de l'Indre. C'est une région rythmée par une succession de bois, de landes, où les rivières et les étangs sont nombreux (dans le Sud par exemple se situe le PNR de la Brenne avec ses mille étangs), mais aussi par d'importants espaces cultivés.

A une échelle plus locale, Vatan est situé en **Champagne Berrichonne**, l'un des secteurs agricoles du Berry, qui s'étend du Sud des bois du Graçayais, au début de la vallée de l'Angolin annonçant la plaine de l'Indre et ses marais.

La Champagne Berrichonne est **une importante région céréalière**, mais elle présente aussi un patrimoine spécifique lié au vallon d'Arnon et aux coteaux viticoles de Reuilly, à son ancienne ville royale d'Issoudun, et à de nombreuses églises romanes.

La commune de **Vatan se situe en limite Nord de cette unité paysagère, et côtoie la frange des bois du Graçayais**. Elle est installée sur un grand plateau ondulant, occupé par de vastes étendues de cultures céréalières qui créent un espace ouvert caractéristique.

Son territoire est traversé par plusieurs ruisseaux, le plus important étant le Pozon, qui se déclinent en fossés et plans d'eau.

Vatan est un village voisin de Graçay, également analysé dans cette étude.

##### 4.4.2. Caractéristiques et dynamique touristiques

Vatan est un « **village français** » assez classique de la « **moitié Nord de la France** », contrairement aux villages du Sud du département de l'Indre, dans lesquels l'organisation des places plantées d'arbres et des cafés qui débordent sur l'espace public, évoquent déjà l'ambiance méridionale. Ce caractère non exceptionnel lui vaut une **fréquentation touristique essentiellement hollandaise et allemande**.

L'offre touristique est surtout orientée vers le **tourisme vert**. Il existe en effet un réseau de sentiers pédestres et cyclistes, organisés en boucles autour de Vatan.

#### 4.4.3. Accès depuis l'A20

Tout au long de l'itinéraire de l'A20, des vues lointaines sont possibles, sur un paysage façonné par l'agriculture intensive. Des variations topographiques très faibles en modifiant légèrement la perception (par exemple à l'occasion de la vallée du Pozon au Sud de Vatan). La présence de bâtiments ou de végétaux animent localement le parcours.

La déviation par l'Est de Vatan permet des vues sur « l'arrière » de l'agglomération. Des formes d'habitat récent dispersé, des fonds de parcelles et des arrières de bâtiments non entretenus créent localement un paysage de faible qualité.

Plus au Sud et au Nord de Vatan, le village n'est pas particulièrement visible, le relief n'étant pas assez accentué.

Deux sorties d'autoroute annonçant le village étape, sont possibles pour l'accès à Vatan. Chacune se connecte sur l'ancienne RN20.

Les 2km qui séparent la sortie Sud de l'autoroute du village paraissent courts car celui-ci est presque immédiatement visible. Le tracé rectiligne de cette portion de la RN20 souligné par les glissières et un alignement bilatéral d'arbres accentue une belle perspective visuelle sur le clocher de Vatan.

A l'approche du village, la qualité de ce point de vue est cependant affectée par la présence d'un supermarché en limite d'agglomération : les abords et le parking sont dépourvus d'accompagnement végétal et des panneaux publicitaires occupent le bord de la route. (photo 58 et 59)

A l'entrée du village, cette route a gardé son caractère de route nationale, avec des accotements surdimensionnés, non aménagés, un éclairage de type « routier », et la présence de réseaux aériens. La faible qualité du traitement de cette entrée contraste fortement avec celle du centre-bourg où la RN20 a fait l'objet d'une requalification. Cette situation est d'autant plus regrettable que la perspective visuelle sur l'église constitue un atout paysager. (photo 60)



58



59

La sortie Nord d'autoroute pour Vatan est très proche de l'aire de services de Vornault.

Au niveau de cette **sortie Nord** est situé un **garage automobile**. Le stockage de véhicules «épaves» devant le bâtiment et l'absence d'un traitement de qualité de la clôture, en font un

**point noir tout à fait singulier sur l'itinéraire de cette autoroute**, surtout visible dans le sens Nord-Sud.



60

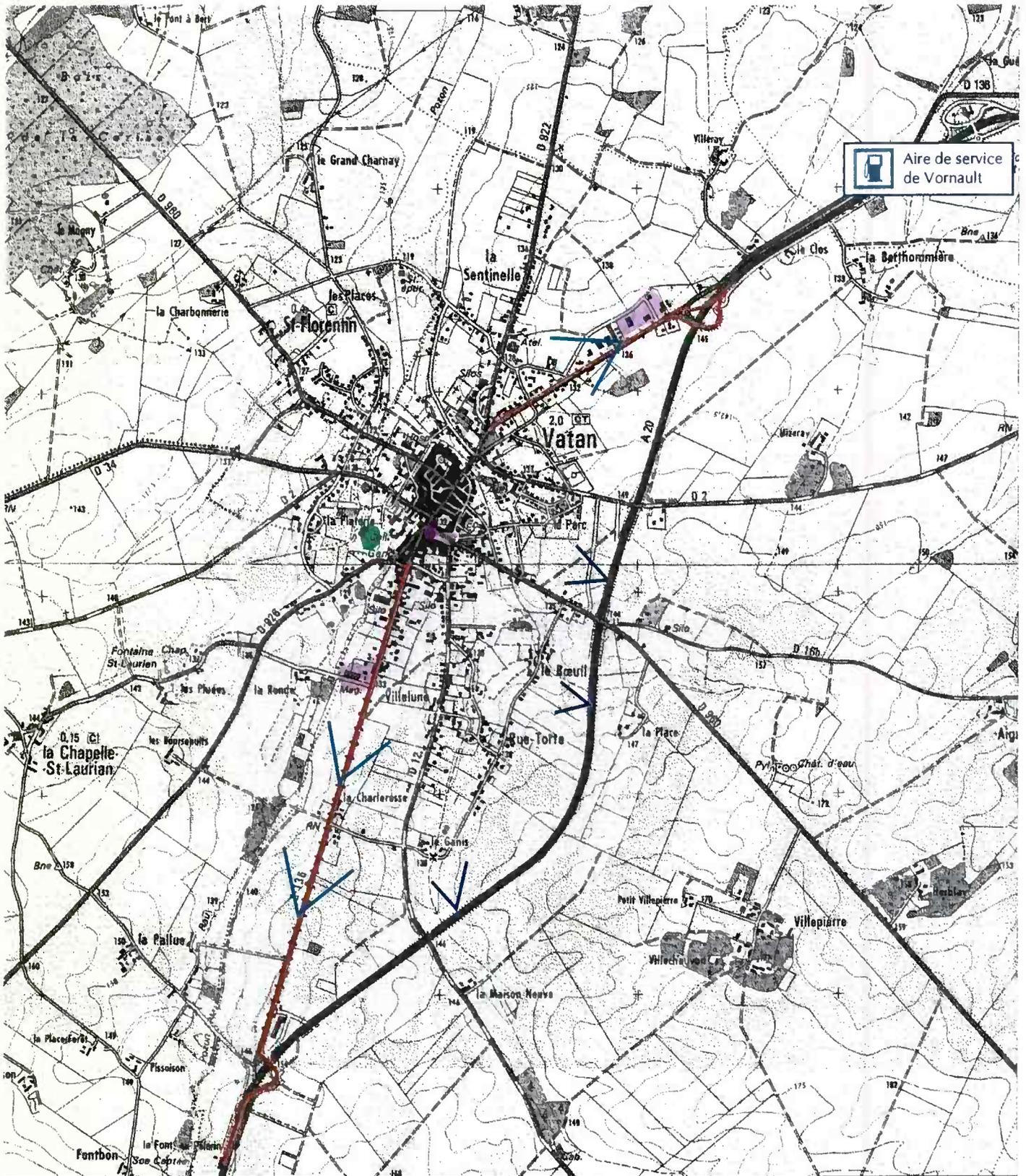
Cet accès au bourg offre également une **belle perspective visuelle sur l'église**. L'entrée du village est située à moins d'1 km.

La chaussée de l'**ancienne RN20 a été redimensionnée**, et les accotements réaménagés. L'espace ainsi dégagé a permis un traitement végétal devant les bâtiments d'habitation, la création d'un cheminement piéton, et de quelques places de stationnement.

Côté Ouest, l'ancienne RN20 est bordée par une **zone industrielle**. La faible qualité de certains bâtiments d'activités, du traitement des surfaces de stockages attenantes, et des clôtures de parcelles, ainsi que la persistance de réseaux aériens **contrarient cependant les effets bénéfiques de cette requalification**. (photo 61)



61



### ACCÈS AU VILLAGE DEPUIS L'AUTOROUTE A20

#### Caractéristiques de la route d'accès

 Route d'accès depuis l'A20

 Zone de faible qualité paysagère

 Point de vue depuis l'A20

 Point de vue depuis les voies d'accès

#### Equipements touristiques

 Camping

 Office du tourisme



0 500 m

#### 4.4.4. Caractéristiques du bourg

Vatan est une commune d'environ 2030 habitants.

Le **bourg ancien** présente une **organisation compacte typique des villages de plaine agricole**. L'habitat ancien s'est un peu étiré le long de la RN20 constituant un front bâti continu. L'ensemble de l'urbanisation du **centre présente un caractère très minéral**. L'urbanisation récente, plus dispersée s'est développée le long du maillage de chemins d'exploitation, allant jusqu'à rejoindre les constructions des hameaux proches, tels que le Beuil, ou les limites de St Florentin, le bourg voisin.

Le village est **traversé par plusieurs ruisseaux** et fossés accompagnés de plans d'eau. Le ruisseau du Pozon, le plus important, traverse le centre de l'agglomération, et les arrières de parcelles donnant sur le cours d'eau sont pourvus d'anciens lavoirs et de passerelles. (photo 62)



Le ruisseau de la Fontaine Garnier passe dans l'extension Est du bourg. Le ruisseau de la Bidauderie agrémente l'arrière du camping.

Dans le cadre de l'aménagement du village étape, et en raison de sa fréquentation croissante, ce camping a été agrandi et réaménagé.

Il est depuis pourvu de quelques chalets et de places d'accueil pour les caravanes. L'aménagement d'une aire de jeux autour d'un étang près du Pozon et sa situation en continuité avec un espace vert public, dans un quartier d'équipements (piscine, gymnase, tennis et salle polyvalente) en font un équipement fonctionnel, agréable, qui s'intègre bien dans son environnement.

(photo 63 et 64)



63



64

**L'architecture des maisons du centre, sans être extraordinaire, est typiquement berrichonne.**

**Quelques éléments patrimoniaux sont remarquables :**

- la halle aux grains, qui date de 1749, témoin de l'identité agricole de cette région. Elle abrite actuellement l'Office du Tourisme,
- des vestiges de l'église St Christophe, rue des 4 vents,
- l'église St Laurian, en grande partie reconstruite en 1882, mais dont il subsiste un vantaux de la porte d'entrée de 1498,
- la Chanterrie, une demeure du 17<sup>e</sup> s.

La déviation de Vatan a eu lieu avant la réalisation et la mise en service de l'A20.

De ce fait **le centre bourg a été réaménagé il y a quelques temps déjà, dans le cadre d'une opération « coeur de bourg » bénéficiant d'une subvention régionale.**

La requalification de l'ancienne route nationale n'a donc pas fait l'objet d'une subvention « 1% paysage et développement ». Ces travaux, réalisés en plusieurs tranches, ont eu lieu avant le classement en village étape.

**L'aspect de cette rue principale est redevenu convivial :** la nouvelle emprise de voie a permis de laisser plus de place au piéton et d'organiser un stationnement longitudinal à caractère urbain. Le traitement du sol faisant appel à des matériaux diversifiés anime la rue. Quelques façades de bâtiments privés ont également été nettoyées, ce qui redonne un caractère plus noble au front bâti de l'ancienne RN20. (photo 65, 66 et 67)



65



66



67

La **place de la République**, actuellement vaste espace en bitume, située en face de l'Hôtel de Ville et de l'Office du Tourisme, constitue « la verrue » de l'espace public de Vatan. Vouée essentiellement au stationnement, elle accueille également le marché. Son aridité, due à l'absence de végétaux est accentué par la nature de son traitement au sol, sa dimension, ainsi que par le manque de lisibilité de la rue qui la traverse par rapport aux espaces qu'elle délimite de part et d'autre. (photo 68)

Sa **réhabilitation** est au programme et représente **un projet très important pour la commune**. Les travaux de la première des 3 tranches en tout, sont prévus pour 1999.



68

#### 4.4.5. Opérations 1% (détail du financement en annexe 7)

• les études générales et locales : aucune

• les réalisations :

- **1995 : PLANTATION OU REPLANTATION DE HAIES, D'ARBRES D'ALIGNEMENT ET DE BOSQUETS POUR STRUCTURER LE PAYSAGE VU DEPUIS A20**

Ces plantations ont eu lieu dans un périmètre de 2km autour de l'autoroute.

- **1996 : PLANTATIONS EN CHAMPAGNE BERRICHONNE**

Historiquement, les paysages de Champagne berrichonne n'ont pas connu le bocage. Dans un territoire dépourvu de végétaux autres que cultivés, cette opération répond à un **besoin nouveau d'amélioration du cadre de vie**, mais également à une **volonté d'augmenter les espaces propices au développement du gibier**.

Suivies par la Chambre d'Agriculture, et le CAUE, les plantations ont essentiellement été réalisées sur des parcelles privées visibles depuis l'A20, en collaboration avec les agriculteurs propriétaires. Ces derniers ont bien adhéré au mouvement dans la mesure où ils n'avaient rien à déboursier : les plants et les conseils techniques étaient fournis par la Chambre d'Agriculture (le principe de départ de subvention à 50% a eu peu de succès pour cette raison).

- **1996 : ENFOUISSEMENT DE RÉSEAUX EDF**

Plusieurs opérations d'enfouissement des réseaux ont eu lieu à l'occasion de différents aménagements d'espace public, notamment le long de l'ancienne RN20 dans le centre bourg, et autour de l'église. **L'amélioration du paysage de rue qui en résulte est indéniable, et ce type d'intervention est un préalable indispensable pour ce genre d'aménagement d'espace public.**

Rappelons que depuis 1996 les enfouissements « à sec » (c'est-à-dire non intégrés dans le projet général d'aménagement) ne sont plus subventionnés dans le cadre du « 1% paysage et développement », en raison du coût élevé de ce type de travaux.

- **1997 : CRÉATION ET IMPLANTATION D'UN RELAIS-INFORMATIONS-SERVICES**



70

Un point d'information a été installé à côté de l'Office du Tourisme, lui-même situé sur la place principale du Bourg (place de la République). Il présente le plan du bourg avec les services disponibles, les activités culturelles et de loisirs, dans le canton de Vatan, ainsi qu'à l'échelle de tout le Berry. (photo 70 et 71)



71

#### - 1997 : SIGNALÉTIQUE D'ACCÈS ET URBAINE DU VILLAGE ÉTAPE

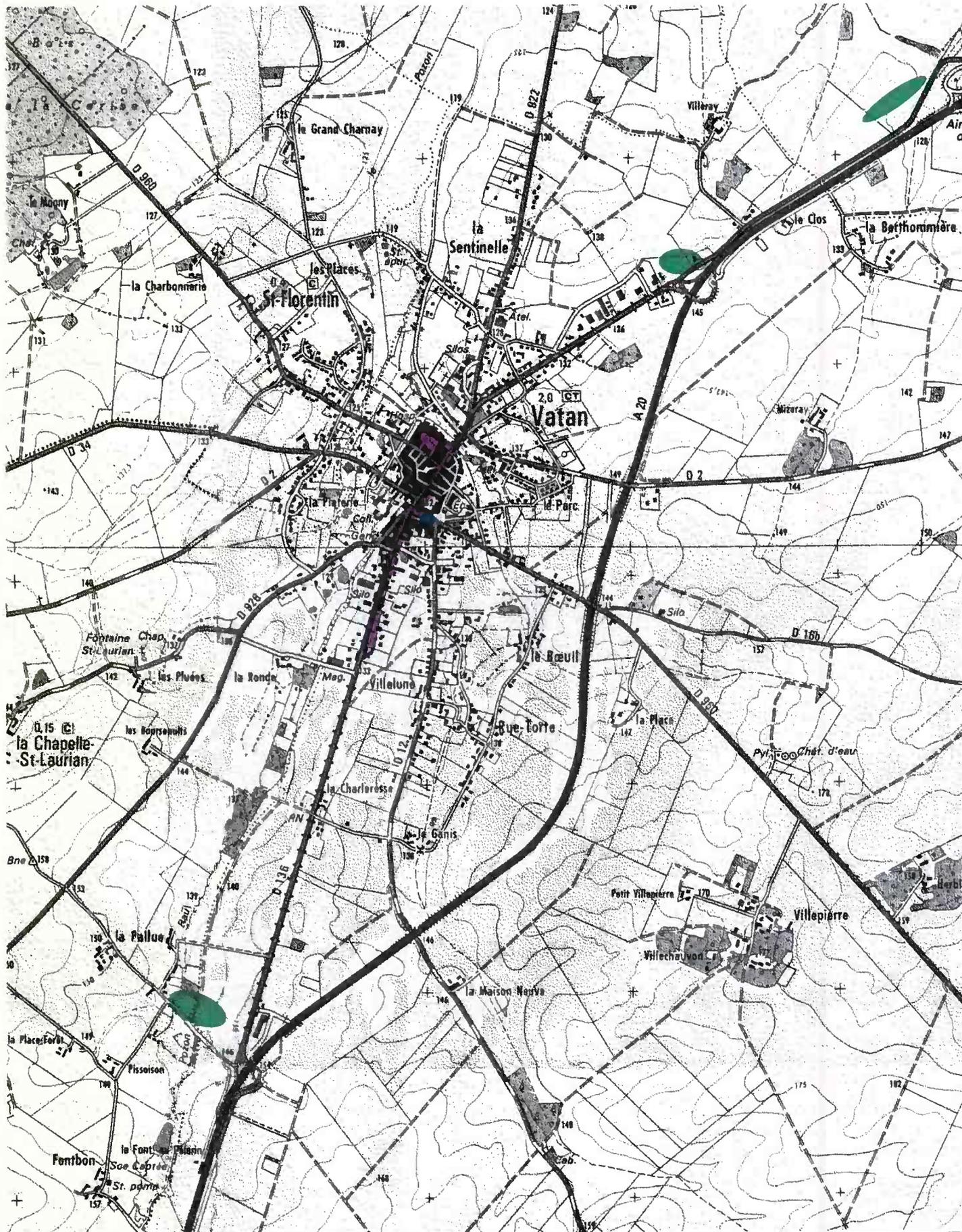
Une signalétique interne permet l'accès aux équipements qui sont assez excentrés, notamment le camping. (photo 72)

#### - 1997 : PLAN DE RÉFÉRENCE DU VILLAGE ÉTAPE

Cette étude indispensable pour l'obtention du label de village étape **définit les orientations et la programmation des aménagements publics**, tels que celui de la place de la République.



72



**LOCALISATION DES OPÉRATIONS 1%**

liste non exhaustive (voir texte)

 Enfouissement des réseaux

 Plantations chez les particuliers  
(plusieurs interventions sont situées dans un périmètre plus grand que cette carte)

 RIS

0 250 m



#### 4.4.6. Conclusion

##### *DYNAMIQUE LOCALE ET TOURISTIQUE :*

Vatan présente les caractéristiques d'un village " du Nord ". Sa proximité relative de la capitale, son patrimoine modeste, son organisation urbaine à dominante minérale, sa tranquillité et la simplicité commode de son centre lui valent un potentiel touristique plus faible que les villages étape du Sud, et plus orienté vers le tourisme vert.

Dans ce sens, l'aménagement du camping et la mise en place d'une signalétique interne améliorent le confort et la commodité pour les visiteurs.

Dans ce village qui ne possède pas suffisamment de notoriété touristique pour induire sa fréquentation, les effets de la labélisation en village étape sont assez représentatifs.

##### *RÉPONSE DES OPÉRATIONS 1% AUX OBJECTIFS DES CHARTES LOCALES :*

La déviation de la RN20 a précédé de quelques années la mise en service de l'autoroute. La requalification du centre bourg et de l'ancienne RN20 était déjà partiellement effectuée avant le classement en village étape. Ces aménagements ont en partie bénéficié de financement de type " Coeur de Village " initié par la Région Centre pour l'aménagement valorisant de l'espace public des petites communes.

De ce fait, les opérations ayant bénéficié d'un financement au titre du 1% ont permis d'appuyer et de compléter une démarche déjà engagée.

Le plan de référence élaboré pour la candidature au label de village étape a notamment défini la programmation du réaménagement de la place de la République, qui représente un projet important pour la commune.

Comme dans toute la partie Nord du département de l'Indre, les paysages de Vatan sont caractérisés par des espaces agricoles ouverts dans lesquels deux des objectifs d'intervention prioritaires étaient l'enfouissement des réseaux aériens et la plantation d'arbres pour augmenter le patrimoine et structurer les grands axes de circulation. A Vatan, le financement d'enfouissement de réseaux aériens a accompagné des réaménagements prévus par ailleurs. En collaboration avec les exploitants agricoles, une campagne de plantation a permis d'améliorer les paysages vus depuis l'autoroute.

##### *EFFETS SUR L'ÉCONOMIE LOCALE :*

Les effets économiques sont concluants depuis la labélisation en village étape. Selon le Maire et les commerçants, "le chiffre d'affaires d'avant la déviation a été retrouvé".

Pour la rapidité de leur succès, les villages étape de l'Indre, ont bénéficié de la réputation des premiers labellisés trois ans plus tôt en Haute-Vienne. En effet de réseau est en train de se mettre en place.

Selon les élus de Vatan, il n'existe pas vraiment de concurrence entre le village étape et l'aire de services de Vornault, située au Nord de la sortie d'autoroute. En effet, les deux structures ne proposent ni le même type ni la même qualité de services et s'adressent à un public aux attentes et aux besoins différents.

De plus, il existe une bonne relation entre le maire de Vatan et le gérant de l'aire. Le point information de l'aire présente également les services proposés par le village étape.

## 4.5. ZONE D'ACTIVITÉ : L'INTERCOMMUNALITÉ AU SERVICE DE LA QUALITÉ À GRAÇAY ET SAINT-OUTRILLE

---

Les communes de Graçay et de St-Outrille sont localisées en limite Ouest du département du Cher. L'A20 traverse ce département sur une courte distance (23km).

Cette section d'autoroute a été mise en service en 1994.

**Aucune de ces deux communes n'est un village étape.**

### 4.5.1. Site et unité paysagère

Graçay est un village voisin de Vatan.

Tout comme Vatan, Graçay et Ste-Outrille font partie du **Berry**, mais ces deux communes sont situées dans une autre unité paysagère : le **Pays du Gracayais**. Cette entité est située au Nord de la Champagne Berrichonne et se caractérise par des paysages plus variés. Les espaces agricoles y occupent un **territoire vallonné**, parcourus par un réseau dense de rus et de ruisseaux, et dont les crêtes portent de **nombreux petits boisements**.

Cette zone correspond à un espace de transition entre deux grandes régions typées : la Champagne Berrichonne et le massif forestier de la Sologne situé encore plus au Nord.

**Les deux villages sont installés à la confluence des ruisseaux du Pozon et du Fouzon**, et leurs terres cultivées occupent sur les versants de ces vallées.

### 4.5.2. Caractéristiques et dynamique touristiques

Dans ces deux communes, le tourisme était jusqu'à présent totalement inorganisé. Depuis un à deux ans, la création d'un Office du Tourisme à Graçay, et l'engagement de la municipalité dans une démarche de revalorisation de l'ensemble du bourg, ont amorcé une certaine structuration de l'offre touristique.

L'Office du Tourisme de Gracay reste pour l'instant fermé en hiver, ce qui est assez révélateur d'une **absence de stratégie touristique**.

L'existence de l'autoroute **A20** contribue à cette structuration, mais pour l'instant son influence se ressent plus sur l'**augmentation de la population permanente** des deux communes. Cette infrastructure « rapproche » Graçay et St Outrille de Vierzon, et dans une moindre mesure de Châteauroux, ce qui conforte le phénomène « d'exode urbain » ou de « rurbanisation ».

La proximité relative des châteaux de la Loire est un atout, mais l'essentiel de la démarche de développement touristique est basé sur la construction d'outils propres.

Dans cette optique, une **Communauté de Communes** a été créée, regroupant les communes du canton de Graçay, et les communes de Massay et St-Hilaire-de-Court, dont le domaine de compétence est le **développement des ressources économiques et touristiques** sur le thème des « Vallées Vertes ».

L'une des premières réalisations a été la création et la mise en place d'une **signalétique spécifique à l'entrée des bourgs** (voir § suivant).

### 4.5.3. Accès depuis l'A20

L'ancienne **RN20 ne traversait pas ces deux bourgs**. Localisés à l'Ouest du tracé de l'A20, ils font partie de l'arrière-pays de l'autoroute. Le bourg de Graçay est situé à environ 6km de l'infrastructure. St Otrille se définit moins par rapport à la proximité de l'autoroute que par sa proximité des châteaux de la Loire (Valençay est à 25km). La particularité de cette commune parmi l'ensemble de celles bénéficiant du « 1% paysage et développement », est que son territoire communal ne touche pas l'infrastructure autoroutière elle-même. Elle bénéficie des subventions du 1%, grâce à son implication dans la Communauté de Communes de Graçay, constituée pour l'aménagement de la ZAC des Petits Fossés (voir § suivant).

L'accès aux deux bourgs se fait par la **sortie d'autoroute des « Portes de Plaisance »**.

Cette sortie est surtout visible dans le sens Sud-Nord, par la **présence d'une « oeuvre d'art monumentale »** dans l'emprise de l'échangeur. Mais dans le sens N-S cette intervention est très peu visible.

Le **restaurant et le magasin de meubles** implantés au niveau de l'échangeur, sont également très présents dans le paysage autoroutier, et **nuisent aux efforts de mise en valeur de cette sortie** d'autoroute. (photo 73)

Les Portes de Plaisance sont également la sortie vers Romorantin et vers Valençay et les châteaux de la Loire.

Pour annoncer l'entrée dans le « Pays de Graçay », et structurer l'axe routier majeur que représente la **RD83**, la sortie d'autoroute a été **plantée d'un alignement d'arbres**, conformément aux propositions de la Charte Locale. (photo 75)

La charte proposait également la réalisation d'une communication « d'allure touristique » à partir de l'échangeur de Plaisance, avec une aire d'accueil et d'information touristique, éventuellement une vitrine de produits locaux et une animation. L'ensemble du projet a été abandonné, à cause de la proximité de l'aire de service de Vornault.



73

La RD 83 qui mène à Graçay traverse un espace rural, très légèrement vallonné. Au-delà du hameau Les Cyndrays, cette route offre un **beau point de vue sur Graçay**, situé en léger contre-bas et blotti dans un écrin de verdure duquel émerge essentiellement l'église et son clocher. Saint Outrille, localisé à l'Ouest de Graçay n'est pas visible depuis cette route d'accès.

(photo 74)



74

A l'entrée du bourg on découvre une **signalétique de bienvenue spécifique des « Vallées Vertes »** : un totem et une déclinaison de panneaux. (photo 75)



75

**L'accès au coeur du bourg est assez long, et les premiers quartiers de Graçay sont sans caractère.** Ils accueillent notamment les équipements sportifs et de loisirs qui ne sont pas directement visibles depuis la RD83. L'arrière de ces installations présente des murs et des haies monotones dans un tissu pavillonnaire assez lâche .

## ACCÈS AU VILLAGE DEPUIS L'AUTOROUTE A20

### Caractéristiques de la route d'accès

-  Signalétique spécifique
-  Zone de faible qualité paysagère

-  Oeuvre d'art
-  Point de vue depuis la route d'accès
-  Route d'accès depuis l'A20

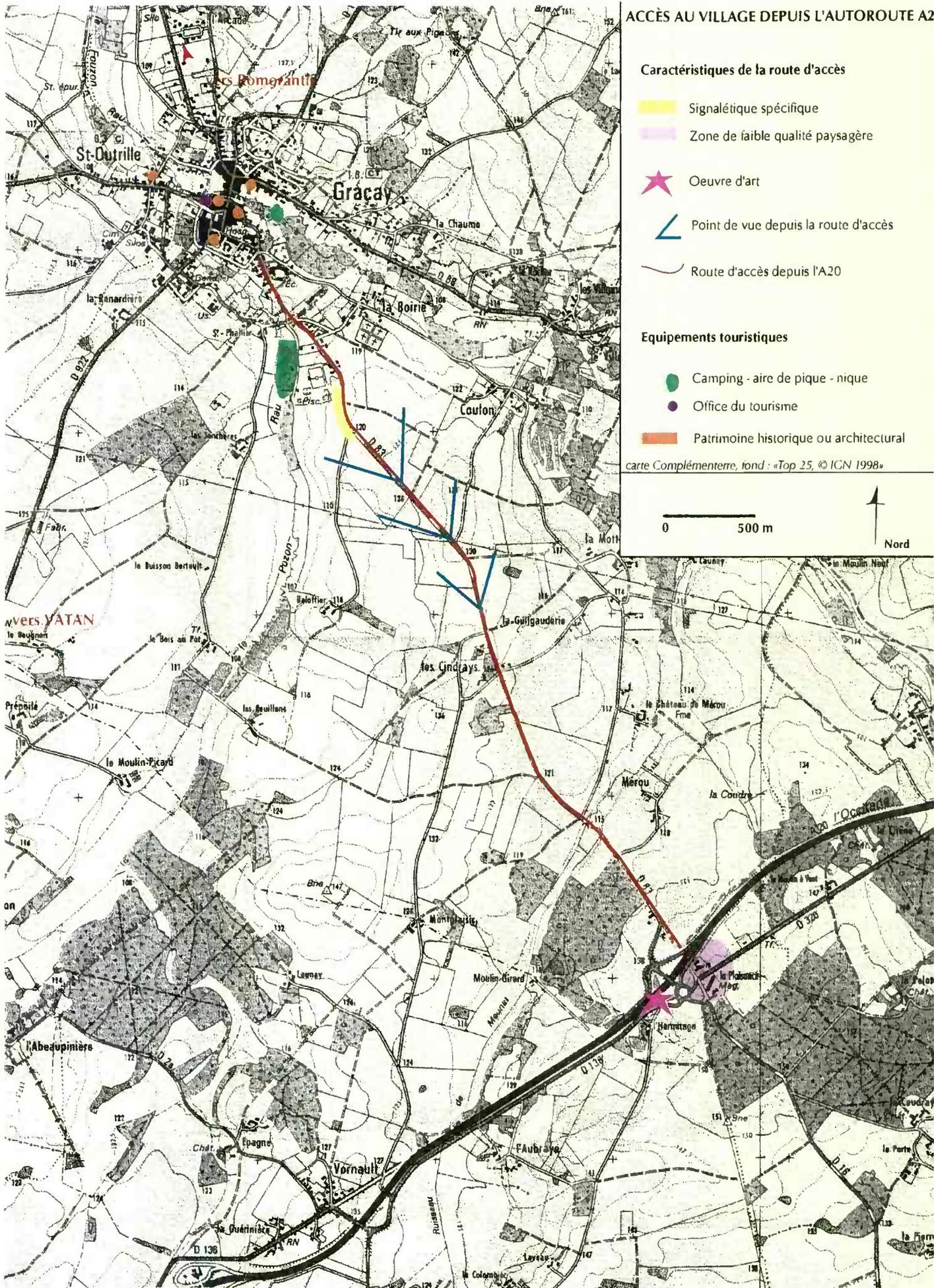
### Equipements touristiques

-  Camping - aire de pique - nique
-  Office du tourisme
-  Patrimoine historique ou architectural

carte Complémenterre, fond : «Top 25, © IGN 1998»

0 500 m

Nord



#### 4.5.4. Caractéristiques des bourgs

La commune de **Graçay** comprend environ 1565 habitants.

Au Moyen-Age, Graçay était une importante Seigneurie. Des **remparts**, une **motte seigneuriale** (château privé), et l'**abside St Martin** datant de la fin du XI<sup>e</sup> s. en témoignent encore actuellement. L'organisation du centre bourg a hérité de ce passé, par des rues étroites, parfois sinueuses. Autour de ce noyau historique compact, un habitat dispersé s'est étiré le long des principales routes départementales.

**De larges bandes non construites le long des ruisseaux du Pozon et du Fouzon laissent entrer des prairies et des boisements humides dans l'agglomération, jusqu'aux bords du centre ancien.**

A **Graçay**, la place du Gapion (située en face de la ZA des Petits Fossés), la place de la Mairie, les abords de l'église, et **l'ensemble de l'espace public** sont **en mauvais état** et les aménagements manquent de clarté. (photos 76, 77 et 78)



76



77



78

L'ensemble du bourg a récemment fait l'objet d'une étude d'aménagement d'ensemble, dans le cadre des opérations « coeur de village » lancées par la Région Centre. Cette étude correspond à une réflexion globale intégrant la valorisation du centre, la requalification de l'espace public, et notamment la mise en évidence de la « coulée verte » drainée par les bords des ruisseaux du Fouzon et du Pozon.

Le camping par exemple, y prend place, dans un cadre naturel de grande qualité. L'aménagement de haies et d'un plan d'eau a permis une bonne intégration de cet équipement dans un environnement typique du Pays du Graçayais.

L'eau fait partie des éléments patrimoniaux forts de l'ensemble du bourg. (photos 79 et 80)



79



80

La commune de **St Oustrille** accueille environ 265 habitants.

Au Xè s. un Chapitre des Chanoines du Château de St Oustrille de Bourges fonda une Collégiale et fit bâtir une **église**. Du bâtiment initial, il reste l'abside et l'absidiole. Mais ce monument est également remarquable pour son clocher tors. *(photo 81)*

L'urbanisation présente les caractéristiques d'un **village-rue le long de la RD16**, à partir de l'église, elle-même installée à la confluence du Pozon et du Fouzon. Les constructions du centre se sont également développées le long d'une rue perpendiculaire à cette rue principale. *(photo 82)*

**Le Fouzon et le Pozon constituent en partie la limite entre les deux communes** et à Est, au Nord et au Sud leur urbanisations se touchent.

L'ancienne RN20 ne traversait ni Graçay, ni St Oustrille, le cas de ces 2 bourgs est donc différent des autres villages étudiés, dans la mesure où la création de l'A20 n'a pas provoqué de chute d'affluence .



81



82

#### 4.5.5. Opérations 1% (détail du financement en annexe 8)

- les études générales : Aucune
- les études locales : Aucune

Le faible kilométrage d'autoroute traversant le département du Cher (23km) a conduit à la réalisation d'une Charte d'Itinéraire faisant également office de Charte Locale dotée d'un plan paysage et d'un programme d'actions très détaillé. Il n'a pas été estimé nécessaire de compléter ce document par des études générales sur l'itinéraire. Cependant, dans le cadre des Contrats de Pays, une Charte Paysagère est en cours de réalisation.

- les réalisations :

##### GRACAY :

##### - 1994-95 : ENFOUISSEMENT DES RÉSEAUX AÉRIENS DANS LE CENTRE BOURG GRAÇAY

Les réseaux aériens ont été enterrés dans plusieurs rues du centre bourg. Dans l'attente de travaux de réaménagement de l'espace public de l'ensemble du bourg, cette intervention apporte dans un premier temps, **une nette amélioration**.

##### - 1995 : AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'ABSIDE SAINT MARTIN ET DE LA DESCENTE GAPION

Cette opération a permis de refaire le traitement du parvis devant l'Abside dont l'extension accueille l'Office du Tourisme et le Centre Culturel, ainsi que la « descente Gapion » (photo 83) qui relie la place de la Mairie à la place Gapion située en face de la zone d'activités des Petits Fossés. L'espace devant l'Office du Tourisme est régulièrement occupé par des animations saisonnières, des expositions temporaires de spécialités locales...

**L'harmonie des matériaux** (pavé, sol stabilisé et béton désactivé beige-rosé) est réussie et annonce le projet de réaménagement de la place de la Mairie.

**Le seul élément regrettable de cette place est l'Office du Tourisme** lui-même, dont le style est en désaccord avec l'esprit architectural de la place, et surtout avec l'Abside Saint Martin. (photo 84)



83



84

- 1998 ( EN PROJET): AMÉNAGEMENT DE LA RUE BASSE ET DE LA RUE LUDOVIC MARTINET

L'aspect des chaussées et des trottoirs est vieillissant. Les revêtements sont déformés par les multiples interventions sur les réseaux enterrés. Une partie des réseaux câblés sont encore aériens et saturent l'espace de ces rues étroites. Les façades des bâtiments sont assez abîmées, et le manque d'organisation du stationnement est quelquefois problématique.

**Un réaménagement de ces rues commerçantes et structurantes du centre, est essentiel à une reconquête de la qualité du bourg.**

Cette intervention s'intègre dans le plan d'ensemble de valorisation du centre-bourg, défini par l'opération « coeur de village ».

Le démarrage des travaux a pris **du retard pour des raisons financières**, mais devrait prendre effet en 1999. (photos 85 et 86)



85



86



87



88

### St-OUTRILLE :

- 1997 (ET EN COURS): AMÉNAGEMENT DU CENTRE BOURG
- 1997 (ET EN COURS): ENFOUISSEMENT DES RÉSEAUX DANS LA ROUTE DES BOIS

Les abords de l'église ont déjà été aménagés. Grâce à un jeu de matériaux sobres et harmonieux, le traitement du sol met en valeur le monument et la grange aux dîmes actuellement occupée par un restaurant. Cet aménagement permet également d'affirmer la centralité de la placette.

Le réaménagement de la chaussée et l'enfouissement des réseaux dans les rues attenantes **pour-suit l'amélioration de la qualité du paysage de cette rue du centre**, dont le bâti traditionnel est sans caractère exceptionnel.

*(photos 87 et 88)*

### COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE GRAÇAY/ST-OUTRILLE:

- 1996 : REQUALIFICATION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS DES PETITS FOSSÉS

Le site concerné est celui des anciens abattoirs, à **cheval sur le territoire des 2 communes** (2090m<sup>2</sup> à Graçay - 5561m<sup>2</sup> à St Outrille). Cet espace possède une localisation centrale par rapport aux 2 agglomérations qui se touchent et dont les centres sont proches.

La collégiale de St Outrille, classée à l'inventaire des Monuments Historiques, est à moins de 500m de ce site (c'est-à-dire qu'il est dans son périmètre de protection), et il bénéficie d'une covisibilité avec le monument.

Le terrain est également traversé par la rivière Le Fouzon et l'un de ses bras. Il est en partie recouvert par des dalles en béton. Côté Graçay un réseau de jardins et de lavoirs s'est développé le long des dérivations du cour d'eau. Côté Ste-Outrille, les berges du ruisseau ont gardé un caractère plus rural .

**Cette situation privilégiée a permis de développer un projet de zone d'activités artisanales en centre urbain.** Pour cet aménagement, les communes de Graçay et de St Outrille se sont regroupées en Communauté de Communes.

Les constructions et les aménagements ont été réalisés par le maître d'ouvrage, les installations étant louées aux artisans, afin d'en maîtriser la qualité.



89

Les principes du projet sont les suivants:

- création de 4 lots dont 2 avec réaménagement des bâtiments existants,
- construction de 2 nouvelles installations,
- réserve foncière de 350m<sup>2</sup> pour la construction de bureaux,
- création d'une voie de desserte traversant le terrain pour relier la place du Gapion à la rue du Peljot,
- aménagement d'un espace public valorisant les abords de la rivière et ses lavoirs, et d'un petit espace-vert.



90



93



91



94



92

L'ensemble des bâtiments est occupé. Cette création a apporté une certaine dynamique économique, dans ces 2 bourgs qui ne possèdent pas d'activité économique phare. Bien que son rayonnement reste très local, **cette opération représente le point clé d'une réflexion plus globale concernant le plan de circulation** dans les 2 communes. Par exemple, à l'occasion du réaménagement en cours de la rue principale de Saint-Outrille, elle est également mise en circulation à sens unique.

**D'un point de vue urbanistique, l'organisation d'ensemble, avec une voirie traversante, et un cheminement, est positive pour la situation centrale de ce site, et pour son ouverture sur les quartiers environnants.**

D'un point de vue paysager, **la valorisation des abords du lavoir et des dérivations du ruisseau, par un cheminement piéton est tout à fait réussie.** La nature des clôtures et des façades côté rue du Peljot rend cependant cet accès austère. (photos 93, 94 et 92)

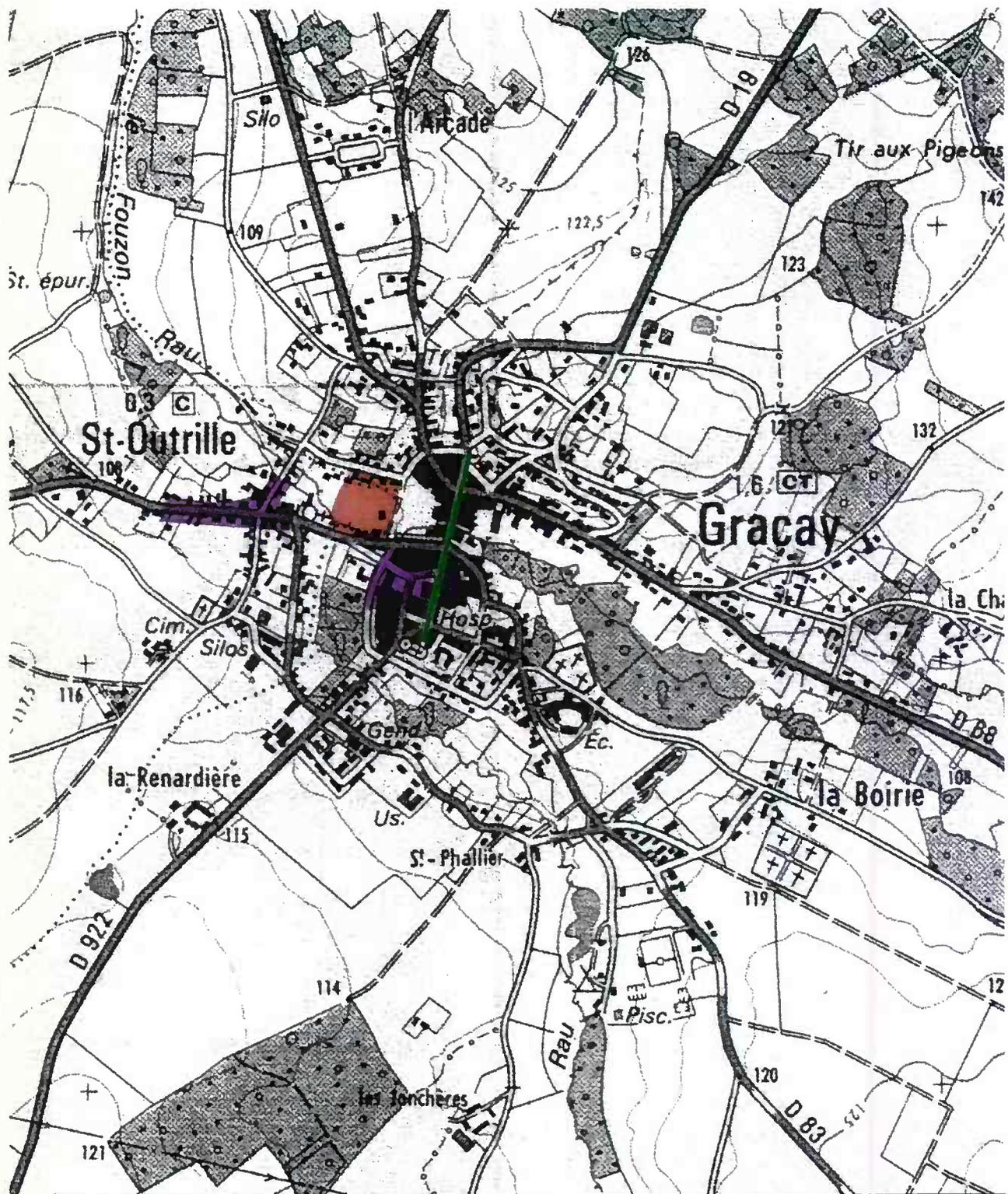
**La création d'un espace vert ne semblait cependant pas se justifier en face de la place du Gapion.** C'est sur cette vaste place publique, qui nécessiterait une réorganisation et un aménagement plus valorisant, qu'un espace de détente serait plus approprié. (photos 89 et 91)

**La qualité architecturale des bâtiments d'activité est discutable.** La conception des toitures, évitant la forme en terrasse, et le choix de la couleur contribue à une bonne intégration dans le quartier, mais le choix de la palette de couleurs, notamment le blanc pur des façades, contraste fortement avec l'harmonie beige et brique des bâtiments environnants. (photos 89 et 90)

On peut également déplorer le **manque d'harmonie dans le mobilier** : des bornes anti-stationnement « retro » côtoient des bancs à ossature béton, un luminaire, et des bâtiments de style contemporain.

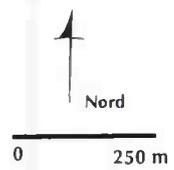
**La palette végétale de l'ensemble de l'espace public de cette aménagement est banale, sans lien avec la gamme végétale locale, et ne révèle pas la présence d'un cours d'eau.**

Par ailleurs, la création d'une seconde zone d'activités est à l'étude. Sa réalisation n'est cependant envisageable qu'à moyen terme. Le terrain concerné présente la même configuration intercommunale, mais il est situé en limite extérieure des bourgs.



**LOCALISATION DES OPÉRATIONS 1%**  
 liste non exhaustive (voir texte)

- Enfouissement des réseaux Ste-Outrille (en cours) et à Gracay
- Zone d'activités intercommunale des Petits Fossés
- Aménagement de rue (en projet)



carte Complémentterre, fond : «Top 25, © IGN 1998»

#### 4.5.6. Conclusion

##### *DYNAMIQUE LOCALE ET TOURISTIQUE :*

L'organisation touristique de ces villages est quasi inexistante en raison d'un patrimoine culturel assez limité (collégiale de Graçay et église de St-Outrille). A Graçay, l'équipe municipale travaille à la structuration de l'offre et l'accueil touristique par la création d'outils qui leur sont propres. Le village de St-Outrille, de taille plus modeste, possède des moyens plus restreints et s'appuie essentiellement sur le potentiel touristique de son église, qui est déjà très visitée. Mais leur localisation dans l'arrière-pays par rapport à l'autoroute augmente les difficultés pour leur développement touristique.

##### *RÉPONSE DES OPÉRATIONS 1% AUX OBJECTIFS DES CHARTES LOCALES :*

Dans ce cadre d'opérations de type "Coeur de Village", une réflexion globale pour chacun des bourgs a été définie, qui programme le réaménagement de leur espace public. De ce fait la plupart des financements au titre du 1% concerne des aménagements paysagers liés à des travaux de voirie et d'amélioration de l'espace public. Dans ce département, concerné par un faible nombre de kilomètres de l'autoroute A20, les villages sont plus tournés vers d'autres financements, notamment ceux des démarches de "Coeur de Village".

Il reste encore beaucoup à faire, car peu de projets ont déjà été réalisés, souvent pour des raisons financières.

Par ailleurs, la requalification de la zone d'activité des Petits fossés est une opération remarquable pour son lien direct avec le développement local, et pour son caractère intercommunal. Ces deux caractéristiques sont rares parmi l'ensemble des opérations "1%" le long de l'A20, qui sont plutôt orientées "paysage".

Cette zone d'activités a surtout servi à reloger des artisans déjà présents dans les communes, mais ce changement a permis d'améliorer leurs conditions de fonctionnement, et dans certains cas leur développement.

La portée économique de cette opération reste locale, mais ce projet a été l'occasion d'une révision du plan de circulation des 2 communes.

Sa réussite est unanimement reconnue, et les artisans semblent être satisfaits.

Fort de cette expérience, le syndicat intercommunal projette la création d'une seconde zone artisanale.

De plus, les deux communes prévoient l'extension des expériences intercommunales à d'autres domaines de compétences.

Une réflexion est déjà amorcée sur le thème du développement de ressources économiques et touristiques sur un territoire plus vaste, associant des communes voisines.

##### *EFFETS SUR L'ÉCONOMIE LOCALE :*

L'ancienne RN20 n'a jamais traversé ces deux villages. La mise en service de l'autoroute n'a donc pas eu d'effet sur l'activité des commerces.

Au contraire, à Graçay, comme à St-Outrille, on ressent un impact positif de cette infrastructure. En effet, situés dans l'orbite de Vierzon, et dans une moindre mesure dans celui de Châteauroux, l'accès à ces pôles d'activité est simplifié par l'A20. C'est pourquoi ces communes voient leur population permanente, dont les actifs travaillent "en ville", croître fortement.

Ceci a des répercussions positives dans le secteur du bâtiment, ainsi que sur l'activité des commerçants des villages.

## 5. BILAN

---

EFFETS SUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL  
ET EXEMPLARITÉ DE CES PREMIÈRES OPÉRATIONS

La politique du "1% paysage et développement" vise à soutenir et à initier des démarches valorisantes suivant deux axes : l'amélioration du paysage et le développement local. Une **grande majorité d'opérations** achevées à ce jour possède un caractère "**paysage**", avec un **fort lien avec le développement**, généralement touristique.

Les **opérations de développement à proprement parler sont rares**: l'expérience de la zone d'activités des Petits Fossés présente de ce fait un caractère exceptionnel. Pour quelques autres sites, des démarches de ce type sont encore au stade d'étude.

Un aménagement paysager, lorsqu'il renforce le caractère typique d'une localité, met en valeur certains aspects du patrimoine ou de traditions vernaculaires, permet de révéler son originalité Il peut ainsi contribuer au développement local d'un territoire par l'amélioration de l'attractivité touristique.

Dans ce cas, le choix de l'aménagement , mais aussi celui du caractère (style) et de la qualité des matériaux doivent faire l'objet d'une grande attention, pour créer une certaine authenticité et **éviter la banalisation du site par une conception et des matériaux passe-partout**, sans lien avec les usages locaux.

Dans cette étude, une majorité d'opérations "1% paysage et développement" étudiées se situent dans des villages étape. **L'analyse de leurs effets est de ce fait un peu biaisée**, car la sélection des villages étape se base notamment sur des critères tels qu'une dynamique locale préexistante, les aptitudes à l'accueil de voyageurs,...

Les interventions à caractère paysager, situées dans les villages ne bénéficiant pas de ce label, sont moins porteuses d'effets économiques immédiats propres, mais contribuent à l'amélioration du cadre de vie, autant pour les habitants actuels que potentiels (voir le cas de Graçay et St-Outrille), et peuvent à plus long terme augmenter la notoriété d'un territoire.

Le concept de village étape n'est pas associé à un financement propre, mais a dans un premier temps focalisé l'énergie et les moyens financiers, en suscitant plus de demandes de subventions de type 1%. Actuellement, après plusieurs années de fonctionnement, la tendance évolue en faveur des autres territoires.

## **DES CONDITIONS DIFFERENTES ENTRE LES DEPARTEMENTS SITUÉS AU NORD ET AU SUD DE L'ITINÉRAIRE**

### **• Des territoires différents au Nord et au Sud de l'A20**

Les Chartes d'itinéraire, dont les objectifs sont développés dans les Chartes Locales répondent à des caractéristiques, des contraintes, des besoins et des **potentialités de territoires différents** :

- la partie **Nord** de l'autoroute 20, traverse des espaces aux faibles variations de relief et au patrimoine arboré limité, à la faveur des cultures agricoles. Par conséquent, les Chartes des départements du Cher et de l'Indre préconisent de **révéler les traits structurants du paysage**, de planter des arbres pour structurer les itinéraires majeurs;
- dans le **Sud**, l'autoroute côtoie des paysages variés et de qualité, de nombreux sites historiques et culturels. Les chartes des départements de la Corrèze et de la Haute-Vienne mettent donc l'accent sur le **développement touristique**, par rapport à des potentialités encore peu exploitées.

En plus des pôles touristiques connus qui sont susceptibles de se développer, de nombreux petits centres touristiques, diffus aujourd'hui, pourraient considérablement améliorer leurs résultats par un travail en réseau.

Cette différence "d'identité des territoires" se traduit dans la dynamique des communes et des départements. Un patrimoine naturel et historique riche a conduit à une culture et une dynamique touristique plus développée, encore récente en Haute-Vienne (surtout dans le Sud du département, la partie Nord étant plus rurale et montagnarde), mais bien structurée en Corrèze (la partie Sud-Ouest de ce département, traversée par l'autoroute A20 est également la partie la plus riche et la plus développée économiquement).

- **Des aires de services plus fréquentes dans la moitié Nord de l'itinéraire de l'A20**

Au Nord de Limoges la fréquence des aires de services "classiques" et dans certains cas leur proximité par rapport aux villages étape ou aux sites touristiques annoncés sur l'autoroute, peuvent créer une certaine confusion pour l'automobiliste dans son choix des sites d'arrêt, surtout s'il ne connaît pas encore le concept de village étape.

Dans la partie Sud, le **nombre de villages étape et leur distribution** le long de l'itinéraire **deviennent plus incitatifs et valorisent le concept**. Une aire de services est cependant projetée entre Magnac-Bourg et Uzerche, ce qui génère des craintes chez les "responsables locaux" de ces villages étape.

A Magnac-Bourg, les effets de concurrence -suite à la mise en service de l'aire de repos de Briance Ligoure- se sont fait ressentir dès le premier été, d'après l'office du tourisme.

Le cas de Vatan montre au contraire qu'une cohabitation de proximité est possible et non nuisible. Dans l'ensemble, il existe une certaine tension psychologique au sujet de la cohabitation entre village étape et station services, mais la tendance réelle n'est pas clairement identifiable à l'heure actuelle.

- **Une tradition de l'intercommunalité plus importante dans le Nord**

En Corrèze les structures intercommunales, autres que pour des équipements, sont peu existantes, et en tout cas peu actives. Dans un premier temps un important travail d'étude des territoires et de communication, consistait à fédérer les responsables locaux autour de projets de développement local, et à générer la démarche intercommunale.

L'exemple le plus significatif dans un premier temps, a été la nécessité de s'appuyer sur le Syndicat Intercommunal de la Vallée de la Vézère, préexistant, pour la réalisation de la Charte de développement de cette vallée et son application.

- **Une interprétation variable selon le département**

Il existe une certaine souplesse dans l'interprétation de la liste des opérations subventionnables par les instances départementales.

Par exemple, les opérations de **ravalement de façades des maisons privées** ne sont pas financées dans l'Indre, car le Département n'y est pas favorable : les conditions d'attribution des subventions sont estimées trop restrictives par rapport à une architecture insuffisamment remarquable. Au contraire, en Haute-Vienne, le financement de ce type de travaux, même sur des bâtiments ne présentant pas de caractère architectural local, a fortement contribué à son succès.

Un autre exemple porte sur l'**enfouissement des réseaux aériens**, dont les effets d'amélioration de la qualité du paysage sont dans tous les cas incontestables, mais qui représente des coûts de travaux très élevés :

- dans l'Indre, les enfouissements "à sec", c'est-à-dire non intégrés dans un projet général d'aménagement, ne sont plus financés depuis 1996, en raison de leur coût exorbitant;
- en Haute-Vienne, ils continuent à être subventionnés par le 1%, bien qu'ils soient reconnus comme étant des gouffres financiers, mais il n'existe pas d'autre structure de financement pour inciter à ce type de travaux;

- en Corrèze, peu d'opérations d'enfouissement de réseaux EDF ont fait l'objet de financement "1%", en raison d'une participation exemplaire de EDF pendant la construction de l'autoroute, et à la mise en place de Programmes d'Aménagement de Bourg (PAB) donnant accès aux aides européennes. Ces fonds ont couvert à 100% l'enfouissement des lignes électriques. Les subventions au titre du "1%" concernent de ce fait des enfouissements de lignes Télécom.

L'**implication du CAUE** (Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement) dans les opérations "1%" varie également selon les départements. Il fait généralement partie du comité de pilotage du "1% paysage et développement", mais son intervention en aval est plus rare. En Corrèze, cet organisme a réalisé un certain nombre d'études générales sur l'ensemble de l'itinéraire, qui ont servi de fondement à l'organisation de la stratégie départementale. Le suivi des réalisations par le CAUE se limite aux opérations de façades en Haute-Vienne.

## **LES OPERATIONS 1% ET LEUR REPONSE AUX OBJECTIFS DES CHARTES D'ITINERAIRE ET DES CHARTES LOCALES**

Globalement les études et les actions sont plutôt orientées "paysage", mais présentent un lien fort avec le développement, notamment le développement touristique.

Les opérations "1% paysage et développement" de ces premières années **répondent de ce fait en partie aux objectifs** des Chartes d'itinéraires et des Chartes Locales de Développement.

### **• Les villages étapes guidés par leur Charte de Qualité**

Les critères d'éligibilité des villages étape, définis dans la Charte de Qualité des villages étape, ont dirigé l'orientation des premières opérations vers :

- la **structuration de l'accueil touristique** : création ou amélioration de locaux d'accueil touristique, création d'emploi (souvent un emploi jeune) pour assurer un suivi tout au long de l'année, et une permanence d'ouverture de l'Office du Tourisme, ...
- l'**amélioration ou la création d'aires d'accueil**, du camping, d'un espace d'accueil pour caravanes,...

Les **réseaux aériens et les façades** constituant les dégradations du paysage les plus criantes, leur traitement, préalable à tout aménagement d'espace public, faisait également partie des priorités d'intervention.

### **• Le spectre des interventions pouvant bénéficier de financements au titre du "1%" quelquefois trop limité**

Des postes souvent onéreux tels que la **voirie** ne sont pas subventionnables, alors que son traitement participe fortement au paysage de rue. C'est d'autant plus important pour la requalification de l'ancienne RN20.

Un certain nombre d'**opérations de développement local** ne peuvent pas prétendre à un financement au titre du "1%" : par exemple l'aménagement en vue de son ouverture au public des "Pans de Travassac", une ancienne carrière d'ardoise sur le territoire communal de Donzenac, parallèlement à la reprise d'une activité ardoisière.

- **L'aspect financier des aménagements en reste le frein majeur**

Les responsables locaux affirment unanimement que pour des raisons financières, "les choses ne vont pas très vite par rapport à tout ce qui est à faire".

Au-delà des financements 1%, l'enveloppe restant à la charge des communes est souvent substantielle, surtout pour celles de petite taille.

L'enveloppe annuelle consacrée aux financements au titre du 1% par département, a suivi une progression les premières années. Actuellement cette augmentation se poursuit dans certains départements (par exemple la Haute-Vienne), se stabilise dans d'autres, mais connaît néanmoins des limites par rapport au nombre important de dossiers soumis.

Dans l'ensemble, les Départements sont assez satisfaits (voire agréablement surpris) du volume financier qui a pu être engagé.

## **L'IMPACT SUR L'ECONOMIE LOCALE**

Dans la plupart des cas étudiés, les effets propres des opérations 1% sont difficilement quantifiables car elles participent à une **dynamique d'ensemble**.

Dans les villages étape, on observe une synergie des effets, portée par le concept et surtout par la signalisation. C'est le classement en village étape qui apporte une dynamique, les opérations d'aménagement de type "1%" ne font qu'en améliorer la qualité.

Dans le cas de Gracay-St-Outrille, qui ne sont pas des villages étape, l'opération phare de requalification de la zone d'activités des Petits Fossés, ne possède pas de vocation touristique. Ses effets économiques restent locaux, mais cette opération a néanmoins permis à plusieurs artisans d'améliorer leurs conditions de travail, voire de développer leur activité. La réussite économique de ce projet a conforté les deux communes dans leur démarche intercommunale, qu'elles prévoient de développer. D'un point de vue paysager, cette opération est cependant critiquable dans le choix des matériaux, celui du mobilier et des végétaux qui manquent d'harmonie avec le site.

- **Les effets positifs du Label "village étape"**

Les effets positifs du label village étape sur l'économie locale sont reconnus de manière unanime par les commerçants, les responsables des Offices du Tourisme, les élus, les chargés du développement local et ceux du financement des opérations au titre du "1%".

A Vatan par exemple, les commerçants seraient revenus à leur chiffre d'affaires d'avant la déviation de la RN20 (rappel : déviation en 1992-93; classement en village étape en 1997)

Cependant, le tourisme ne fait bien vivre les commerçants **que pendant les vacances et les week-end prolongés**. En dehors de ces périodes, l'activité est maintenue par la consommation locale et une fréquentation plus diffuse par des touristes étrangers.

- **Un manque de mobilisation des commerçants**

Il existe actuellement un certain manque à gagner dû à l'**inadéquation du fonctionnement des commerces au nouveau mode de fréquentation** des villages étape. En effet, les pointes de fréquentation suivent un rythme rattaché aux heures de repas ou de repos, qui correspondent sou-

vent aux horaires de fermeture des commerces, alors qu'avant la déviation de la RN20, le flux d'automobilistes était suffisamment important et continu pour qu'une partie d'entre eux permettent le maintien de l'activité des commerces.

Une mobilisation des commerçants pour une meilleure adaptation de leur offre aux besoins des flux de fréquentation générés par les nouvelles démarches touristiques serait bénéfique. Mais ce fonctionnement traditionnel du commerce participe également au charme d'un village.

Cette démarche n'est cependant pas facile en raison d'un **manque de motivation** des anciennes générations (qui constituent la majorité du tissu commercial) pour le changement, de la **structure familiale de certains commerces** qui n'est pas toujours compatible avec un aménagement différent des horaires, et du **peu d'incitation des organismes consulaires** dont ils dépendent.

Selon certains responsables locaux, les **prémisses d'une certaine évolution** sont cependant perceptibles, après une période de prudence de la part des commerçants, qui attendaient les premiers résultats de cette politique touristique nouvelle.

Par exemple, confortés par les premiers effets positifs du classement en village étape, deux hôteliers de Bessines-sur-Gartempe (non étudié) ont récemment agrandi leur structure.

Les élus reconnaissent également que le **label de village étape a entraîné un coût important pour leur commune.**

#### • Une signalétique efficace

Mais le succès des villages étape est pour beaucoup lié à la signalétique et au **caractère évocateur du nom** et du **logo** du concept. Les aménagements paysagers réalisés dans ces communes contribuent fortement à l'amélioration de la qualité des espaces, et les financements au titre du "1% paysage et développement" en augmentent les moyens financiers, pour une mise en oeuvre plus rapide, et un potentiel de qualité plus important.

La signalétique et le terme de "village étape" sont suffisamment explicites et correspondent bien à l'offre de services qui y est proposée.

Une **enquête de satisfaction** menée en 1996 et en 1997, pour le compte du SETRA, analyse "l'évolution de 3 villages étape (Bessines-sur-Gartempe, Magnac-Bourg et Uzerche) et des performances de la signalisation". Cette enquête a été menée sur le site, auprès de voyageurs ayant séjournés dans un de ces villages étape.

Il en ressort que le logo des panneaux de signalisation implantés sur l'autoroute participe fortement à la décision de s'arrêter. Il est également l'élément principal de mémorisation du panneau. Les motifs d'arrêt sont la pause déjeuner ou l'étape. Dans le cas d'Uzerche, sa notoriété induit également une certaine fréquentation, indépendamment de l'incitation créée par le panneau de signalisation.

Après la sortie d'autoroute, l'accès au village étape ne pose aucun problème grâce à une bonne signalisation.

De nombreux automobilistes déclarent qu'ils auraient mieux prévu leur arrêt ou étape s'ils avaient connu les possibilités offertes, et affirment avoir l'intention de se rendre à nouveau dans ces villages étape

Par ailleurs, une **étude du CEREL** (Centre d'économie Régionale du Limousin), qui porte sur "l'Analyse économique de l'impact des villages étape sur le développement local : Bessines-sur-Gartempe, Magnac-Bourg et applicabilité à Uzerche", est en cours de finalisation.

- **Un effet positif de l'A20 sur les communes situées dans l'orbite des grandes villes**

A Graçay, comme à St-Outrille, qui ne sont pas des villages étape, on ressent également un impact positif, mais il est dû dans ce cas à la création de l'autoroute. En effet, cette infrastructure rapproche encore plus l'agglomération de Vierzon, et dans une moindre mesure de Châteauroux, et ces communes qui voient leur **population permanente croître fortement**. Monsieur le Maire parle "d'explosion" des effectifs scolaires.

Des **répercussions positives** sont perceptibles dans l'**artisanat du bâtiment**, ainsi que chez les **commerçants** (métiers de bouche, services,...).

Une **situation similaire** est constatée à **Donzenac**, localisé à quelques kilomètres au Nord de Brive. La demande de logements est croissante depuis plusieurs années, la liaison Donzenac-Brive étant déjà bonne avant la mise en service de l'autoroute, par l'ancienne RN20 ou par sa déviation correspondant à l'actuel tracé de l'A20. De même, le maintien d'une population active entretient une activité rentable pour les commerces et l'artisanat.

Pour les sites étudiés, bénéficiant de la proximité d'un gisement d'emplois, même lorsqu'il ne s'agit pas de villages étape, on n'observe donc **ni désertification des localités, ni extinction du commerce**.

## LES DEMARCHES MISES EN OEUVRE

- **Le plan de référence**

La réalisation d'un plan de référence est une **phase importante** dans la démarche de valorisation d'une localité. Cette étude est l'occasion de diagnostiquer la commune, d'en relever les atouts et les potentialités, les manques et les faiblesses, ainsi que de définir un programme d'actions à mettre en oeuvre à court et à moyen termes, et leur financement.

Le plan de référence sert de **cadre à la cohérence** et établit une **hiérarchisation des interventions** sur la commune. C'est pourquoi il fait partie des documents indispensables à la candidature au titre de village étape.

A Uzerche par exemple, il permet également de **dynamiser la démarche** de requalification de la ville en adéquation avec son image touristique, grâce à sa programmation concrète et opérationnelle.

- **Les opérations "Coeur de Village" et «Programme d'Aménagement de Bourg»**

Dans le Cher et dans l'Indre, existent les opérations "coeur de village" initiées par la Région Centre, qui permettent le financement d'**aménagement valorisant le centre de petites localités**. En Corrèze, les «Programmes d'Aménagement de Bourg» répondent au même principe. Pour obtenir une aide de ce type, une réflexion globale sur la requalification du bourg est nécessaire, ce qui apporte également de la cohérence dans l'organisation des interventions. Le spectre des projets concernés est cependant limité à l'aménagement de l'espace public, alors que le plan de référence couvre une thématique plus large qui intègre notamment le développement.

Dans les villages de Vatan, Graçay et St-Outrille, des démarches de types "coeur de village" étaient souvent antérieures à celles liées au "1% paysage et développement". De ce fait, ces dernières apparaissent plutôt comme un **complément ou un moyen de diversification des aides financières**. Par exemple, la requalification de la zone d'activités des Petits Fossés n'entrait pas dans le cadre des opérations couvertes par les aides "Coeur de Village".

- **Une certaine culture du développement local en Corrèze**

En Corrèze, le développement local lié au 1% a bien fonctionné, car ce département possédait déjà une certaine culture et un souci de la valorisation du "micro-atout".

Ce succès est également lié à une **stratégie de développement construite sur la base d'une série d'études** paysagères, architecturales et économiques le long de l'itinéraire corrézien de l'A20. Ces études ont permis de déterminer des territoires possédant des spécificités valorisables, et d'en **mobiliser les communes** autour de leur thèmes, alors que l'intercommunalité était peu pratiquée dans cette partie du département.

- **Des recommandations pour les documents d'urbanisme**

En **Corrèze** comme en **Haute-Vienne**, la réalisation d'un document de recommandations urbanistiques, architecturales et paysagères **pour la maîtrise de l'évolution des abords de l'autoroute** constitue également un outil utile pour les communes.

- **La dynamique des responsables locaux des villages étape**

Les villages étape apparaissent comme des pôles de fixation locale des services, mais leur réussite dépend également de la dynamique des équipes municipales et de celle des responsables des Offices du Tourisme.

- **Le début du rayonnement des villages étape dans leur environnement**

Après un premier temps, pendant lequel les villages étape mobilisaient une majorité de l'énergie et des moyen financiers, on évolue lentement vers leur rayonnement dans leur environnement. Par exemple, **Donzenac** démarre une démarche de développement touristique avec des communes environnantes, sur le thème des "Pays d'Art et d'Histoire". Par ailleurs, les financements au titre du "1%" concernent de plus en plus la création de sentiers de randonnée et d'itinéraires de découverte.

Vatan par contre, possède encore peu de relations avec ses communes voisines, notamment avec St-Outrille ou Graçay, mais le manque de structures d'hébergement et la limite départementale entre elles ne facilitent pas la situation.

- **Le début d'un réseau de villages étape**

De même, **la concertation et l'échange d'expériences** entre les villages étape s'amorcent, sachant que leur gestion et la dynamique sont essentiellement départementales. Il existe une **association économique des villages étape**, sous la "tutelle" de la Chambre de Commerce dont l'objectif est la rencontre et une meilleure connaissance des villages étape entre-eux, la représentation d'un porte-parole parmi les décideurs locaux, ainsi que la mise en place d'actions communes. L'une des premières actions est actuellement en cours : il s'agit de l'élaboration d'un **Plan de Communication** qui définira une stratégie pour affirmer le concept, leur rôle de "porte sur l'arrière-pays",... et de mieux se faire connaître.

On assiste également aux débuts d'un **effet de chaîne entre les villages étape**, notamment dans le Sud de l'autoroute20. La dynamique et la réputation des premiers servent aux plus récents.

Mais on peut d'ores et déjà noter des **craintes** de la part de certains responsables locaux vis-à-vis d'une concurrence entre les villages étape existants ou dans une perspective d'augmentation de leur nombre. D'autres entrevoient des perspectives dans l'évolution vers des thématiques complémentaires entre les villages étape, plutôt que le développement de nouveaux villages étape dans "l'arrière-pays" de l'autoroute.

## ANNEXE 1 :

---

### LISTE DES PERSONNES ET ORGANISMES CONSULTÉS

## LISTE DES PERSONNES ET ORGANISMES CONSULTÉS

NOM	ORGANISME, FONCTION	TÉLÉPHONE
Mr MOSCA-LINZELER	DDE Corrèze, Tulle mise en place et suivi du 1%	05-55-21-80-66
Mme BERGERON	CAUE Corrèze, Tulle paysagiste	05-55-26-06-48
Mr LACOSTE	Mairie de Donzenac secrétaire de Mairie	05-55-85-72-33
	Mairie de Donzenac accueil	05-55-85-72-33
Mr LAURENT	Office du Tourisme d'Uzerche président et secrétaire de Mairie	05-55-73-17-00
Mr CHAUMONT	DRE Limousin, Limoges cellule aménagement- habitat	05-55-11-73-33
Mme MICHAUD	DDE Haute-Vienne, Limoges suivi du financement «1%»	05-55-11-74-52
Mme MONFEFOUL et Mr BOURRE	DDE Haute-Vienne, Limoges développement local	05-55-11-74-60
Mr MAGNE	CAUE Haute-Vienne, Limoges suivi opération de façades	05-55-32-32-40
Mme FUMET	Office du Tourisme de Magnac-Bourg présidente	05-55-00-89-91
Mme GOURBIL	DDE Indre, Châteauroux suivi des opérations «1%»	02-54-53-20-35
Mme TROTIGNON	CAUE Indre, Châteauroux paysagiste	02-54-27-46-87
	Office du Tourisme de Vatan accueil	02-54-49-71-69
	Mairie de Vatan service tourisme	02-54-49-92-42
Mr MASSEREAU	Mairie de Vatan secrétaire de mairie	02-54-49-76-31

NOM	ORGANISME, FONCTION	TÉLÉPHONE
Mr BARTE	DDE Cher, Bourges suivi des opérations «1%»	02-48-55-45-71
Mr MALIGE	DDE Cher, subdivision de Vierzon suivi des travaux	02-48-52-92-92
Mr le Maire	Mairie de Ste Oustrille maire	02-48-51-11-21
Mme TERROCHON	Mairie de Graçay secrétaire de mairie	02-48-51-42-07
Mr CHARLES	Mairie de Graçay maire	02-48-51-42-07

De plus, pour chacun des sites analysés, des commerçants, des restaurateurs et des hôteliers ont été questionnés.

Nous remercions ces personnes et ces organismes pour leur accueil et leur collaboration.

**Page laissée blanche intentionnellement**

## ANNEXE 2 :

---

### LEGENDE DES TABLEAUX DE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS 1%

## **LÉGENDE DES TABLEAUX DE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS 1%**

(2ème colonne «Nature des opérations» des annexes 4 à 8)

### NATURE DES OPÉRATIONS :

#### LES ACTIONS :

A : actions concernant les sites naturels ou urbains, les paysages et les monuments

B : actions concernant le développement touristique

C : actions concernant des bâtiments ou ensembles de bâtiments appartenant à une collectivité publique

D : actions concernant des bâtiments ou ensembles de bâtiments appartenant à des personnes privées

E : actions concernant les lignes électriques et téléphoniques

F : aide à la qualité paysagère des terres remembrées

G : acquisitions immobilières

#### LES ÉTUDES :

H : études à caractère local

I : études préalables à l'élaboration des chartes d'itinéraire

J : études préalables à l'élaboration des chartes locales

ANNEXE 3 :

---

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

## **LISTE DES SIGLES UTILISES (dans les tableaux et dans le texte)**

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 du 1%
CODRA :	Conseil à la décision et à la réalisation en aménagement
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
DDR :	Dotation de développement rural
DGE :	Dotation générale d'équipement
DIREN :	Direction régionale de l'équipement
DRAC :	Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement
FDEL :	Fonds de développement de l'économie locale
FEDER :	Fonds européens de développement économique régional
FEOGA :	Fonds européens 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
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
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
ZPPAUP :	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

## ANNEXE 4 :

---

### DÉTAIL DU FINANCEMENT DES OPÉRATIONS 1% À DONZENAC

Contenu de l'opération	Nature de l'opération (voir annexe 2)	Localisation de l'opération	Maître d'ouvrage	Financement selon l'autorisation de programme				Observations
				Montant de la subvention au titre du 1%	Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	Montant et origine des autres subventions (FIDAR, PDZR, Département...) (abréviations voir annexe 3)	Montant total de l'opération	
		(Commune, canton, itinéraire,...)	Avec détail des noms des communes pour les regroupements	1	2	Indiquer le montant de chaque subvention 3	1+2+3 vérifier ce montant par rapport aux listes fournies	
Études préalables à la rédaction de la charte d'itinéraire : volet paysager (2/3 de l'étude), volet économie, et proposition de rédaction de la charte d'itinéraire, avec animation des réunions	I	Toute la traversée de la Corrèze	Etat	Direction des routes 210 400 F DATAR	210 400 F		210 400 F	La charte d'itinéraire a été imprimée en décembre 93.
Étude paysagère pour l'insertion d'une zone d'activités existante le long de l'A20 à Donzenac	H	Donzenac	Syndicat Intercommunal d'Allasac-Donzenac	Direction des routes 32 500 F DATAR	32 500 F		65 000 F	Les aménagements paysagers ont été réalisés au fur et à mesure des implantations des bâtiments
Étude du potentiel touristique de la vallée de la Vézère d'Uzerche à Brive, en vue de préparer la charte de développement touristique de la vallée de la Vézère		Toutes les communes de part et d'autre de la rivière Vézère	Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Vallée de la Vézère (SIAV)	Direction des routes 15 000 F DATAR	15 000 F		30 000 F	L'étude, peu coûteuse, a apporté de la matière pour la future charte Vézère et a contribué à mobiliser le SIAV autour du développement touristique, qu'il avait peu abordé jusque là.
Étude détaillée des abords de l'A20 pour repérer les édifices remarquables et les points noirs pour incorporation dans les chartes locales	I	Espaces proches tout le long de l'itinéraire	ETAT	Direction des routes 60 000 F DATAR	60 000 F		60 000 F	A été complétée par étude pour l'adaptation des documents d'urbanisme. Comprend aussi une banque de photographies et un relevé vidéo.
Impression de la charte d'itinéraire départementale	I	Itinéraire total sur la Corrèze	Etat	Direction des routes 31 000 F DATAR	31 000 F		31 000 F	
Étude du potentiel touristique des futurs villages étape et du pays avoisinant (Uzerche et Donzenac) pour bâtir une politique de promotion touristique	H	Pays d'Uzerche et de Donzenac	Communes d'Uzerche et de Donzenac	Direction des routes 48 000 F DATAR	17 856 F		113 856 F	A servi en particulier à mobiliser les acteurs locaux autour de la candidature des deux villages étape.
Étude du Plan de référence de Donzenac en vue de définir les actions à mener pour la mise à niveau et le développement touristique de Donzenac, candidat village étape	H	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 82 000 F DATAR	82 000 F		164 000 F	La commune et ses acteurs locaux, très mobilisés, ont réalisé une grande partie du programme dans le cadre d'un PAB*
Étude pour faire prendre en compte dans les documents d'urbanisme la préservation ou la mise en valeur des territoires proches de l'A20.	I	Tout l'itinéraire	Conseil d'Architecture et d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE) de la Corrèze	Direction des routes 50 190 F DATAR	50 190 F		100 380 F	Étude complémentaire à celle du bâti le long de l'autoroute (cf n°5)
Donzenac - Illumination du clocher de l'église véritable signal visible de l'A20 sur une longue distance	A	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 37 600 F DATAR	49 000 F	38 700 F	125 300 F	Donzenac, un des rares bourgs à être bien perçus sur l'A20 en Corrèze, devenu village étape depuis 1998, est ainsi bien présent de nuit.

Donzenac - Aménagement paysager de l'aire d'accueil du Salavert sur un ancien terrain vague situé en limite du bourg ancien.	A	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 401 000 F DATAR	238 252 F	PDZR : 162 748 F	802 000 F	L'aire du Salavert, est l'aire d'accueil du village étape - Un RIS y est installé. Les travaux de voirie ne font pas partie de l'opération, ils sont réalisés dans le cadre du PAB (cf ci-dessus).
Donzenac - Réalisation - conception de la cartographie exposée sur le RIS de l'aire d'accueil du village étape place de Salavert en complément de la carte générale de l'A20	B	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 53 000 F DATAR	53 000 F		106 000 F	Il s'agissait de compléter par une carte des ressources touristiques locales la carte générale A20.
Donzenac - Balisage des circuits de découverte du patrimoine du bourg ancien et des villages pittoresques des hameaux de la commune	B	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 144 000 F DATAR	240 000 F	PDZR : 96 000 F	480 000 F	Les aménagements des cheminements ne font pas partie de l'opération.
Donzenac - Enfouissement des lignes aériennes de France Telecom dans le cadre de la mise à niveau du village étape	A	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 165 150 F DATAR	134 943 F	Conseil Général : 200 000 F France Télécom : 600 907 F	1 101 000 F	L'enfouissement des lignes aériennes EDF a été réalisé sans l'aide du 1% dans le cadre de la participation exceptionnelle d'EDF à la politique du 1% en Corrèze.
Donzenac. Aide de la commune pour la réfection des façades des bâtiments privés du centre ancien et du village pittoresque de la Rochette	A - D	Commune de Donzenac	Commune de Donzenac	Direction des routes 200 000 F DATAR	138 658 F	61 342 F PDZR	400 000 F	Le 1% apporte à la commune 50% de l'aide qu'elle accorde aux propriétaires privés - Cette opération accompagne la réalisation du PAB.
Étude portant sur les huit villages retenus à titre expérimental pour la démarche village étape : diagnostic, définition de règles de sélection et d'axes de progrès.	I	Itinéraire A20 en Limousin : Vatan, Eguzon, Saint Benoit du Sault, Bessines, Pierre Bullière, Magnac-Bourg, Uzerche, Donzenac	DDE de la Haute Vienne	Direction des routes 50 000 F DATAR			50 000 F	Action constituant le point de départ d'une démarche d'aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire de l'A20.

**Page laissée blanche intentionnellement**

## ANNEXE 5 :

---

### DÉTAIL DU FINANCEMENT DES OPÉRATIONS 1% À UZERCHE

Contenu de l'opération	Nature de l'opération (voir annexe 2)	Localisation de l'opération	Maître d'ouvrage	Financement selon l'autorisation de programme				Observations
				Montant de la subvention au titre du 1%	Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	Montant et origine des autres subventions (FIDAR, PDZR, Département...) (abréviations voir annexe 3)	Montant total de l'opération	
		(Commune, canton, itinéraire,...)	Avec détail des noms des communes pour les regroupements	1	2	Indiquer le montant de chaque subvention 3	1+2+3 vérifier ce montant par rapport aux listes fournies	
Études préalables à la rédaction de la charte d'itinéraire : volet paysager (2/3 de l'étude), volet économie, et proposition de rédaction de la charte d'itinéraire, avec animation des réunions	I	Toute la traversée de la Corrèze	Etat	Direction des routes 210 400 F DATAR	210 400 F		210 400 F	La charte d'itinéraire a été imprimée en décembre 93.
Étude du potentiel touristique de la vallée de la Vézère d'Uzerche à Brive, en vue de préparer la charte de développement touristique de la vallée de la Vézère		Toutes les communes de part et d'autre de la rivière Vézère	Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Vallée de la Vézère (SIAV)	Direction des routes 15 000 F DATAR	15 000 F		30 000 F	L'étude, peu coûteuse, a apporté de la matière pour la future charte Vézère et a contribué à mobiliser le SIAV autour du développement touristique, qu'il avait peu abordé jusque là.
Étude détaillée des abords de l'A20 pour repérer les édifices remarquables et les points noirs pour incorporation dans les chartes locales	I	Espaces proches tout le long de l'itinéraire	ETAT	Direction des routes 60 000 F DATAR	60 000 F		60 000 F	A été complétée par étude pour l'adaptation des documents d'urbanisme. Comprend aussi une banque de photographies et un relevé vidéo.
Etude destinée à évaluer l'opportunité d'une nouvelle zone d'activités intercommunale en profitant du carrefour A20 - RN120 à Uzerche	J	Uzerche et communes voisines	Etat	Direction des routes 34 000 F DATAR	34 000 F		34 000 F	A été complétée par une étude paysagère des abords du giratoire sud et de recherche de localisation d'une future ZA. A permis de justifier l'approche intercommunale (inexistante auparavant) et la « protection » du site.
Impression de la charte d'itinéraire départementale	I	Itinéraire total sur la Corrèze	Etat	Direction des routes 31 000 F DATAR	31 000 F		31 000 F	
Étude paysagère et des principes d'aménagement autour du giratoire sud d'Uzerche, au carrefour A20 - RN 120	J	Échangeur sud d'Uzerche (les Balladours)	Etat	Direction des routes 30 000 F DATAR	30 000 F		30 000 F	A permis de sensibiliser les élus à l'enjeu de ce site, porte d'entrée sur Uzerche (village étape) et sur le pays de Tulle.
Étude du potentiel touristique des futurs villages étape et du pays avoisinant (Uzerche et Donzenac) pour bâtir une politique de promotion touristique	H	Pays d'Uzerche et de Donzenac	Communes d'Uzerche et de Donzenac	Direction des routes 48 000 F DATAR	17 856 F		113 856 F	A servi en particulier à mobiliser les acteurs locaux autour de la candidature des deux villages étape.
Étude du plan de référence d'Uzerche en vue de définir les actions à mener pour la mise à niveau et le développement touristique d'Uzerche, candidate village étape	H	Commune d'Uzerche	Commune d'Uzerche	Direction des routes 115 000 F DATAR	115 000 F		230 000 F	Longtemps attentistes, les acteurs locaux ont compris l'intérêt de la réflexion préalable pour repositionner la ville après la déviation par A20. Un contrat d'armature urbaine est en cours de négociation sur ces bases avec la Région.

Étude du patrimoine bâti vernaculaire en vue de définir une politique d'aide à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine ancien rural de la vallée de la Vézère	A	Itinéraires de découverte de la vallée de la Vézère	Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Vallée de la Vézère (SIAV)	Direction des routes 39 000 F DATAR	19 500 F	19 500 F	78 000 F	Diverses aides sont mobilisées par les propriétaires, selon le type de procédure utilisée sur le territoire (PDZR accompagnant les CRDC**, PAB,...).
Étude pour faire prendre en compte dans les documents d'urbanisme la préservation ou la mise en valeur des territoires proches de l'A20.	I	Tout l'itinéraire	Conseil d'Architecture et d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE) de la Corrèze	Direction des routes 50 190 F DATAR	50 190 F		100 380 F	Étude complémentaire à celle du bâti le long de l'autoroute (cf n°5)
Étude préalable et actions de mise en valeur du sentier longeant la Vézère d'Uzerche à Vontezac	A	Berges ou pentes le long de la Vézère	Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Vallée de la Vézère (SIAV)	Direction des routes 160 060 F DATAR	285 940 F		446 000 F	D'un grand intérêt touristique et pour favoriser les pratiques sportives (canoë - Kayak, escalade) le sentier a également montré son intérêt lors d'un récent exercice de sauvetage d'un train supposé accidenté sur la ligne SNCF Paris-Toulouse
Uzerche - Traitement paysager du terrain de camping situé sur les berges de la Vézère, en vue de la requalifier	A	Camping municipal en amont d'Uzerche en bordure de la Vézère	Commune d'Uzerche	Direction des routes 226 500 F DATAR	193 160 F	33 340 F: PDZR	453 000 F	Accompagne la mise à niveau 3° du terrain de camping et son agrandissement
Uzerche - Balisage des accès depuis l'autoroute, à partir des échangeurs Nord et Sud, pour le village étape agréé en 1996	B	Commune d'Uzerche	Commune d'Uzerche	Direction des routes 22 500 F DATAR	22 500 F		45 000 F	
Uzerche - Traitement des façades de l'ancienne gare la « Petite Gare » du Transcorrézien qui deviedra le siège de l'Office de Tourisme ; elle est localisée sur l'aire d'accueil du village étape	C	Commune d'Uzerche	Commune d'Uzerche	Direction des routes 195 900 F DATAR	388 585 F	45 515 (PDZR)	653 000 F	La deuxième tranche qui doit permettre l'installation de l'office de tourisme après réaménagement, est en cours.
Uzerche - Aménagement paysager de l'aire d'accueil du village étape, avec RIS, aire de jeux et aire de pique-nique, en bordure de la Vézère	B	Commune d'Uzerche	Commune d'Uzerche	Direction des routes 279 000 F DATAR	279 000 F		558 000 F	La charge financière importante des actions de requalification du bourg et surtout de la traversée par l'ex-RN20 ont entraîné le décalage de la 2ème tranche de l'aire. Les travaux de voirie sont exclus de l'opération.
Uzerche - création et balisage de circuits de découverte du bourg ancien, du tour des anciens remparts en longeant la Vézère, et l'ancienne Minoterie, base de loisirs	A	Commune d'Uzerche	Commune d'Uzerche	Direction des routes 126 000 F DATAR	294 000 F		420 000 F	La charge financière des autres investissements et le manque de moyens humains de l'office de tourisme ont fait déraiser la 2ème tranche du balisage.
Uzerche - Nettoyage des murs et soubassements rocheux des bâtiments publics du centre ancien le long de l'ex RN20 en traverse, et reprise des joints d'un morceau de soutènement.	A	Commune d'Uzerche	Commune d'Uzerche	Direction des routes 69 000 F DATAR	161 000 F		230 000 F	Abondamment noircies par des décennies de circulation intenses sur la RN 20, ces murs avaient besoin de retrouver une apparence présentable pour le village-étape.

<p>Étude portant sur les huit villages retenus à titre expérimental pour la démarche village étape : diagnostic, définition de règles de sélection et d'axes de progrès.</p>	<p>I</p>	<p>Itinéraire A20 en Limousin : Vatan, Eguzon, Saint Benoit du Sault, Bessinas, Pierre Bullière, Magnac-Bourg, Uzerche, Donzenac</p>	<p>DDE de la Haute Vienne</p>	<p>Direction des routes 50 000 F DATAR</p>			<p>50 000 F</p>	<p>Action constituant le point de départ d'une démarche d'aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire de l'A20.</p>
--	----------	--	-------------------------------	--	--	--	-----------------	---

## ANNEXE 6 :

---

### DÉTAIL DU FINANCEMENT DES OPÉRATIONS 1% À MAGNAC-BOURG

Contenu de l'opération	Nature de l'opération (voir annexe 2)	Localisation de l'opération	Maître d'ouvrage	Financement selon l'autorisation de programme				Observations
				Montant de la subvention au titre du 1%	Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	Montant et origine des autres subventions (FIDAR, PDZR, Département...) (abréviations voir annexe 3)	Montant total de l'opération	
		(Commune, canton, itinéraire,...)	Avec détail des noms des communes pour les regroupements	1	2	Indiquer le montant de chaque subvention 3	1+2+3 vérifier ce montant par rapport aux listes fournies	
Rédaction d'un document qualitatif adapté aux caractéristiques locales. Le document servira de base aux chartes locales et permettra de mettre à la disposition des collectivités locales des éléments qualitatifs intégrables aux POS, mettre à disposition des instructeurs ADS un outil d'évaluation des projets, disposer d'un outil adapté pour sensibiliser les maîtres d'ouvrage et d'oeuvre.	I	Itinéraire A20 en Haute Vienne	CAUE de la Haute Vienne	Direction des routes 10 000 F DATAR	10 000 F		20 000 F	La participation du CAUE est en fait une subvention du Conseil Général au CAUE.
Donner une densité touristique au village étape, chef de file d'un pays Promouvoir l'arrière pays du village étape pour inciter à sa découverte Faire du tourisme un facteur de développement économique des villages voisins du village étape Améliorer et conforter l'offre des pays traversés en termes d'aménagement, d'équipements et de prestations touristiques	B	Magnac Bourg	Magnac Bourg	Direction des routes 63 000 F DATAR	35 784 F	Conseil Régional 36 000 F Agence Française d'Ingénierie touristique 36 000 F	170 784 F	Le même type d'étude a été mené sur les autres villages étape potentiels. L'étude devait déboucher sur des actions concrètes des communes.
Réfection des façades vues depuis la voie publique, des immeubles privés situés dans la partie agglomérée des villages (définition d'un périmètre, élaboration de propositions de traitement par le CAUE).	D	Magnac Bourg	Sud 87 Développement	Direction des routes 90 000 F DATAR	190 000 F (CRDL)	Propriétaires 200 000 F	480 000 F	L'opération a eu beaucoup de succès et la même chose a été montée sur la Charte locale des Monts d'Ambazac puis sur les communes de la charte.
Étude permettant de préciser et hiérarchiser l'ensemble des projets communaux, la commune étant candidate au classement village étape	H	Magnac Bourg	Magnac Bourg	Direction des routes 35 000 F DATAR	10 000 F	Conseil Général 25 000 F	70 000 F	
Implantation d'un support avec plan du village mentionnant les prestations offertes et une carte touristique du pays environnant situé à côté de l'office du tourisme	B	Magnac Bourg	Magnac Bourg	Direction des routes 40 000 F DATAR	40 000 F		80 000 F	

Fourniture et pose de panneaux indiquant le village étape depuis l'A20 et le point information au cœur du village	B	Magnac Bourg	Magnac Bourg	Direction des routes 10 500 F DATAR	10 500 F		21 000 F	
Extension de la trame végétale avec plantations de platanes - Installation d'un éclairage public intégré à la trame végétale - Installation de bancs - Aire de pique-nique	A - B	Magnac Bourg	Magnac Bourg	Direction des routes 150 000 F DATAR	85 000 F	Conseil Général 157 000 F FIDAR : 157 000 F PDZR : 235 500 F	785 000 F	Projet inscrit dans le plan de référence.
Fourniture et pose de panneaux directionnels et panneaux complémentaires de jalonnement en agglomération	B	Magnac Bourg	Magnac Bourg	Direction des routes 25 000 F DATAR	25 000 F		50 000 F	Opération effectuée dans le cadre du label village étape.
Réfection d'un Snack bar (façades) visible depuis l'A20 et constituant un point noir	D	Magnac Bourg	Propriétaire privé	Direction des routes 50 000 F DATAR	130 000 F	FNADT : 30 000 F	210 000 F	
Effacement des réseaux aériens à la sortie nord de Magnac Bourg	E	Magnac Bourg	Syndicat départemental d'électricité	Direction des routes 399 630 F DATAR	711 550 F	commune : 220 920 F	1 332 100 F	Mise en valeur dans le cadre du label village étape.
Effacement des réseaux aériens à la sortie sud de Magnac Bourg	E	Magnac Bourg	Syndicat départemental d'électricité	Direction des routes 325 716 F DATAR	582 260 F	commune : 177 744 F	1 085 720 F	Mise en valeur dans le cadre du label village étape.
Étude portant sur les huit villages retenus à titre expérimental pour la démarche village étape : diagnostic, définition de règles de sélection et d'axes de progrès.	I	Itinéraire A20 en Limousin : Vatan, Eguzon, Saint Benoît du Sault, Bessines, Pierre Bullière, Magnac Bourg, Uzerche, Donzenac	DDE de la Haute Vienne	Direction des routes 50 000 F DATAR			50 000 F	Action constituant le point de départ d'une démarche d'aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire de l'A20.

**Page laissée blanche intentionnellement**

## ANNEXE 7 :

---

### DÉTAIL DU FINANCEMENT DES OPÉRATIONS 1% À VATAN

Contenu de l'opération	Nature de l'opération (voir annexe 2)	Localisation de l'opération	Maître d'ouvrage	Financement selon l'autorisation de programme			Montant total de l'opération	Observations
				Montant de la subvention au titre du 1%	Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	Montant et origine des autres subventions (FIDAR, PDZR, Département...) (abréviations voir annexe 3)		
		(Commune, canton, itinéraire,...)	Avec détail des noms des communes pour les regroupements	1	2	Indiquer le montant de chaque subvention 3	1+2+3 vérifier ce montant par rapport aux listes fournies	
Définition des potentialités et des besoins de mise à niveau afin de valoriser l'offre touristique locale Proposition de stratégie pour la promotion du village étape et des territoires voisins	B	Commune de Vatan	Commune de Vatan	Direction des routes 60 700 F DATAR	62 784 F	AFIT : 36 000 F	159 484 F	Non réalisée en 1994 : les études ont été reportées, le montant de la subvention attribuée par la DR ne correspondant pas au montant annoncé (cf action n°9)
Première tranche : Plantations de haies d'arbustes et créations ou restructurations de boqueteaux chez les particuliers Plantations d'une haie près de la station d'épuration de Brion Plantations d'alignement sur la RD 960 à l'entrée de Vatan	A	Vatan	Communauté de communes du canton de Vatan	Direction des routes 99 541 F DATAR	136 570 F		236 111 F	Fait générateur : forte volonté de la CDC du canton de Vatan de proposer la meilleure image possible de leur territoire. Cette action est distincte de celle menée par le Conseil Général
Dissimulation des réseaux de lignes aériennes situés le long de l'A20 et visible depuis celle-ci (650m.l.)	E	Vatan	EDF/GDF services Indre en Berry	Direction des routes 220 000 F DATAR	310 640 F		530 640 F	Suppression d'un point noir paysager très perceptible depuis l'A20 dans le paysage, très ouvert de la Champagne Berichonne. Implication très forte d'EDF. Action complémentaire des opérations ci-dessus
Deuxième tranche : - Plantations de haies « brise-vent » et de boqueteaux d'espèces locales à proximité des bâtiments d'exploitation agricoles et d'habitation (particuliers) (distance max : 2 km) - Création d'une haie fleurie et d'un bosquet	A	Vatan	CDC du canton de Vatan	Direction des routes 88 916,60 F DATAR	125 550 F		214 467 F	
Plan de référence de Vatan	B	Vatan	Commune de Vatan	Direction des routes 27 150 F DATAR	38 336 F		65 486 F	Label village étape : juin 97
Signalisation d'accès et urbaine au village-étape : - jalonnement du trajet entre l'A20 et le village (2 sens) - jalonnement piétonnier à l'intérieur du bourg (services, hébergement, restauration...)	B	Vatan	Commune de Vatan	Direction des routes 86 787 F DATAR	110 748 F		197 535 F	Opération indispensable au fonctionnement du village étape.

Création et implantation de Relais Informations Services - Cartographie (plans du bourg, des alentours) - immeubles vitrines à 3 emplacements : échangeurs Nord et Sud, centre-ville	B	Vatan	Commune de Vatan	Direction des routes 48 104 F DATAR	67 923 F		116 027 F	Opération indispensable au fonctionnement du village étape
Abattage d'arbres dépérissants et inesthétiques Suppression de glissières de sécurité Plantations d'arbres, de haies basses et hautes à effet brise-vent sur des tronçons d'itinéraires perçus depuis l'A20	A	Vatan	Conseil Général de l'Indre	Direction des routes 525 261,50 F DATAR	720 659 F		1 245 920 F	Opération en complément de celle de même nature ci-dessus. Problèmes d'acquisitions de terrains empêchant l'opération de s'achever
Étude portant sur les huit villages retenus à titre expérimental pour la démarche village étape : diagnostic, définition de règles de sélection et d'axes de progrès.	I	Itinéraire A20 en Limousin : Vatan, Eguzon, Saint Benoit du Sault, Bessines, Pierre Bullière, Magnac-Bourg, Uzerche, Donzenac	DDE de la Haute Vienne	Direction des routes 50 000 F DATAR			50 000 F	Action constituant le point de départ d'une démarche d'aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire de l'A20.

**Page laissée blanche intentionnellement**

## ANNEXE 8 :

---

DÉTAIL DU FINANCEMENT DES  
OPÉRATIONS 1% À GRACAY ET ST OUTRILLE

Contenu de l'opération	Nature de l'opération (voir annexe 2)	Localisation de l'opération	Maître d'ouvrage	Financement selon l'autorisation de programme				Observations
				Montant de la subvention au titre du 1%	Montant de l'apport en propre du maître d'ouvrage	Montant et origine des autres subventions (FIDAR, PDZR, Département...) (abréviations voir annexe 3)	Montant total de l'opération	
		(Commune, canton, itinéraire,...)	Avec détail des noms des communes pour les regroupements	1	2	Indiquer le montant de chaque subvention 3	1+2+3 vérifier ce montant par rapport aux listes fournies	
Elaboration d'une charte intercommunale d'aménagement paysager et de mise en valeur	I J	Saint Oustrille	Vierzon, Méreau, Saint Hilaire de Court, Massay, Nohent en Graçay, Graçay, Saint Oustrille	Direction des routes 150.000 F DATAR			150 000 F	Charte signée le 8/6/1993
Enfouissement des réseaux aériens dans le centre bourg de Graçay	E	Graçay	Graçay	Direction des routes 187.707 F DATAR	242 967,43 F	SDER : 114 895,57 F	545 570 F	
Enfouissement des réseaux aériens dans le centre bourg de Saint Oustrille	E	Saint Oustrille	Saint Oustrille	Direction des routes 50 148 F DATAR	53 022,20 F	SDER : 25 400,80 F Etat : 18 304 F	146 886 F	Cette opération a pris du retard car elle est dépendante de l'étude réalisée pour le plan de circulation concernant les communes de Graçay et de Saint Oustrille
Mise en valeur de l'Abside Saint Martin Valorisation touristique du centre bourg en liaison avec la commune voisine de saint Oustrille	A E	Commune de Graçay	Commune de Graçay	Direction des routes 201 750 F DATAR	348 739 F	Départ : 60 000 F Région CRIL : 272 002 F	882 491 F	Une subvention complémentaire a été attribuée voir ci-dessous
Aménagement de la place d'Avignon dans le cadre de la redynamisation du quartier en liaison avec les grands moulins et le centre bourg	A C	Commune de Gracay	Commune de Gracay	Direction des routes 230 750 F DATAR	430 250 F	Départ : 90 000 F(1) Départ : 90 000 F(2)	841 000 F	L'opération qui sera réalisée fin 98/99 a été retardée à cause de l'étude du plan de circulation sur les communes de Graçay et de Saint Oustrille
Valorisation de l'entrée du bourg par des plantations le long de la RD 83	A	Commune de Gracay	Commune de Gracay	Direction des routes 77 695 F DATAR	77 695 F		155 390 F	
Aménagement de l'aire d'accueil des « Portes de Plaisance »	D	Commune de Gracay	Communauté de communes de Graçay Saint Oustrille	Direction des routes 316 687 F DATAR			1 734 365 F	L'opération n'a pas été autorisée par l'Etat, car elle était en concurrence directe avec l'aire de service de Vornault distante de quelques kilomètres
Requalification du site industriel des « Petits Fossés », réhabilitation de bâtiments, construction de bâtiments neufs, aménagements paysagers	C G	Commune de Graçay et de Saint Oustrille	Communauté de communes de Graçay Saint Oustrille	Direction des routes 199 500 F DATAR	1 537 224,70 F	Départ : FDAL : 372 710 F départ : 25 232 F DDR94/96 : 1 184 989 F FIDAR 94 : 30 000 F DGE 95 : 178 500 F FEDER : 350 000 F FISAC(I/F) : 12 700 F SDER : 44 708,35 F	4 028 319,05 F	Opération complexe mais exemplaire a été réalisée en partenariat avec la DDAF
Enfouissement des réseaux aériens dans le centre bourg	E	Commune de Saint Oustrille	Commune de Saint Oustrille	Direction des routes 225 589 F DATAR	334 328 F	FT:129 041 F	688 958 F	
Aménagement des abords de l'Abside SaintMartin	A E	Commune de Graçay	Commune de Graçay	Direction des routes 160 895 F DATAR	721 596,00 F		882 491 F	
Requalification de la zone des « Petits Fossés ». (complément de l'opération ci-dessus)	C G	Communauté de communes de Graçay Saint Oustrille	Communauté de communes de Graçay Saint Oustrille	Direction des routes 92 755 F DATAR			4 028 319,05 F	

Aménagement du centre bourg - 1ère tranche	A	Commune de Saint Outille	Commune de Saint Outille	Direction des routes 80 989,55 F DATAR	136 706,45 F	DGE : 179 104 F	396 800 F	Cette opération était conditionnée par l'étude du plan de circulation sur les communes de Graçay et de Saint Outille
Dissimulation des réseaux route des Bois	E	commune de Saint Outille	commune de Saint Outille	Direction des routes 46 591,90 F DATAR	63 546,10 F	SDER : 19 296 F	129 433 F	Cette opération était conditionnée par l'étude du plan de circulation sur les communes de Graçay et de Saint Outille
Aménagement de la rue Ludovic Martinet et de la rue Basse, mise en confort piétonnier	A E	Commune de Graçay	Commune de Graçay	Direction des routes 393 224 F DATAR			1 926 465 F	retard
Étude portant sur les huit villages retenus à titre expérimental pour la démarche village étape : diagnostic, définition de règles de sélection et d'axes de progrès.	I	Itinéraire A20 en Limousin : Vatan, Eguzon, Saint Benoit du Sault, Bessines, Pierre Bullière, Magnac-Bourg, Uzerche, Donzenac	DDE de la Haute Vienne	Direction des routes 50 000 F DATAR			50 000 F	Action constituant le point de départ d'une démarche d'aménagement du territoire à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire de l'A20.

Ce document est propriété de l'Administration, il ne pourra être utilisé ou reproduit,  
même partiellement, sans l'autorisation du SETRA

© 1999 SETRA - Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 1999 - ISBN 2-11-090650-2



Ce rapport d'étude propose une analyse qualitative de 5 opérations réalisées dans le cadre de la politique 1% Paysage et développement sur l'autoroute A20. L'analyse consiste d'une part en une description fine et illustrée des opérations, et d'autre part en une appréciations de leur impact sur la qualité des paysages et le développement économique des territoires. Ce document complète le bilan qualitatif réalisé sur A75 (fascicule 2) ainsi que le bilan quantitatif déjà publié au SETRA.



Document disponible sous la référence **B0003** au bureau de vente du SETRA  
46, avenue Aristide Briand - BP 100 - 92225 Bagneux Cedex - France  
Téléphone : 01 46 11 31 53 - Télécopie : 01 46 11 33 55  
Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>

**Prix de vente : 175 F**