

L'UNIVERS DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER



SOMMAIRE

L'EXPÉRIENCE DU PARTAGE DE LA ROUTE.

01. L'espace de mobilité agricole (43).

DES ROUTES.

02. Une route d'hiver (15).

03. La démultiplication des routes (03).

04. Route « en lacune » (15).

05. Le circuit-motos de montagne (63).

06. Une « non-route » (15).

07. L'expérience des gorges (03+63).

08. Univers d'autoroute au lever du soleil (03).

ROUTES ANCIENNES / PATRIMOINE ROUTIER.

09. La « Nationale 7 », une « Route 66 » à la française (03).

10. Route 106 (63).

11. Génie civil (03).

12. Système de signes (03).

PETIT PATRIMOINE ROUTIER.

13. Bornes kilométriques Michelin (63).

14. Bornes kilométriques contemporaines (03).

15. Plaque Michelin (63).

16. Signes peints en blanc sur la route (15).

17. Route départementale en pierre de taille (15+43).

ARBRES DE BORDS DE ROUTE.

18. Sept kilomètres de hêtres (43).

19. Des platanes alignés sur plus d'1 kilomètre (03+43).

20. Alignement routier de pommiers (15).

21. L'élargissement des routes (03).

22. Sécurité = abattage des arbres (15).

23. La règle des quatre mètres (03+15+43+63).

24. Exemple de replantation d'un alignement d'arbres entre deux bourgs (03).

MURETS, EMPIERREMENTS, ENTRETIEN DES ROUTES.

25. Lutte contre les congères (15).

26. Empierrements rocheux (15).

27. La marque jaune (15).

INTERSECTIONS DE ROUTES.

28. Motif paysager du carrefour de montagne (63).

29. Accumulation en campagne (03).

30. Rond-point d'entrée de ville (03).

31. Nouveau rond-point et travaux routiers (63).

32. Naissance d'une entrée de ville (43).

33. Naissance d'une zone d'activité de campagne (15).

TRANSFORMATIONS DE ROUTES / MODERNISATIONS.

34. Les travaux sécuritaires de la RCEA (03).

35. Univers routier, talus et élargissement (15).

36. Talus routiers ordinaires et conséquences sur les milieux (15).

37. Rapport entre talus routiers et monde agricole (15).

38. Délaissés routiers reconvertis (63).

EFFETS DÉCLENCHEURS DES ROUTES ET AUTOROUTES.

39. Effet de route (63).

40. Route du Puy Mary (15).

41. Parc d'activité intercommunal entre Dore et Allier (63).

42. « Entrées de villes » et autoroutes (03).

43. L'échangeur de Saint-Julien-Puy-Lavèze (63).

44. L'extension de La Gare de Laqueuille (63).

45. Nouveaux hameaux au bord de l'autoroute (15).

ESPACES ROUTIERS PARTICULIERS.

46. L'aire de repos du Pas-de-Cère (15).

47. Parking-relais (63).

L'EXPÉRIENCE DU PARTAGE DE LA ROUTE

Direction de la publication :

Hervé VANLAER, directeur de la DREAL Auvergne

Conception, rédaction :

Collectif du Chomet*

Crédits photo, illustrations :

Dessins : Alexis PERNET

Photos : Victor MIRAMAND, Cyrille MARLIN, Marie BARET

**Le collectif du Chomet est un collectif interdisciplinaire composé de :*

Cyrille MARLIN, architecte et paysagiste dplg, docteur de l'EHESS, mandataire de l'équipe ; Marie BARET, Victor MIRAMAND, paysagistes dplg ; Alexis PERNET, paysagiste dplg, docteur en géographie ; Benjamin CHAMBELLAND, Stéphane DUPRAT, paysagistes dplg (Collectif Alpage) ; Nathalie BATISSE, ethnobotaniste ; Emmanuel BOITIER, consultant naturaliste, photographe ; Arnaud MISSE, architecte dplg, graphiste

01. L'ESPACE DE MOBILITÉ AGRICOLE

Département : Haute-Loire
Ensemble de paysages : 1.09 Mézenc
Famille de paysages : Hautes terres
Atelier mobile n°1 / 24.05.2011 / vers Présailles

Le partage de la route avec un troupeau de vaches qui l'emprunte pour aller au pré est une expérience routière ordinaire de moyenne montagne en Auvergne. La multitude de routes secondaires à taux de fréquentation peu élevé est un fragment de l'espace agricole. Les troupeaux et engins divers qui utilisent ces infrastructures au quotidien génèrent un univers visuel et sonore caractéristique et bien identifiable à certaines heures du jour et certaines époques de l'année.

L'Auvergne possède encore des reliques d'un patrimoine important de réseaux de circulation qui témoignent de l'époque où la transhumance du bétail était une pratique généralisée.



Image typique de l'utilisation des routes de moyenne montagne en Auvergne : le passage du troupeau sur un tronçon de route pour aller au pré.

DES ROUTES

02. UNE ROUTE D'HIVER

Département : Cantal
Ensemble de paysages : 1.08 Margeride
Famille de paysages : Hautes terres
Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / à Sistrières

A Sistrières en Margeride dans le Cantal, à l'entrée du village, un panneau «route d'hiver» indique le chemin à emprunter quand la neige s'est accumulée dans la «route d'été» au profil en creux. Le morceau de route dédouble la voie principale sur quelques dizaines de mètres. Les routes d'hiver sont de moins en moins nombreuses mais cette division d'ordre pratique est l'un des signes de la rudesse climatique qui caractérise le quotidien des habitants de ces hautes terres.



Dédoublement de route en Margeride dans le Cantal : à l'entrée du village de Sistrières, la route d'hiver en parallèle de la route principale.

03. LA DÉMULTIPLICATION DES ROUTES

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°24 / 28.02.2012 / D945 dir. des Deux-Chaises

La RCEA (Route Centre Europe Atlantique) a été construite dans les années 1970/80 en parallèle de la route départementale existante. A certains endroits, leur juxtaposition est perceptible de loin. A travers la campagne bourbonnaise, une quatre voies a été construite à côté d'une deux voies. Elles sont séparées d'une clôture et d'un parapet en béton. Cette juxtaposition rend visibles en même temps deux processus d'aménagement qui suivent des buts très différents : l'un relie des habitants entre eux, l'autre permet le transit à une échelle plus grande mais constitue une barrière spatiale dont le franchissement n'est possible que ponctuellement, là où des aménagements le permettent.



La RCEA à quatre voies qui traverse le département de l'Allier d'est en ouest et qui a vocation de mobilité à grande échelle cotoie parfois les routes départementales à usage plus local. L'expérience de dédoublement que ce rapprochement génère est parfois énigmatique.

04. ROUTE «EN LACUNE»

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 9.05 Vallée et gorges de l'Alagnon

Famille de paysages : Vallées, gorges et défilés

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / Charmensac.

La petite route qui permet de rejoindre la route nationale 122 depuis Charmensac dans le Cantal, à travers la forêt de versant de la vallée de l'Alagnon, est une route départementale dite « en lacune ». C'est-à-dire, qu'elle a été laissée dans son état de chemin renforcé sans avoir été bitumée sur une grande partie. C'est une des rares routes départementales de ce genre qui subsiste aujourd'hui en Auvergne. Elle témoigne d'un type de route disparu, situé entre la route secondaire bitumée et le chemin ou la piste. La disparition de cet échelon indique la simplification extrême des voies de déplacement en quelques grands types fonctionnels durant le 20ème siècle, remplaçant une culture complexe des routes, chemins, pistes et sentiers qui existait jusqu'à la fin du 19ème siècle, début de l'avènement de l'automobile.



Les routes en lacune, comme celle qui permet la descente depuis Charmensac dans la vallée de l'Alagnon dans le Cantal, relèvent d'un système de hiérarchisation des voies de déplacement qui a progressivement disparu dans le courant du 20ème siècle.

05. LE CIRCUIT-MOTOS DE MONTAGNE

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 1.02 Monts Dore

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°17 / 26.10.2011 / Montée au Col de la Croix Saint-Robert par la D36

Sur le plateau de la Durbise dans les Monts-Dore, la route qui monte au col de la Croix Saint-Robert est utilisée pour une course de côte. Elle a servi au moto-tour en 2008 et au tour de France cycliste. Le revêtement impeccable, la largeur de la route, les glissières, la passerelle indiquant le lieu de départ, l'aire d'atterrissage pour hélicoptère, les multiples dégagements et les motocyclistes qui la fréquentent régulièrement, donnent une ambiance d'infrastructure sportive de circuit de montagne. La vue panoramique en direction de la Limagne et des Monts du Forez jusqu'aux Monts de la Madeleine, la vue en contreplongée sur le lac Chambon et le château de Murol, finissent d'en faire une forme d'aménagement routier hors du commun.



La route de montagne qui mène au col de la Croix-Saint-Robert dans le massif du Sancy est un circuit pour motos. Toutes les infrastructures nécessaires à la compétition de haut niveau y sont présentes en plaine estives, en surplomb d'un immense panorama.

06. UNE «NON-ROUTE»

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 9.05 Vallée et gorges de l'Alagnon

Famille de paysages : Vallées, gorges et défilés

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / D221, vers Charmensac

La petite route D221 qui descend du plateau du Cézallier en direction de Charmensac, au bord de la vallée de l'Alagnon dans le Cantal, est un exemple rare de route « pure ». C'est-à-dire, dénuée de tous les standards actuels de réalisation des routes. Une « non-route » du point de vue des pratiques actuelles: profil déterminé par le terrain naturel, bas-côté non travaillé, absence de fossé. Les champs semblent butter contre la route exactement sur le même plan. Des frênes la bordent par intermittence. La simplicité de facture de cette petite route questionne le niveau de complexité et de technicité qui enveloppe la conception et la réalisation des routes actuelles.

Des routes profilées par le terrain naturel et dépourvues de fossés peuvent être la caractéristique de tout un secteur. Par exemple, à peu près partout sur le plateau du Devès, les routes ne sont pas bordées de fossés du fait de la capacité d'infiltration de l'eau dans le substrat basaltique. Il n'est pas aisé de se rendre compte de cette absence tant l'univers des routes nous est familier et échappe à une observation ordinaire précise.

07. L'EXPÉRIENCE DES GORGES

Département : Allier + Puy-de-Dôme
Ensemble de paysages : 9.01 Vallée et gorges de la Sioule
Famille de paysages : Vallées, gorges et défilés
Atelier mobile n°21 / 31.01.2012 / Route des gorges de Chouigny

Roland Barthes, dans *Mythologies*, parle de l'expérience des gorges de la façon suivante : « Au nombre des spectacles promus par le Guide Bleu à l'existence esthétique, on trouve rarement la plaine (sauvée seulement lorsque l'on peut dire qu'elle est fertile), jamais le plateau. Seuls la montagne, la gorge, le défilé et le torrent peuvent accéder au panthéon du voyage, dans la mesure sans doute où ils semblent soutenir une morale de l'effort et de la solitude ». La perte de l'horizon, le rapport de proximité aux roches et le rapport à un cours d'eau central sont trois composantes essentielles de l'expérience de la gorge. Les gorges de Chouigny font partie de la catégorie des gorges très accessibles traversées par une route. Dans ces gorges, la route permet de longer la Sioule en la surplombant à distance. Sinueuse, longeant les aspérités de vallée, bordée de parapets de pierres anciens et de barrières de sécurité en bois, elle est un ancien itinéraire privilégié promu par le Touring Club de France au début du 20ème siècle. Des tunnels ont été creusés dans les roches. Des rochers ont été coupés en deux pour faire passer la route. Des belvédères célèbres ont été aménagés sur certains rochers au-dessus de la route (Le Roc Armand). Des hôtels aux noms évocateurs (Beau Site, Les Roches...), plus ou moins abandonnés ou rénovés, jalonnent les gorges et témoignent de l'importance touristique qu'elles ont connu par le passé. Tous ces éléments sont caractéristiques d'une route pittoresque répondant aux attentes d'une forme de tourisme d'une époque ancienne. Les landes pâturées des flancs de la vallée ont été colonisées par la forêt de feuillus, comme dans beaucoup de gorges escarpées. Ces gorges sont classées au titre par la politique des sites de l'Etat.



La remontée de la route de la vallée de la Sioule, à la frontière entre l'Allier et le Puy-de-Dôme, est un archétype de l'expérience pittoresque des gorges. Cette expérience est de première importance en Auvergne et témoigne d'un passé touristique très largement promu par le Touring Club de France au début du 20ème siècle.

08. UNIVERS D'AUTOROUTE AU LEVER DU SOLEIL

Département : Allier

Ensemble de paysages : 8.03 Vallée du Cher

Famille de paysages : Vals et grandes rivières de plaine

Atelier mobile n°25 / 29.02.2012 / Sur l'A71, depuis Montmarault jusqu'à Vallon-en-Sully

L'A71, vers Vallon-en-Sully dans l'Allier, est aménagée selon trois grandes composantes qui relèvent de la manière dont on fait les autoroutes aujourd'hui :

1. La première, c'est la succession au fil des kilomètres de l'effet « légèrement au-dessus – légèrement en dessous » du niveau de la campagne traversée, du fait de la construction en déblai-remblai qui équilibre les déplacements de terre pour optimiser le niveau de la route. La campagne, tantôt apparaît plus clairement (surélévation légère), tantôt disparaît subrepticement (légère excavation).
2. La deuxième est la série complexe d'éléments souvent verticaux, qui se succèdent au fil des kilomètres : panneaux bleus d'indications autoroutières, panneaux, ouvrages d'art sous lesquels on passe, panneaux indicateurs de sites ou de paysages célèbres, portiques d'information autoroutière qui enjambent la voie, poteaux des fils électriques qui traversent l'autoroute, une croix dans un champ à quelques mètres de l'emprise autoroutière, beaucoup d'antennes de télécommunication, des manches à air pour indiquer le sens du vent...
3. La troisième a à voir avec l'enclos. Tout le long, la clôture qui sépare la route du territoire traversé indique qu'on se situe dans un espace contemporain d'enfermement confirmé par le péage obligatoire d'entrée et de sortie. Les grandes infrastructures de déplacement ont aujourd'hui à concilier les enjeux de sécurité et de respect de l'environnement et participent, ce faisant, à la problématique de l'enfermement et de la séparation des espaces.



Comme sur toutes les autres autoroutes de France, l'expérience de l'autoroute A71, entre Montmarault et Vallon-en-Sully, est faite de l'espace des quatre voies de bitume, des bandes blanches, du terre-plein central, de la bande d'arrêt d'urgence, des linéaires de plantation horticoles et du système de canalisation des eaux pluviales.

**ROUTES ANCIENNES /
PATRIMOINE ROUTIER**

09. LA «NATIONALE 7»: UNE «ROUTE 66» À LA FRANÇAISE

Département : Allier

Ensemble de paysages : 8.01 Val d'Allier

Famille de paysages : Vals et grandes rivières de plaine

Atelier mobile n°23 / 29.02.2012 / le long de la Nationale 7

La Nationale 7 est un mythe. C'est peut-être l'équivalent pour les français de ce qu'est la Route 66 pour les Américains. C'est une expression spatiale des congés payés. Elle permettait la descente des vacanciers du nord vers la Provence et la Côte d'Azur. Beaucoup de films en montrent des images anciennes, avec les alignements d'arbres qui l'ombrageaient. L'Allier était un passage obligé le long de cette descente vers la Méditerranée. Aujourd'hui, la route a progressivement perdu son caractère légendaire. Les arbres ont été très largement abattus pour des raisons de sécurisation ou d'élargissement des voies. A l'arrivée dans les agglomérations plus ou moins grandes, des zones d'activités ou des zones commerciales sont apparues aux entrées de ville. L'observation de ces transformations et de cette évolution dans le temps peut donner un aperçu concentré de l'évolution de nos modes d'aménagements et modes de vie tout au long du 20ème siècle. L'histoire des congés payés s'accompagne de celui de l'avènement de l'automobile qui a envahi la manière dont on conçoit et fabrique notre environnement ordinaire.

10. ROUTE 106

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 1.10 Monts du Forez

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°28 / 21.05.2012 / D106 dir. Valcivières

La route 106 dans le Forez, qui permet de redescendre du Col des Supeyres dans la plaine, fait partie du Top Ten des routes les plus belles de l'Auvergne. C'est une route de vallon. La vue panoramique en légère contreplongée depuis La Moranie relève de la carte postale typique du Forez et donne un aperçu de l'atmosphère qu'on y trouve. Le hameau du Puy implanté sur le sommet d'une crête, entouré d'arbres de proximité, surplombe des pentes de prairies sur fond de vallons et de sommets forestiers. Un peu plus bas, avant l'entrée dans Valcivières, une vue panoramique en plongée s'ouvre sur la vallée et les hameaux suspendus en limite de reliefs. Le point de vue a été aménagé en belvédère : une chappe de béton a été coulée au sol, une table de pique-nique et une barrière de bois ont été installées. En contrebas, une aire de camping-car a été aménagée au bord de la route : des arbres ont été plantés, alignés, une bordure a été installée en limite, un emplacement pour bacs de tri sélectif a été délimité par des clôtures pleines en bois.



La route 106, dans les monts du Forez, a gardé un caractère pittoresque, à l'écart de la standardisation des aménagements routiers.

11. GÉNIE CIVIL

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°25 / 29.02.2012 / D953 forêt de Tronçais

Le système des routes qui permet de traverser la forêt de Tronçais, en forme de quadrillage soumis aux aléas du léger relief, linéaire et fonctionnel, marqué par un système de signes végétaux au niveau des croisements de routes, qui servent au repérage et à la localisation, est typique de l'histoire de l'aménagement des infrastructures forestières à l'époque des anciens corps d'états : Eaux et Forêts, Ponts et Chaussées...

Ce réseau routier est un témoignage historique d'une pratique de l'aménagement tel qu'il a été pratiqué par le passé, qui alliait des préoccupations à la fois fonctionnelles et esthétiques. Il est à mettre aux côtés des infrastructures ferroviaires du 19ème siècle et du début du 20ème siècle et des grands travaux d'infrastructures hydrauliques comme les canaux ou les barrages.

Les autoroutes du 20ème siècle s'inscrivent dans cette généalogie du génie civil et de l'aménagement du territoire.



Le système routier des forêts domaniales, comme celui de la forêt de Tronçais, est le témoin d'une conception de l'aménagement à la fois fonctionnaliste et paysagère, ne dissociant pas raison pratique et outils esthétiques comme l'illustrent les systèmes visuels basés sur la présence de certains arbres au niveau des carrefours...

12. SYSTÈME DE SIGNES

Département : Allier
Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais
Famille de paysages : Bocage
Atelier mobile n°25 / 27.03.2012 / forêt de Tronçais

Le principe qui régit l'aménagement d'un carrefour forestier dans les grandes forêts domaniales de l'Allier s'apparente à celui qui était utilisé pour aménager l'approche d'une écluse le long des canaux.

Au niveau du carrefour forestier (ou « rond »), des conifères isolés étaient plantés pour servir de repères, comme des « panneaux de signalisation ». A l'origine, l'aménagement de ces « ronds » fut pensé pour faciliter la circulation lors de la pratique de la chasse à courre dans ces grands massifs royaux. Au fil du temps, des essences particulières, souvent exotiques et ornementales - tout spécialement des résineux, ont été utilisées pour marquer les carrefours. Ces aménagements sont assez typiques des grands massifs domaniaux de plaine.

De manière analogue, le long des canaux, on ne rencontrait pas les mêmes arbres selon qu'on arrivait sur une écluse ou sur une ville par exemple. La mise en place d'un code organisé de signalisation par le biais des essences plantées a été, pendant longtemps, un outil d'aménagement des infrastructures territoriales à grande échelle et le fait des différents corps d'ingénierie aménageurs.



L'univers contrôlé des signes en forêt domaniale, comme dans celle de Tronçais dans l'Allier, relève d'un savoir faire historique. Les arbres y jouaient un rôle de repérage de premier plan selon un code précis, comme ici au niveau d'un carrefour.

PETIT PATRIMOINE ROUTIER

13. BORNES KILOMÉTRIQUES MICHELIN

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°24 / 28.02.2012 / D185, vers Les Cosses

Dans un bourg du bocage bourbonnais de l'Allier, près des Cosses, ont été alignées d'anciennes bornes kilométriques Michelin. Un modèle cubique des années 1960, en béton et plaque d'émail, qui vient remplir le catalogue ordinaire des bornes de bords de route. Il témoigne d'une histoire très changeante de ces objets, qui participent de l'environnement quotidien des habitants à une époque donnée. Il entre dans la catégorie du petit patrimoine routier auquel on ne fait pas très attention mais qui a un air de photographie de Raymond Depardon. Les bornes creuses alignées parmi des plantations d'arbustes décoratifs au bord de la route sont maintenant utilisées comme bacs à fleurs.



Les bornes Michelin de toutes les époques restent parfois au bord des routes et témoignent d'une évolution de ces présences infra-ordinaires comme en parlait Georges Pérec.

14. BORNES KILOMÉTRIQUES CONTEMPORAINES

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.05 Bocage des basses marches du Bourbonnais

Famille de paysages : Montagnes boisées

Atelier mobile n°23 / 27.02.2012 / D7 dir. Mayet-de-Montagnes

Au bord de la route, sur le bas côté, une borne kilométrique contemporaine a été installée. Elle n'est plus fichée en terre comme les anciennes bornes en pierre ou en béton, mais a pris la forme d'un panneau routier. L'ancienne borne de pierre ancrée dans le sol est devenue poteau aérien, plus léger. Une « pierre » de plus à ajouter à l'histoire des éléments qui bornent notre environnement ordinaire, dont on n'aperçoit plus les transformations progressives.



Borne kilométrique nouvelle. La culture de la pierre a été remplacée par celle des matériaux composites, des matières plastiques et du métal.

15. PLAQUE MICHELIN

Département : Puy-de-Dôme
Ensemble de paysages : 4.05 Combrailles
Famille de paysages : Campagnes d'altitude
Atelier mobile n°21 / 31.01.2012 / D99, à Outre

Une plaque Michelin ancienne est toujours fichée dans l'angle de murs d'une maison du bourg d'Outre dans les Combrailles du Puy-de-Dôme. Au carrefour, elle indique toujours la direction de Combronde. Elle fait partie des formes diverses de petit patrimoine routier, univers ordinaire de signes et petits ouvrages techniques que l'on rencontre encore au fil des routes d'Auvergne.



La petite histoire des panneaux indicateurs et des bornes kilométriques fait partie d'une petite mémoire collective renouvelée par les évolutions des matériaux. Ici, à Outre, dans les Combrailles, une ancienne plaque Michelin.

16. SIGNES PEINTS EN BLANC SUR LA ROUTE.

Département : Cantal
Ensemble de paysages : 9.05 Vallée et gorges de l'Alagnon
Famille de paysages : Vallées, gorges, défilés
Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / D17 dir. Lubilhac

Au bord de la route, un puisard construit il y a longtemps, en pierre, peut être regardé comme un petit patrimoine des services de l'Etat. Il n'en reste plus beaucoup aujourd'hui. Ils ont été remplacés par des puisards en béton. Sous la route, le tuyau est en béton. Avant, il était fait de dalles de pierres.

Sur la route, les services des routes ont peint en blanc de nombreuses marques sur le bitume près des bas-côtés. Ce sont des PR : des Points Repères. Ils ont servi à la fabrication d'une base de données routières. Les lignes indiquent les passages d'aqueducs. Les ronds sont peints tous les kilomètres et remplacent les anciennes bornes kilométriques devenues désuètes et moins précises après la quantité importante de travaux de nouvelles routes ou de rectification des anciennes réalisés durant les dernières décennies.

Un grand trait blanc peint sur la route, perpendiculairement au sens de la marche, fait partie de la base de données routières. Il indique la limite administrative entre la commune de Massiac et celle de Lubilhac.



La route D17 dans le Cantal, près de Massiac, est un musée à ciel ouvert du petit patrimoine routier et des techniques de repérage et de communication employées par les services des routes pour la gestion, la réfection ou l'aménagement des routes.

17. BORNE DÉPARTEMENTALE EN PIERRE DE TAILLE.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 9.05 Vallée et gorges de l'Alagnon

Famille de paysages : Vallées, gorges, défilés

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / D17 dir. Lubilhac

Le long de la route départementale 17, près de Lubilhac dans l'Est cantalien, une ancienne borne kilométrique en pierre taillée, de grande dimension, sert à signaler la démarcation entre le département du Cantal et celui de la Haute-Loire. Ce genre de bornes départementales devient de plus en plus rare le long des routes. Comme les bornes kilométriques, elles sont remplacées par des panneaux métalliques. Les bornes anciennes, par leur rareté et leur âge sont une forme de patrimoine routier. Bien que devenues désuètes, par suite des divers travaux de routes qui ont modifié les distances kilométriques entre les bornes, leur retrait systématique pose question.

Une route est un linéaire de signes, une grande source d'émission de signes dans les territoires. La route D7, puis la D175 et la D12, témoignent encore de l'existence de ce petit patrimoine ordinaire auquel on n'accorde que peu d'attention. On peut aussi envisager une lecture des territoires au travers de leurs émissions de signes. Émissions à laquelle l'univers des routes participe de manière importante, au même titre que les antennes téléphoniques, les relais de télévision plus rares, et d'une certaine manière les constructions anciennes défensives comme les châteaux ou les fermes fortes... Tous ces systèmes de signes résultent d'un processus relativement similaire d'implantation dans le territoire, une forme de dispositif général d'aménagement entièrement orienté vers un objectif : voir et être vu. Il y a d'ailleurs une relation entre toutes ces formes d'aménagements qu'il faudrait défricher.



Autour de l'ancienne borne départementale (Cantal / Haute-Loire), des signes routiers divers. Au sol, un trait blanc indique le passage d'un aqueduc pour évacuer l'eau d'un côté de la route vers l'autre côté où un fossé a été creusé au bord du champ. Univers de signes peut-être pas si anodin.

ARBRES DE BORDS DE ROUTE

18. SEPT KILOMÈTRES DE HÊTRES.

Département : Haute-Loire
Ensemble de paysages : 1.08 Margeride
Famille de paysages : Hautes terres
Atelier mobile n°5 / 26.06.2011 / RD590 vers Pinols

Après Pinols, en Haute-Loire en Margeride, la route est bordée d'un alignement d'arbres encore conséquent. La première particularité de cet alignement est que ce sont des hêtres. Ils sont relativement âgés. Des résistants du Mont Mouchet auraient inscrit les messages que l'on peut lire sur leur tronc. Certains hêtres ont été coupés pour élargir la route. La deuxième particularité est que l'alignement fait sept à huit kilomètres de longueur environ. Les hêtres sont parfois à découvert, parfois pris dans la forêt que traverse la route. Ce genre d'alignement caractéristique des territoires d'altitude est en voie de disparition du fait principalement des travaux d'élargissement et de normalisation des routes.



Les hêtres alignés le long de la route départementale avant et après Pinols, en Haute-Loire, sont un rare exemple d'alignement de hêtres conservé dans la région. Au-delà de la mort naturelle des hêtres, des travaux routiers d'élargissement ont contribué à découper l'alignement en fragments multiples.

19. DES PLATANES ALIGNÉS SUR PLUS D'UN KILOMÈTRE.

Département : Allier / Haute-Loire

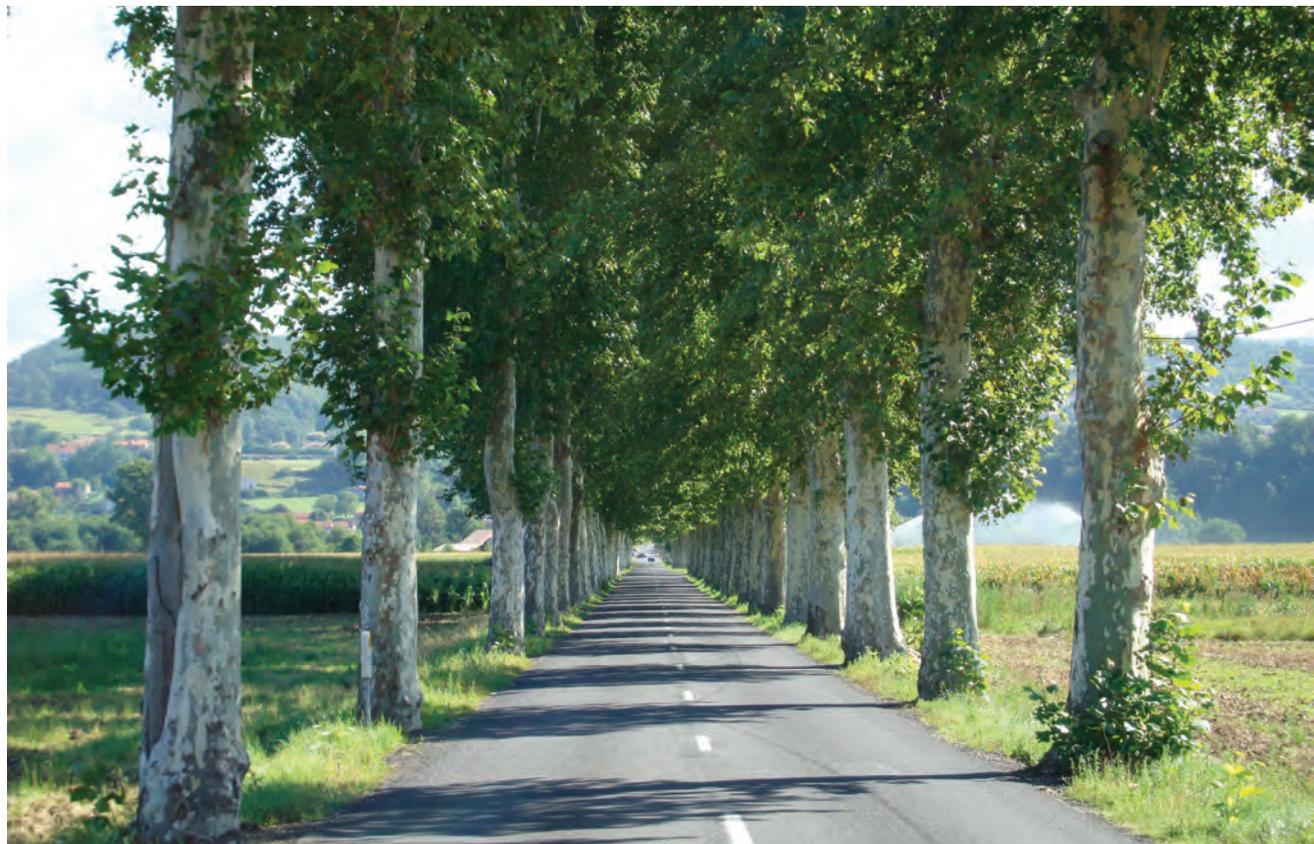
Ensemble de paysages : 5.01 Bocage bourbonnais / 6.05 Limagnes de Brividois

Famille de paysages : Bocage / Limagnes

Atelier mobile n°27 + 7 / 29.02.2012 + 23.06.2011 / Lurcy-Lévis + Lamothe

L'entrée du bourg de Lurcy-Lévis dans l'Allier, en arrivant par le sud, est un alignement de platanes, taillés en demi-couronne faisant voûte, de plus d'un kilomètre de long. L'alignement accompagne la route bordée de maisons jusqu'au centre du bourg, la place de l'église. C'est peut-être le plus long d'Auvergne. Il rappelle l'alignement de platanes le long de la route qui relie Brioude à Lamothe (photo), coupé en deux tronçons de 800 mètres de long chacun par des aménagements routiers plus récents.

Le très long alignement de platanes de Lurcy-lévis a une particularité, au-delà de sa longueur devenue rare. Il démarre hors de la ville et s'achève en son centre. En somme, il traverse l'entrée de ville sans pouvoir y être associé uniquement. C'est peut-être un exemple de forme d'aménagement qui peut permettre de reconsidérer la façon dont on aborde la question des entrées de villes.



Les alignements de platanes le long des routes en entrée de bourgs ou reliant deux bourgs, comme ici Brioude et Lamothe en Haute-Loire, sont encore nombreux en Auvergne. Ce sont les vestiges d'une pratique d'aménagement routière ancienne. L'ombrage et la protection contre le vent y prenaient une part importante. Les élargissements de routes depuis des décennies les ont progressivement décimés.

20. ALIGNEMENT ROUTIER DE POMMIERS.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 4.06 Châtagineraie cantalienne

Famille de paysages : Campagnes d'altitude

Atelier mobile n°14 / 30.09.2011 / RD219, La Barésie

Au bord de la route encadrée par deux prairies, des arbres fruitiers forment un alignement routier sur une distance de 200 mètres environ avant d'entrer dans le village. C'est une « entrée de ville » singulière à pommiers. C'est une forme originale de verger, en alignement de bord de route. Le verger ne consomme pas l'espace agricole et agrémente l'arrivée sur le bourg. Certains pommiers ont dépéri et ont été remplacés par des jeunes.

Les troncs des arbres se trouvent de l'autre côté d'une clôture dans les prés. Les houppiers dépassent sur la route. Le Code Rural dit que la branche qui se trouve au-dessus de la route ne peut être récoltée qu'avec accord du propriétaire. Après une certaine date de récolte, les pommes qui se trouvent sur la voie publique peuvent être récoltées par quiconque le désire.



Alignement de pommiers en entrée de bourg, à La Barésie dans le Cantal.

21. L'ÉLARGISSEMENT DES ROUTES.

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°26 / 28.03.2012 / RD73, vers Meillers

La route départementale 73 près de Meillers a subi des travaux d'élargissement. Le service des routes du Conseil Général a élargi l'emprise de quelques mètres au moyen de grands accotements, pour des questions de sécurité. En 2011, quatre ou cinq kilomètres sont aménagés. Les haies ont été arrachées. De gros chênes ont été coupés des deux côtés de la route. Des arbres ont été replantés en alignement à quelques mètres en contrebas de la chaussée surélevée.

A d'autres endroits, le Conseil Général travaille à la préservation de zones de bocage. Cet aménagement est significatif de l'enjeu de la cohérence des politiques publiques et témoigne de la difficulté à concilier des intérêts parfois concurrents.



Les aménagements des bords de routes font souvent disparaître les arbres d'alignement. Les raisons de sécurité ou de développement local sont avancées. Parfois, des arbres sont replantés. Dans certains cas, comme pour cette route qui traverse le bocage bourbonnais dans l'Allier, l'abattage des arbres est un acte dont la valeur réelle, mais aussi symbolique et immatérielle, ne doit pas être sous-estimée.

22. SÉCURITÉ = ABATTAGE DES ARBRES.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 4.03 Contreforts de la Margeride

Famille de paysages : Campagnes d'altitude

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / vers Talizat

Près de Talizat, dans l'est du Cantal, la route a été élargie. Tous les arbres d'alignement, des frênes, ont été arrachés sur un côté. Plus loin, l'élargissement de la route a impliqué la disparition des arbres des deux côtés. Les raisons de l'élargissement : gain de temps et sécurité. Les questions de sécurité routière sont souvent évoquées comme motif à l'abattage des arbres. Les alignements d'arbres de bords de routes, comme les haies, disparaissent progressivement mais selon des logiques différentes : les premiers pour des questions de remembrement et de gestion, les secondes pour des questions de sécurité routière et de désenclavement.

23. LA RÈGLE DES QUATRE MÈTRES.

Département : Allier, Cantal, Haute-Loire, Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : Tous

Famille de paysages : Toutes

Atelier mobile n°24 / 28.02.2012

Depuis une cinquantaine d'années, le renouvellement des alignements d'arbres le long des routes n'est plus systématiquement assuré. Il existe pourtant un réel enjeu à réfléchir au remplacement de ces éléments très structurants dans le paysage. Souvent, les arbres existants se situent sur des terrains privés. Il serait bénéfique de mettre en œuvre, à l'échelle des départements, un plan de gestion qui permettrait de faire un bilan de l'existant et d'établir les possibilités de gestion de ces arbres et leur renouvellement progressif en fonction des situations et des propriétaires.

La règle des quatre mètres.

Tout arbre planté au bord d'une route est un risque d'accident potentiel. Pour chaque projet neuf, la distance de plantation adoptée par rapport au bord de la route est de quatre mètres. Ce n'est pas toujours possible. Une forme de projet consiste à passer un contrat avec un agriculteur pour pouvoir planter chez lui, mais ce genre de procédé échoue souvent si l'agriculteur n'entretient pas les arbres.

Le réaménagement de routes visant à leur sécurisation.

Pour sécuriser les alignements, on observe parfois la mise en place de glissières de sécurité. Mais des contraintes techniques et financières aboutissent souvent à l'abattage des arbres.

24. EXEMPLE DE REPLANTATION D'UN ALIGNEMENT D'ARBRES ENTRE DEUX BOURGS.

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°24 / 28.02.2012 / RD945, Tronget

Pour relier bourg du Montet et celui de Tronget dans l'Allier, le long de la route départementale, une « liaison piétonnière » qui sert de piste cyclable a été aménagée récemment. Elle dessert le camping et le terrain de la future extension du cimetière à l'entrée de Tronget. Des tilleuls ont été plantés en alignement, espacés de quelques mètres et décalés de la piste cyclable, côté champs. Un fossé les sépare. Le long de la route, de chaque côté, il y déjà des tilleuls alignés. Ils sont anciens et taillés en têtard. Le projet de liaison piétonne a permis d'anticiper le remplacement des vieux tilleuls.

**MURETS, EMPIERREMENTS,
ENTRETIEN DES ROUTES**

25. LUTTE CONTRE LES CONGÈRES.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 4.03 Contreforts de la Margeride

Famille de paysages : Campagnes d'altitude

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011

Dans le département du Cantal, il y avait, par le passé, beaucoup de murets au bord des routes. Ils bloquaient la neige et des congères se formaient. Un grand nombre d'entre eux a été supprimé. La lutte contre les congères est un point central pour l'entretien des routes. Le retrait des murets est un premier moyen de réduire leur formation. Un deuxième moyen est la mise en oeuvre d'un profil en pente douce limitant les aspérités de relief au maximum. La pente adoptée est de un pour six. Un autre moyen est le repérage des broussailles en bord de route à l'automne, une plante pouvant être le déclencheur d'une congère.

La lutte peut être parfois assez aléatoire. Récemment, deux épisodes neigeux ont confirmé qu'aucune prévision ou aucun travail d'aménagement ne peut être infaillible. A deux reprises, ces dernières années, le vent a soufflé dans un sens inhabituel par temps de neige. Il est venu de l'est. Des congères se sont formées en grand nombre.

26. EMPIERREMENTS ROCHEUX.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 9.05 Vallée et gorges de l'Alagnon

Famille de paysages : Vallées, gorges et défilés

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011 / RD17, près de Massiac.

A la suite du glissement d'un talus sur la route départementale 17 en montée vers les Martres près de Massiac, le service des routes du Conseil Général a construit un empierrement pour retenir le terrain. L'ouvrage ponctuel d'une dizaine de mètres a l'apparence d'une sorte de pansement après accident. Les rochers de basalte utilisés viennent de la carrière de Neussargues. Les murs de l'autre côté de la route, sur une grande partie de la montée, sont en schiste.



Blocs de basalte provenant de la carrière de Neussargue, utilisés pour empierre un talus instable en bord de route de campagne, aux environs de Massiac dans l'est cantalien.

27. LA MARQUE JAUNE.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 9.05 Vallée et gorges de l'Alagnon

Famille de paysages : Vallées, gorges et défilés

Atelier mobile n°10 / 20.07.2011

A partir de Sainte-Mary-le-Cros, sur la route départementale D14 vers Peyrusse dans le Cantal, dans une montée, une réparation localisée de la route est programmée. Elle est indiquée par des marques jaunes au sol et une indication : PATA (Point à Temps Automatique).

Le gravillonnage, pratiqué pour ce type de réparation, est une technique simple utilisée pour rajouter une nappe de bitume quand la nappe d'origine est très altérée. Cette pratique évite de refaire le bitume entièrement. L'opération à réaliser sur la petite route pentue a pour objectif d'entretenir la chaussée. Le regravillonnage est une émulsion de bitume et de gravillons.

INTERSECTIONS DE ROUTES

28. MOTIF PAYSAGER DU CARREFOUR DE MONTAGNE.

Département : Puy-de-Dôme
Ensemble de paysages : 1.02 Monts Dore
Famille de paysages : Hautes terres
Atelier mobile n°17 / 26.10.2011 / D74 et D790 Saulzet le Froid

L'intersection entre la route départementale 74 et la route départementale 790 dans les Monts Dore est plantée d'un panneau de signalisation de croisement, un panneau d'orientation routière, des poteaux de ligne électrique un peu en retrait, de quelques arbustes qu'on laisse pousser le long de la clôture et... occupée par un cheval dans le champ. De l'autre côté du croisement, une croix est scellée dans une grosse pierre au milieu du pré. Ce genre de densifications très localisées, au niveau d'un croisement ou d'une fourche de route, est très répandu. Elles ont une présence d'autant plus forte que les croisements de routes se trouvent souvent à terrain découvert au milieu de prairies et de pâturages. Au point que l'on peut parler d'un motif paysager ordinaire des routes de moyenne montagne. Le croisement de routes dans les campagnes a depuis toujours fait l'objet d'aménagements : du lieu choisi pour l'emplacement d'une auberge au lieu d'emplacement d'une croix ou d'une vierge, ce sont des endroits toujours très marqués qui ont eu un statut particulier à chaque époque : repérage, christianisation, séjour... Notre époque en fait souvent un lieu d'information et d'orientation.



Le croisement de routes qui relie Espinasse et Saulzet-le-Froid dans les Monts-Dore, entouré de prairies, est marqué par une forme d'accumulation caractéristique, au point de pouvoir être considérée comme un motif actuel des carrefours de routes de moyenne montagne.

29. ACCUMULATION EN CAMPAGNE.

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.05 Bocage des Basses Marches du bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°27 / 29.03.2012 / RD989 et RD169

Une croix montée sur un piédestal rouge a été installée au croisement de deux routes importantes dans la campagne des basses marches du Bourbonnais. C'était, au-delà de la signification religieuse, une technique de signalisation dans l'ancien temps. Plus récemment, deux panneaux doubles d'orientation routière et un panneau de signalisation ont été installés sur le même terre-plein au niveau du croisement. Les deux techniques de signalisation s'accumulent et se superposent sur le même espace, sans conserver de lien. L'une a une composante religieuse. L'autre a une composante sécuritaire.

Parfois, les croisements à croix font l'objet d'aménagements plus singuliers qui peuvent relever du petit jardin et de l'espace public. Ces très petits aménagements indiquent l'importance qui est donnée encore aujourd'hui à ces lieux, qui assurent à la fois les deux fonctions pratiques et symboliques. La combinaison de la croix et du nouvel aménagement de croix peut faire motif paysager comme dans cette zone de l'Allier.



Les croisements de routes de campagne, comme celui-ci dans l'est de l'Allier, sont souvent des espaces d'accumulation et de superposition de signes.

30. ROND-POINT D'ENTRÉE DE VILLE.

Département : Allier
Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais
Famille de paysages : Bocage
Atelier mobile n°26 / 28.03.2012 / D953 Bourbon-l'Archambault

Le rond-point qui dessert le nouveau Casino de Bourbon-l'Archambault, dans le bocage bourbonnais, avait été aménagé avant la construction du bâtiment. Pour l'occasion et pour marquer la présence de l'établissement par un signe évocateur du passé thermal, auquel la présence du casino est liée, une fontaine monumentale a été aménagée. Le rond-point et l'aménagement du casino tel qu'il a été réalisé sont des expressions fortes d'urbanité calquées sur un modèle de périphérie de villes plus importantes. La petite cité est en train de se fabriquer une entrée de ville. C'est un mode d'expression récurrent aujourd'hui pour les villes de campagne, pour signifier un certain dynamisme économique.



Le rond-point et le nouveau casino initient une atmosphère d'entrée de ville pour Bourbon l'Archambault, petite ville de campagne dans le bocage bourbonnais. Ces aménagements, résultant apparemment de raisons pratiques, relèvent en réalité d'un parti pris esthétique visant à signifier le dynamisme communal.

31. NOUVEAU ROND-POINT ET TRAVAUX ROUTIERS.

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 1.01 Chaîne des Puys

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°17 / 26.10.2011 / lieu-dit « La-Font-de-L'arbre », sur la D68

A la sortie du bourg de Fontanas et de La-Font-de-l'Arbre, en venant de la faille de Limagne, le puy de Dôme apparaît subitement. C'est un point stratégique où l'expérience du puy de Dôme commence. Au même endroit, un assemblage de constructions et d'aménagements plus ou moins récents. Un grand rond-point a été aménagé pour rendre plus sûr le carrefour de traversée de la D941a par la D68 venant de Fontanas et permettre l'accès au site du puy de Dôme. Les travaux ont été réalisés après l'intégration du site dans le réseau des Grands Sites de France en 2008. Après le rond-point en direction du site, la route n'a été élargie que très légèrement de manière à « conserver un esprit route de montagne » et mettre le visiteur en situation. Près du rond-point : un grand parking, un ancien petit « complexe de vente » destiné particulièrement aux touristes (le « Village Auvergnat »), un espace de prairie où quelques arbres ont été plantés. Dans le projet général de mise en valeur du site du puy de Dôme, ce rond-point est un endroit stratégique, en termes d'approche et de première image pour les visiteurs. Aujourd'hui, la montagne y apparaît dans un univers routier, effet accentué par la ligne Haute Tension et la présence du relais EDF qu'elle rejoint à quelques mètres. L'endroit a été identifié comme « point noir ». Le parking va être « retravaillé » par les services du Conseil Général.



Le nouveau rond-point d'accès au Grand Site du puy de Dôme, à La-Font-de-l'arbre dans la Chaîne des Puys, participe d'une première expérience visuelle de proximité du puy. L'univers des aménagements qui l'accompagnent (routier, énergétique et commercial) induit un sens à cette expérience.

32. NAISSANCE D'UNE ENTRÉE DE VILLE.

Département : Haute-Loire

Ensemble de paysages : 1.07 Devès

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°23 / 27.02.2012 / RD589 et RD906 Bains/Cordes

L'histoire du rond-point de Bains, en Haute-Loire près du bassin du Puy-en-Velay, commence avec un accident au croisement de deux routes fréquentées à quelques kilomètres de l'agglomération du Puy-en-Velay. Le rond-point naît de raisons sécuritaires. Autour de lui s'installe un commerce sous la forme d'un hangar avec un parking. Petit à petit, l'apparence et l'usage du lieu se modifient. Du carrefour isolé, on passe à une zone qui s'apparente à une zone d'activité commerciale bien localisée. Le rond-point fait l'objet d'un aménagement évocateur et publicitaire sur le thème du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. La zone aménagée est née, dans un coin de campagne près du bourg de Bains et à quelques encablures du Puy. Elle prend toutes les apparences d'une entrée de grande ville, bien que de dimension très modeste.

Cet endroit, d'apparence très hétérogène, rassemblant par accumulation différentes fonctions, des aménagements et des constructions de natures diverses, est un exemple très clair d'une logique actuelle de naissance d'une entrée de ville : un enchaînement de raisons pratiques plus ou moins par opportunisme.



En Haute-Loire, l'histoire de l'aménagement du rond-point et de la zone qui l'entoure près de Bains illustre, par un cas de petite envergure facilement appréhendable, un processus caractéristique de naissance d'une entrée de ville.

33. NAISSANCE D'UNE ZONE D'ACTIVITÉ DE CAMPAGNE.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 1.05 Massif du Cantal

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°12 / 28.09.2011 / Les quatre routes, près de Salers

A l'intersection de la route départementale 922 et de la route qui mène à Salers, il a été décidé d'implanter une « zone artisanale ». Les travaux de terrassement ont débuté. Les arguments qui ont motivé la création d'une nouvelle zone d'activité à cet endroit est « le manque de place » dans les zones d'activité existantes et la volonté de « valoriser l'artisanat local ». La communauté de communes autour de Salers est très vaste. Elle est constituée de 27 communes. La zone de quinze hectares est très visible, au bord de la départementale. Elle est implantée à l'endroit où la route passe sur un point haut, le « plateau des quatre routes ». C'est un point de vue panoramique sur la plaine de

Salers. Elle est isolée à l'écart de tout village et bourg. A sept kilomètres de Salers, le long d'une route à grande fréquentation, elle exploite la renommée de la petite ville sans s'en approcher. Elle constitue une nouvelle forme « d'entrée de ville » ou de « pré-entrée de ville », à l'écart, dans la campagne.

Dans le but de permettre une telle implantation tout en prenant en compte la qualité et la renommée des paysages de Salers, il a été demandé à un bureau d'étude paysagiste de réaliser une étude paysagère. Le paysagiste a mis en évidence les « lignes de force » du « grand paysage » et a proposé de reprendre ces lignes pour « insérer » les bâtiments au mieux « dans le paysage ». Il a proposé de plus de soigner les architectures visibles le long de la route, considérées comme des « vitrines » de la zone artisanale. Des règles ont été établies qui constituent des contraintes à suivre pour implanter les bâtiments. Elles portent sur l'obligation d'encastrer les bâtiments en fonction des courbes de niveau, sur la couleur des bardages, sur la forme des bâtiments, sur la pente des toitures... Elles portent aussi sur « l'aménagement des espaces extérieurs ». Un « pré-verdissement » doit être réalisé par la collectivité : « zones vertes », « maillage bocager », « bassins » et « zones humides »...



Au carrefour des Quatre routes, près de Salers dans le Cantal, la décision d'implanter une zone artisanale a été prise. Un paysagiste-concepteur a réalisé une étude qui donne des préconisations d'implantation pour contrôler l'apparence à terme de la zone.

**TRANSFORMATIONS DE ROUTES
/ MODERNISATIONS**

34. LES AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES DE LA RCEA.

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais / 5.04 Sologne bourbonnaise...

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°24 / 28.02.2012

La RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) est réputée dangereuse pour les habitants et les utilisateurs. L'itinéraire qui traverse la France d'Est en Ouest est utilisé par des camions et les vacanciers du fait de sa gratuité, de sa fluidité (elle ne traverse aucune agglomération) et de son relief (évitements du Massif Central). En 2010, environ la moitié des décès sur les routes de l'Allier l'ont été sur la RCEA.

La même année, un premier projet de sécurisation est mis en œuvre. « Il comprend notamment l'installation de deux radars et d'une signalisation spécifique ». En 2012, une deuxième série de travaux est programmée pour sécuriser davantage. Elle comprend : des interdictions de dépassement des poids lourds sur des créneaux de dépassement inférieurs à 2 km ; la reprise d'accotements défectueux ; des panneaux d'annonce des créneaux de dépassement et des aires de repos ; des bandes visibles de nuit par temps de pluie et la pose de feux clignotants orange au-dessus des panneaux indiquant le caractère bidirectionnel de la route ; la création de parkings pour les voitures.



Le processus de transformation de la route express qui traverse l'Allier dans sa largeur en autoroute est en cours depuis un certain nombre d'années. La RCEA (Route Centre-Europe Atlantique), axe routier européen majeur, fait l'objet d'aménagements et réaménagements multiples.

35. UNIVERS ROUTIER, TALUS ET ÉLARGISSEMENT.

Département : Cantal
Ensemble de paysages : 7.03 Bassin d'Aurillac
Famille de paysages : Bassins
Atelier mobile n°15 / 24.10.2011 / D617 avant Roannes-Saint-Mary

Des travaux importants d'élargissement de la voirie en bordure d'un bois et en surplomb d'un champ ont été réalisés sur la D617 près de Roannes-Saint-Mary dans le Cantal : neuf mètres de largeur bitumés et un bas-côté de plus de six mètres de largeur. L'élargissement de la voie a été gagné sur un terrain agricole en contrebas de la route. A l'approche des habitations, une zone de collecte des déchets et de tri sélectif a été aménagée au bord de la route. Une chape de béton a été coulée sur une bande d'une largeur d'un mètre et demi et sur une quinzaine de mètres de longueur pour poser les divers containers et rendre pratique leur manipulation. Des barrières en bois servent à parquer les containers. La zone de collecte, ajoutée à la zone routière, amène l'emprise de l'univers routier à une quinzaine de mètres environ. C'est une forme récente « d'entrée de bourg ».

Un panneau indique que les travaux s'inscrivent dans l'aménagement du premier tronçon en route partagée de l'itinéraire cyclable Vallée du Lot – Puy Mary. Il rejoint Saint-Etienne-de-Maurs à Roannes-Saint-Mary.



L'élargissement de l'emprise de cette route près de Roannes-Saint-Mary dans le Cantal, gagné sur le pré adjacent, est motivé par un projet à plus grande échelle de route partagée (itinéraire cyclable et automobile) entre la vallée du Lot et le Puy Mary.

36. TALUS ROUTIER ORDINAIRE ET CONSÉQUENCE SUR LES MILIEUX.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 4.06 Châtaigneraie cantalienne

Famille de paysages : Campagnes d'altitude

Atelier mobile n°14 / 30.09.2011 / D20 en dir. de Saint Saury

Sous la pression agricole, les talus routiers dans la Châtaigneraie cantalienne peuvent devenir relativement étroits. Leurs pentes sont d'autant plus fortes. Le sol de la Châtaigneraie étant friable, les talus sont soumis à une érosion très facile et rapide. La terre part avec l'eau dans les fossés et se retrouve dans les ruisseaux en aval, qui s'ensablent. Les aménagements routiers les plus ordinaires ont, sans que cela soit aisément perceptible à l'oeil nu, des conséquences sur l'état des milieux.

37. RAPPORT ENTRE TALUS ROUTIERS ET MONDE AGRICOLE.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 1.05 Massif du Cantal

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°13 / 29.09.2011 / D12 dir. du Vaulmier

Le long de la route départementale 12, qui permet de pénétrer dans la vallée du Falgoux dans le massif du Cantal, un « rideau d'arbres » a grandi sur une longue distance du fait de l'absence d'entretien des talus. L'entretien est difficile car la route a été construite sur un grand talus artificiel très pentu. L'emprise des bords de route jusqu'en bas du talus est très large. Les arbres empêchent de voir la vue. Quand la route a été créée, la vue, de l'avis de tous les habitants de la vallée, était belle. Les agriculteurs locaux appellent ce tronçon : « le tunnel ». Les espaces « bien entretenus » ont une valeur affective très importante pour les agriculteurs qui luttent, année après année, dans cette vallée contre l'avancée de la forêt.

(cf. ensemble 1.05, « 2.7 Le recul de l'homme sur la forêt dans les vallées : l'exemple de la vallée du Falgoux »).



La coexistence d'exploitants locaux et d'exploitants à distance (depuis l'Aveyron), différencie deux modes de gestion des terres agricoles dans les vallées. Elle s'exprime également au niveau du mode d'entretien des routes. Parfois, le non-entretien de talus routiers cristallise et symbolise les problématiques agricoles, comme ici dans la vallée du Falgoux dans le Cantal.

38. DÉLAISSÉS ROUTIERS RECONVERTIS.

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 6.01 Grande Limagne et Plaines des Varennes

Famille de paysages : Limagnes et terres de grandes cultures

Atelier mobile n°20 / 30.01.2012 / RD2, après Malintrat

Vers Malintrat, dans l'aire d'influence de l'agglomération clermontoise, un délaissé routier bordé de cyprès est utilisé comme circuit d'essai par une école de conduite moto. Sur la RD978 près du Veurdre, au Nord du département de l'Allier, un tracé de la route a été modifié en ligne droite, ce dont il a résulté un délaissé routier. Le bitume a été retiré. Il a été fermé par des portails à bestiaux aux extrémités et une clôture.

**EFFETS DÉCLENCHEURS
DES ROUTES ET AUTOROUTES**

39. EFFET DE ROUTE.

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 1.10 Monts du Forez

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°28 / 21.05.2012 / Saint-Anthème

A la fin du 18ème siècle, la route royale reliant Ambert à Montbrison à travers le Forez est ouverte. Elle passe par Saint-Anthème qui voit son activité économique s'accroître jusqu'au début du 20ème siècle. En 1900, la population est de plus de 3000 habitants. Quatre-vingt ans plus tard, elle a chuté de 70%. C'est l'exemple typique et schématique de l'influence de l'histoire des infrastructures de communication sur un bourg. Le rail a laissé beaucoup de situations similaires dont les effets sont à gérer maintenant. Aujourd'hui, les croisements d'infrastructures sont prisés pour les installations logistiques ou industrielles. Montmarault dans l'Allier, comme Saint-Anthème il y a deux siècles, s'étend sous l'influence de la RCEA et de l'A71. La reconversion post-infrastructure de ces villes se fait parfois tant bien que mal. Sur l'actuelle commune de Saint-Anthème, qui compte 800 habitants, il y a une station de ski et un plan d'eau.

On pourrait faire une histoire des sites urbains subissant ou ayant subi l'influence temporaire d'infrastructures de communication et des modalités de leurs reconversion quand elle a lieu.

40. ROUTE DU PUY MARY.

Département : Cantal
Ensemble de paysages : 1.05 Massif du Cantal
Famille de paysages : Hautes terres
Atelier mobile n°12 / 28.09.2011



Les routes des crêtes dans le Cantal étaient anciennement des voies pour acheminer le bétail aux estives. Elles se perdent dans le massif. La création de la route du Puy Mary est récente. Elle a modifié le rapport touristique au massif. Le Puy Mary a pris une importance qu'il n'avait pas auparavant. « L'opération Grand Site » est l'aboutissement de ce processus de développement récent de l'exploitation touristique du massif.

La route du Puy Mary est un fragment du processus qui a modifié progressivement le rapport au massif du Cantal dans les cinquante dernières années.

41. « PARC D'ACTIVITÉ INTERCOMMUNAL » ENTRE DORE ET ALLIER.

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 6.01 Grande Limagne et plaines des Varennes

Famille de paysages : Limagnes et terres de grandes cultures

Atelier mobile n°22 / 01.02.2012 / Lezoux

Près de l'autoroute A89 et du nouvel échangeur autoroutier de Thiers, est en cours d'aménagement une grande zone d'activité intercommunale appelée « parc d'activité intercommunale entre Dore et Allier ». La notion de parc prend ici une valeur singulière, plus proche du parc automobile, c'est-à-dire d'un espace dans lequel on rassemble un ensemble d'éléments qui ont à voir les uns avec les autres, que du parc traditionnel urbain. L'aménagement de la zone d'activité joue sur les ambiguïtés diverses que peuvent véhiculer les acceptions du mot parc, se rattachant aux éléments géographiques naturelles que sont les rivières (Dore et Allier). Les termes employés ont une forme de valeur d'aménagement (font office d'aménagement). A terme, le parc fera plus de soixante hectares. Cinq hectares sont aménagés aujourd'hui: voiries, réseaux, éclairages, plantations d'arbres en alignement... Le panneau de chantier indique que « la réalisation intègre un Programme d'Action Labellisé pour la Maîtrise de l'Environnement ». Des pierres ont été posées pour éviter l'installation sur les terrains non construits.

42. « ENTRÉE DE VILLE » ET AUTOROUTES.

Département : Allier

Ensemble de paysages : 5.01 Forêts et bocage bourbonnais

Famille de paysages : Bocage

Atelier mobile n°24 / 28.02.2012 / A la sortie de Montmarault, sur la D945

Montmarault est à l'intersection entre la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) et l'A71 (Autoroute 71 qui relie Orléans à Clermont-ferrand) qui traversent le département de l'Allier et partagent leur tracé entre Montmarault et Montluçon. Elle occupe une position stratégique. La zone située entre le nouveau nœud autoroutier et le centre-ville, éloigné d'environ un kilomètre et demi, est progressivement aménagée et se remplit d'activités commerciales et industrielles. L'espace, qui sera occupé à terme par les infrastructures autoroutières (péage, nœud de sortie-entrée...) et les nouvelles infrastructures économiques, s'étend sur une superficie presque équivalente à celle de la petite ville (environ 85 hectares et 100 hectares). La surface urbaine aura donc doublé en moins de trente ans, du fait de l'arrivée de ces infrastructures routières. La population s'élève à 1500 habitants en 2012, essentiellement répartis dans de l'habitat individuel. La nouvelle zone urbaine, agencée le long d'une voie rectiligne large, l'ancienne route nationale, fait office « d'entrée de ville » principale de Montmarault. Cette entrée de ville est aussi longue en distance que la traversée de l'ancienne ville. La mairie a obtenu le label « village-étape » en 2012. Pour cela, la voie qui mène de l'autoroute au centre bourg (« l'entrée de ville ») a fait l'objet d'un aménagement paysager. La mairie, aidée d'un bureau d'étude, le Conseil en Architecture Urbanisme et Environnement (CAUE) et le paysagiste-conseil du département de l'Allier ont travaillé de concert pour concevoir le meilleur aménagement et obtenir le crédit du « 1% paysage et développement » lié à la route nationale.



L'entrée de ville de Montmarault dans l'Allier occupe une superficie quasi équivalente à celle de l'ancienne petite ville. La position stratégique de Montmarault, à la rencontre de la RCEA et de l'A71, a pour conséquence un bouleversement général et rapide de l'espace urbain.

43. L'ÉCHANGEUR DE SAINT-JULIEN-PUY-LAVÈZE.

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 4.05 Combrailles

Famille de paysages : Campagnes d'altitude

Atelier mobile n°18 / 27.10.2011 / A89 et RD2089

La construction de l'échangeur de Saint-Julien-Puy-Lavèze a modifié la carte d'accessibilité de la zone du Sancy. L'A89 la met à 2h30 de Bordeaux et à 1 heure de Vichy. L'échangeur fait du carrefour entre la route départementale 2089 et de la départementale 98 (en direction du Sancy) un espace économiquement stratégique. Il génère un désir de zone d'activité économique implantée juste à sa sortie, qui ne tarde pas à devenir réalité. C'est la zone d'activité de la Courtine. La construction d'un grand giratoire avec des plantations horticoles la précède.

Conséquence de l'effet d'impulsion généré par l'échangeur, des lotissements se construisent rapidement à la gare de Laqueuille, petite bourgade proche.

Les travaux indirects liés à l'autoroute le long de la RD 2089.

De nombreux travaux ont été réalisés tout au long de la route départementale 2089 pour l'accrocher au diffuseur de la Bourboule. La route départementale 2089 a fait et fait toujours l'objet de multiples travaux qui, pour certains, ont pour objectif de favoriser la rapidité de déplacement, et pour d'autres, celui de le sécuriser. Par exemple, le tronçon entre Saint-Genès-Champanelle et Aydat est le plus « accidentogène » des routes du Puy-de-Dôme. Pour y pallier, un radar automatique a été installé et le carrefour avec la route départementale 90 au niveau du lac de la Cassière a été modifié. Un « échangeur » a été réalisé pour des raisons de sécurité.

44. L'EXTENSION DE LA GARE DE LAQUEUILLE.

Département : Puy-de-Dôme
Ensemble de paysages : 1.02 Monts Dore
Famille de paysages : Hautes terres
Atelier mobile n°18 / 27.10.2011 / Gare de Laqueuille

La Gare-de-Laqueuille, dans le Puy-de-Dôme, est l'exemple type de l'effet de fixation généré par un assemblage favorable de développement des infrastructures de transport. L'équivalent inverse de ce genre d'endroit est par exemple Saint-Georges-d'Aurac-Gare, en Haute-Loire, qui est peu artificialisé, situé à l'écart des grands axes de développement. Le bourg de Gare-de-Laqueuille bénéficie de la ligne de chemin de fer maintenue du fait des usines récemment implantées sous l'impulsion de la construction de l'autoroute A89, avec son diffuseur à deux kilomètres du bourg. L'autoroute a eu pour conséquence un ensemble de travaux d'amélioration de l'ancienne route nationale 89. Dans ces conditions, l'extension de bourg est inévitable. La nouvelle situation générée par l'évolution combinée des infrastructures de transport crée un « point de fixation » qui favorise l'implantation d'habitat en grande quantité. Des quartiers pavillonnaires sont en construction. Le modèle d'implantation périurbain de ces zones d'habitat dans un espace qui pour le moment paraît vaste et agricole posera peut-être question à l'avenir.



Le bourg de la Gare-de-Laqueuille, en développement rapide, profite d'une combinaison autoroute-rail au bénéfice activé par le nouvel échangeur de Puy-Lavèze et de la zone d'activité nouvellement aménagée. Les aménagements accompagnant de près ou de loin celui de l'autoroute A89 déclenchent de nouveaux développements urbains.

45. NOUVEAUX HAMEAUX AU BORD DE L'AUTOROUTE.

Département : Cantal

Ensemble de paysages : 1.05 Massif du Cantal / 1.08 Margeride

Famille de paysages : Hautes terres

Atelier mobile n°9 / 19.07.2011 / Près de Saint-Flour

Les constructions d'infrastructures comme l'autoroute A75 déclenchent une quantité importante d'aménagements annexes, qui viennent s'y greffer et profitent des facilités qu'elle apporte, comme ici au sud de Saint-Flour dans le Cantal. D'un côté, une zone d'activité et d'hôtellerie, de l'autre un nouvel agglomérat d'habitat individuel parti de rien. Sur un versant, des zones de maisons individuelles ont été construites, rassemblées en forme de hameau. Elles sont relativement récentes et sont une conséquence du projet d'autoroute réalisé.



Les autoroutes sont de vastes déclencheurs d'aménagements à des échelles d'espace et de temps très difficiles à apprécier. Ici, vers Saint-Flour dans le Cantal, les développements contemporains liés à l'autoroute de manière plus ou moins directe.

**ESPACES ROUTIERS
PARTICULIERS**

46. L'AIRE DE REPOS DU PAS-DE-CÈRE.

Département : Cantal
Ensemble de paysages : 9.06 Gorges et vallée de la Cère
Famille de paysages : Vallées, gorges et défilés
Atelier mobile n°15 / 24.10.2011 / N122, Pas-de-Cère

Le long de la route nationale 122, au niveau du Pas-de-Cère, a été aménagée une aire de repos. Un petit édifice héberge les toilettes. Quelques poubelles et tables de pique-nique ont été disposées ça et là. Un merlon sépare cette aire de la nationale. Il est orné de bouleaux plantés suivant une trame carrée et régulière. L'aire sert de point d'accès au pas de la Cère, site pittoresque célèbre cantalien. Depuis l'aire de repos, on emprunte un chemin qui mène à la cascade de la Roucolle et au Pas de Cère. L'aire d'arrêt est aussi une aire d'accès à un espace spécifique.



47. PARKING-RELAIS.

Département : Puy-de-Dôme

Ensemble de paysages : 3.01 Pays coupés des Volcans

Famille de paysages : Pays coupés

Atelier mobile périurbain / 01.10.2011 / A75, sortie 5 Saint-Amant-Tallende

A Saint-Amant-Tallende, à l'entrée de l'autoroute A75, un parking-relais a été aménagé. Le parking-relais signifie que l'utilisateur pose sa voiture pour utiliser un autre moyen de transport. Ici, le relais reste la voiture. C'est avant tout un parking de covoiturage servant aux habitants des villages alentours pour mutualiser leurs déplacements sur Clermont-Ferrand. Les aires de covoiturage sont de véritables espaces publics et/ou collectifs qui se développent depuis une dizaine d'années, devenant, au même titre que les aires d'arrêt, une composante particulière de l'univers routier.

17



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Auvergne
7, rue Léo Lagrange 63033 Clermont-Ferrand Cedex 1
www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr
©DREAL Auvergne, Juin 2014