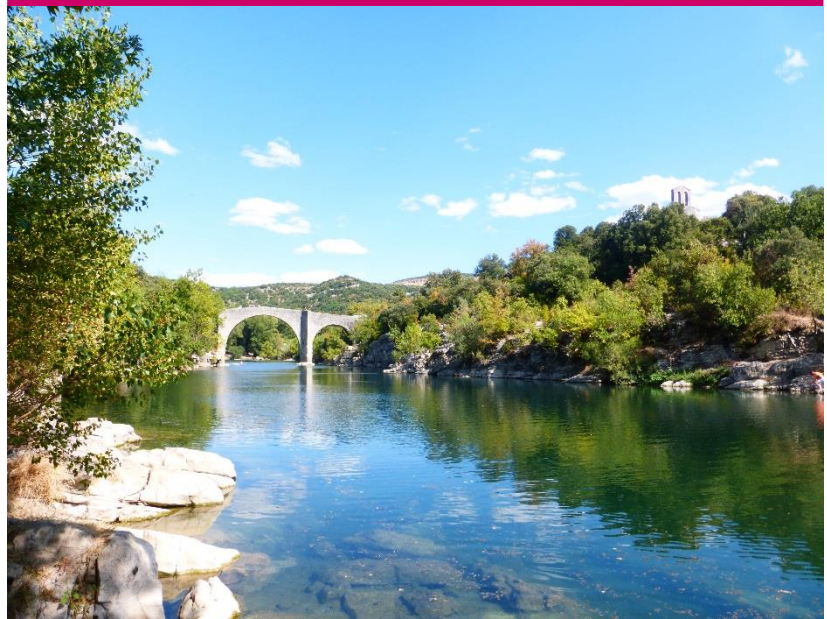




Communauté de Communes des Cévennes
Gangeoises et Suménoises

**Plan de circulation et de stationnement
Saint-Etienne d'Issensac
Commune de Brissac (et abords) du
Grand Site de France « Gorges de l'Hérault »**

Plan d'actions – Décembre 2018



Sommaire

| | |
|--|-----------|
| 1) Rappel des objectifs de l'étude..... | 3 |
| Partie 1 – Diagnostic et enjeux. | 6 |
| 1) Principaux enseignements du diagnostic. | 7 |
| 2) Estimation de la fréquentation et de la capacité de charge du site. | 20 |
| Partie 2 – Objectifs et plan d'actions. | 26 |
| 1) Les enjeux et objectifs du plan de gestion..... | 27 |
| 2) Tableau synoptique du plan d'actions | 29 |
| Action 1 : Créer des fenêtres paysagères pour découvrir le site en intervenant sur la végétation ... | 30 |
| Action 2 : Création de cheminements de découverte dans le site et aux abords..... | 31 |
| Action 2 bis : Création de 2 belvédères et d'un cheminement de découverte du site..... | 32 |
| Action 3 : Aménager un cheminement piéton continu dans le site, du parking au fleuve. | 33 |
| Action 4 : Assurer la maîtrise foncière des espaces à mettre en valeur ou à protéger | 34 |
| Action 5 : Maîtrise foncière pour créer le nouveau parking du site. | 36 |
| Action 6 : Concevoir et réaliser l'aménagement du nouveau parking | 37 |
| Action 7.1 : Gérer la circulation des véhicules dans le site : Information | 38 |
| Action 7.2 : Gérer la circulation des véhicules dans le site : Mise en sens unique | 39 |
| Action 7.3 : Gérer la circulation des véhicules dans le site : Suppression stationnements sur la D1 | 40 |
| Action 8 : Relier le site aux villages et villes portes par des navettes. | 41 |
| Action 9 : Re-naturaliser les parkings existants..... | 42 |
| Action 10 : Planifier les actions de gestion courante du site | 43 |
| Action 11 : Approfondir le suivi naturaliste du site | 44 |
| Action 12 : Mettre en place des outils de sensibilisation à l'environnement..... | 45 |
| Action 13 : Créer un schéma directeur signalétique, signalisation et information. | 46 |
| Action 14 : Intégrer le site à la stratégie touristique du territoire | 47 |
| Action 15 : Gouvernance et Méthode | 48 |
| 3) Regroupement des actions par horizon..... | 49 |
| 4) Liste des dossiers de travail et compte-rendus de réunion réalisés pendant la mission. | 50 |

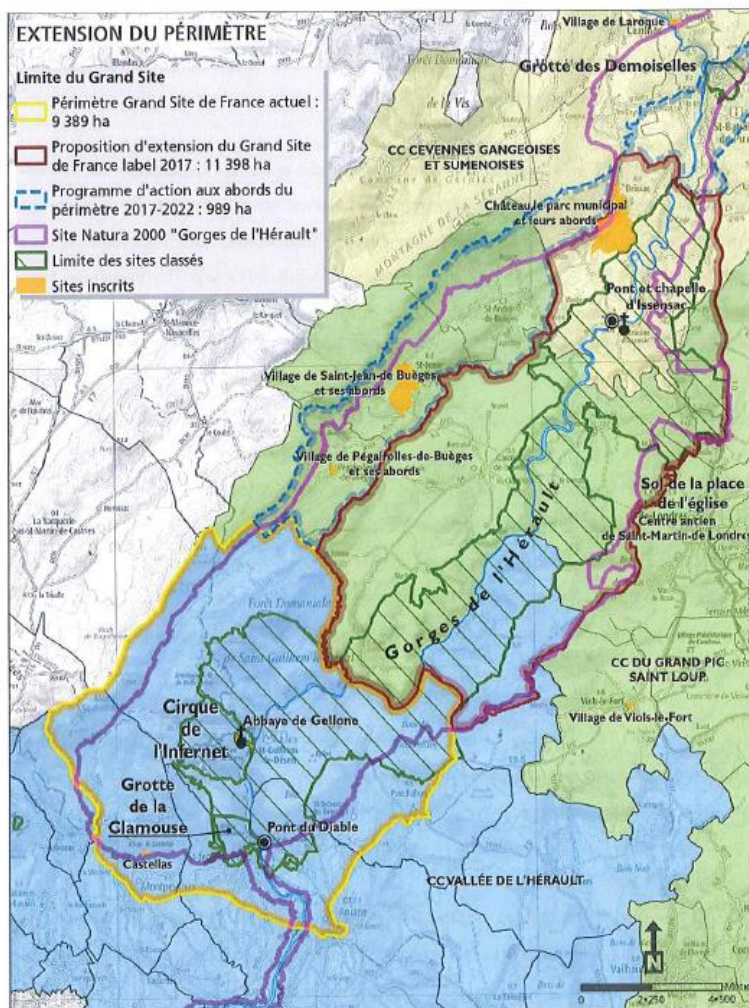
1) Rappel des objectifs de l'étude.

Le site de Saint-Etienne d'Issensac est situé sur la commune de Brissac. Celle-ci a souhaité intégrer le périmètre de l'Opération Grand Site des Gorges de l'Hérault en 2016.



Une démarche conduite dans le cadre du label Grands Sites de France

Le label « Grand Site » vise à protéger les sites touristiques emblématiques des **incidences néfastes liées à la sur-fréquentation.**



Il est accordé par une commission nationale sur la base d'un plan de gestion, pour une période de 6 ans, au terme desquels l'évaluation des résultats du plan de gestion appliqué et l'élaboration d'un nouveau programme permettent d'obtenir la labellisation du site pour les 6 années suivantes.

La démarche de protection et de valorisation a été lancée dans les années 90 par la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault pour gérer une fréquentation très élevée. Elle a été couronnée par l'obtention du label « Grand Site de France » en 2010.

C'est dans le cadre de la démarche d'évaluation en vue du renouvellement du label que le périmètre du Grand Site a été élargi, en 2016, à 6 nouvelles communes (dont Brissac), toutes inscrites dans le périmètre du site Natura 2000 des Gorges de l'Hérault.

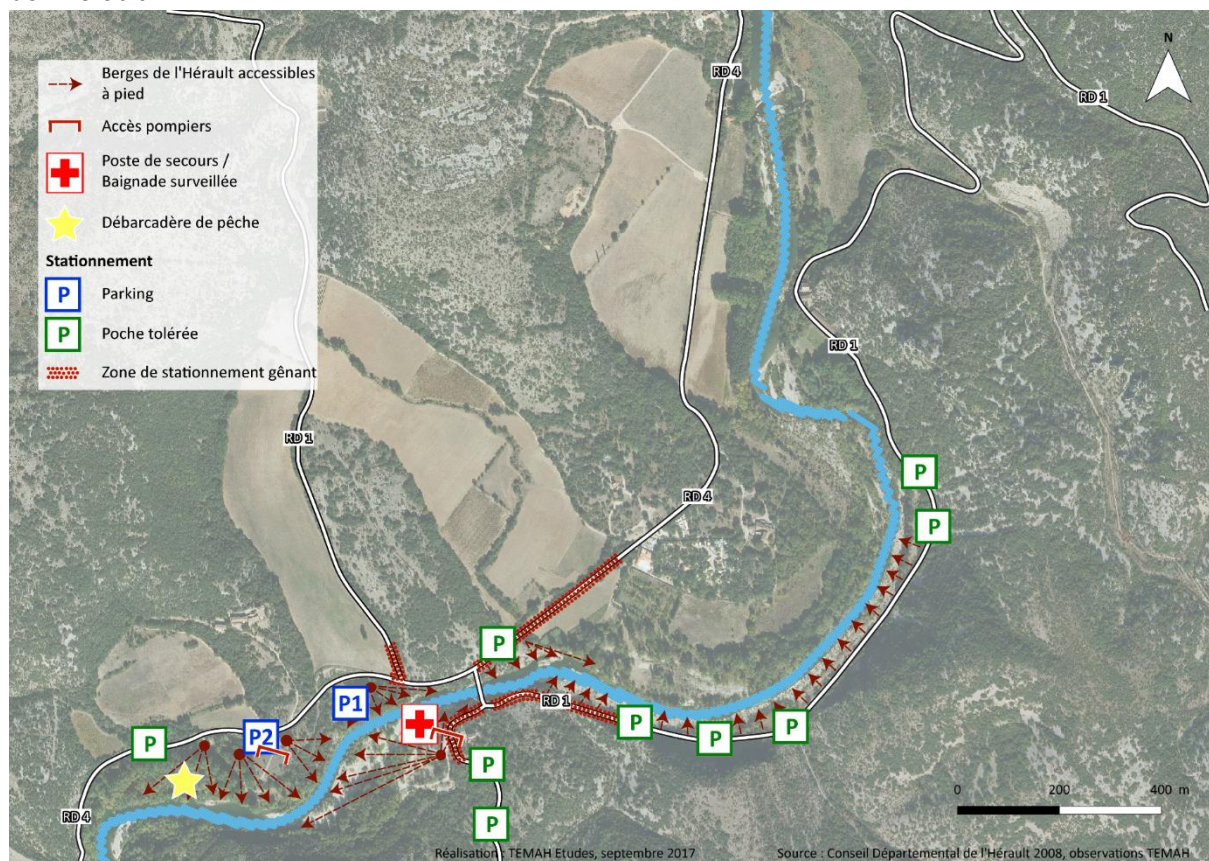
Un nouveau programme d'actions a été élaboré pour la période 2017 – 2022. Il prévoit la mise en place d'un plan de gestion, incluant la circulation et du stationnement, à l'échelle du Grand Site de France.

C'est dans ce cadre que la Communauté de Communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises a souhaité réaliser une étude permettant d'améliorer la gestion du site de Saint-Etienne d'Issensac, sur la commune de Brissac.

Le périmètre d'étude :

L'étude engagée en Juin 2017 a porté sur le site de Saint-Etienne d'Issensac, incluant les rives de l'Hérault, entre le Mas de la Vernède et le Château de Villarel, soit 2,5 km.

Une échelle plus large a été prise en compte pour étudier le fonctionnement et les retombées économiques, incluant les villes portes qui permettent l'accès au site de Saint-Etienne d'Issensac, la Communauté de Communes Gangeoises et Suménoises, ainsi que le Grand Site de France des Gorges de l'Hérault.



Le périmètre d'observation

Rappel des étapes de la méthodologie mise en œuvre.

L'étude a été engagée en juin 2017 afin de proposer un plan d'actions permettant de mieux gérer la fréquentation estivale. Elle a été réalisée en 3 phases :

Phase 1 : Réalisation du diagnostic de fonctionnement du site.

- Juillet et Août 2017 :
- Observation et relevés sur site, comptages routiers, enquête auprès de 300 visiteurs, comptages du nombre de véhicules en stationnement,
- Entretiens en face à face (auprès des maires de Brissac, Saint-Bauzille-de-Putois, Agonès), Denis (agent municipal de Brissac en charge de la surveillance du site, Camping Val d'Hérault, M. Luvison (riverain Mas du Lamalou, M. Wastin (riverain Château Villarel), M. Dufour (riverain La Vernède), M. Roche (Groupement des activités de pleine nature), Gendarmerie de Ganges, SDIS service nautique, CD34 service ENS, Sapeurs-pompiers de Ganges, Canoës 34, Canoës Montana, Canoës Le Moulin, SIVU Ganges Le Vigan, CCVH (Animatrice Natura 2000)
- Septembre à octobre 2017 : exploitation des données et présentation du diagnostic

- Décembre 2017 : animation d'un atelier de concertation sur les enjeux d'aménagement et la capacité de charge

Phase 2 : Définition de la capacité de charge et de la stratégie d'aménagement du site

- Janvier 2018 : COTECH sur la capacité de charge et les scénarii d'aménagement
- Avril 2018 : COPIL sur la capacité de charge et les scénarii d'aménagement

Phase 3 : Réalisation des scénarii d'aménagement, choix et rédaction du plan d'actions

- Octobre 2018 : COTECH sur le plan d'actions

Contenu du dossier :

La première partie présente la synthèse du diagnostic, les enjeux et les objectifs définis par le comité de pilotage de l'étude.

La deuxième partie présente la proposition de plan d'actions établie à partir des enjeux et objectifs. Le contenu des fiches actions sera soumis aux membres du comité de pilotage.

Partie 1 – Diagnostic et enjeux.

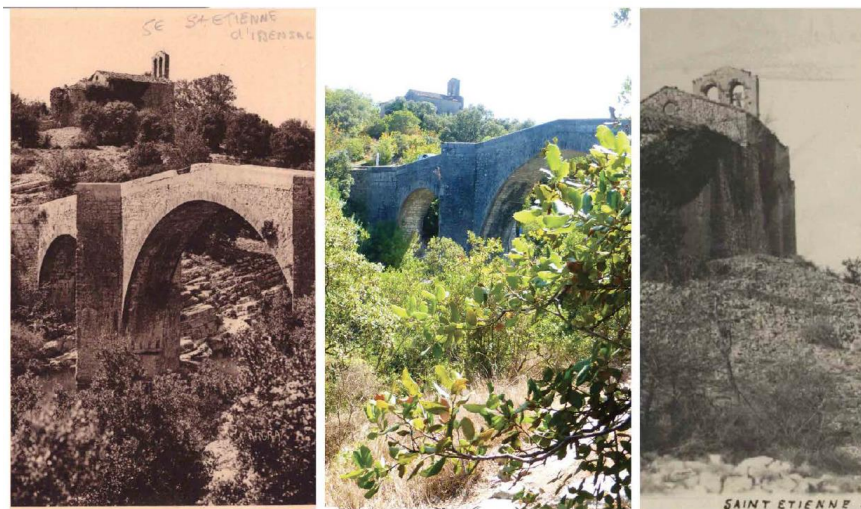
1) Principaux enseignements du diagnostic.

1) Le fonctionnement du site.

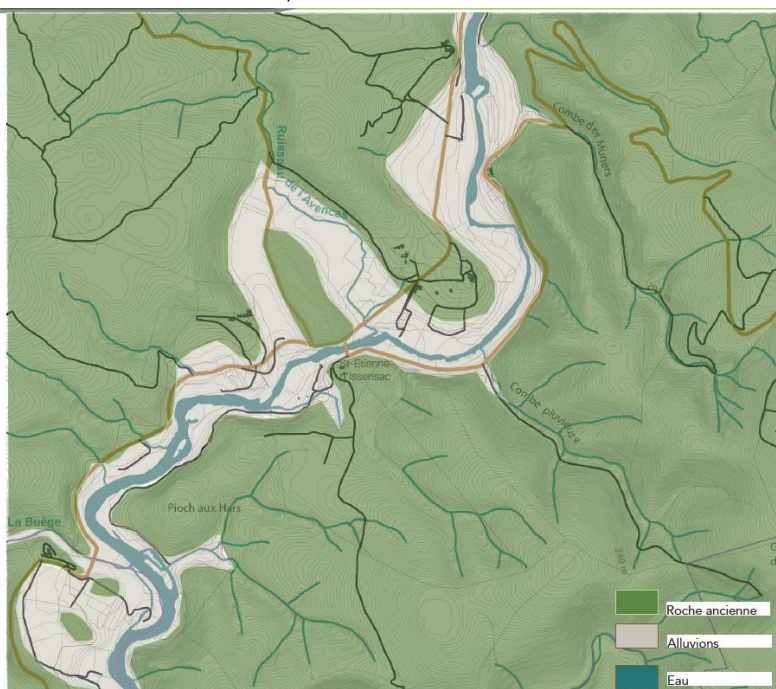
1) Paysage : un site façonné par le fleuve dont les caractéristiques disparaissent au profit des usages de loisirs.

Le site de Saint-Etienne d'Issensac (dont la Chapelle est classée depuis 1945 et le pont depuis 1948) est le lieu d'une ancienne paroisse. Il se trouve sur la commune de Brissac, dans le site classé des Gorges de l'Hérault (décret du 22 février 2001).

Comme le Pont du Diable, le pont de Saint-Etienne d'Issensac a été bâti sur des falaises abruptes formant un défilé, afin de permettre le franchissement de l'Hérault, entre les massifs de la Séranne et du Pic Saint-Loup. La chapelle et ses ruines constituent, avec le cimetière et le pont en contre-bas, un ensemble extrêmement pittoresque.

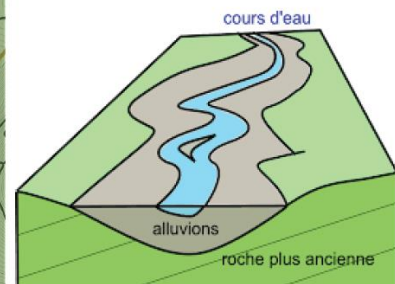


Le site est enchâssé dans la pierre calcaire que le fleuve a creusée au fil du temps. **Il semble contraint**, alors qu'en réalité, le paysage du fleuve produit par l'érosion englobe les anciens méandres, aujourd'hui cultivés ou aménagés. Les rives du fleuve ont, elles aussi, leur dynamique propre : l'eau creusant la roche sur la rive concave du fleuve et déposant les matériaux sur la rive convexe, donne aux berges des ambiances différentes, selon leur nature : dalles de roches affleurantes ou plages de galets.

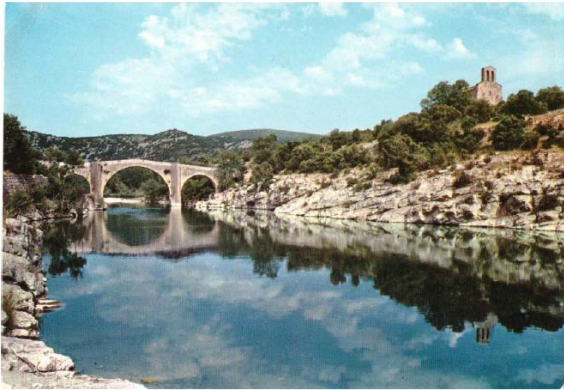


Le paysage de la rivière est aussi celui des méandres élargir l'emprise

La prise en compte de la dynamique de la rivière avec son travail incessable des méandres donne la mesure de ce paysage.



Le couvert forestier dense de garrigue ne permet pas de disposer de vues lointaines et dégagées vers le site. Inversement, le pont et l'église ne se dévoilent que lorsqu'on est très proche d'eux. La **dimension patrimoniale du site est d'ailleurs faiblement perceptible** car le pont et l'église, autrefois reliés par un chemin, semblent aujourd'hui totalement dissociés. Le chemin a disparu, les voitures masquent les accès à l'église, au pont... **Aucun point de vue** ne permet de saisir du regard l'ensemble du site et les endroits qui y seraient favorables sont inaccessibles ou embroussaillés.



1970



2017

La ripisylve concentre les usages de loisirs. Les données naturalistes permettent d'identifier la richesse de ces milieux, **mais pas d'évaluer finement l'état du site.** Cependant, l'observation a montré que les usages liés aux loisirs dégradent fortement les milieux. La localisation du principal parking sur la berge, les traces laissées par les véhicules dans la végétation pour stationner à proximité du fleuve, les cheminements issus du piétinement, les feux réalisés sur les berges avec le bois ramassé sur place,... dégradent la forêt alluviale, milieu précieux pour assurer l'équilibre écologique du fleuve.



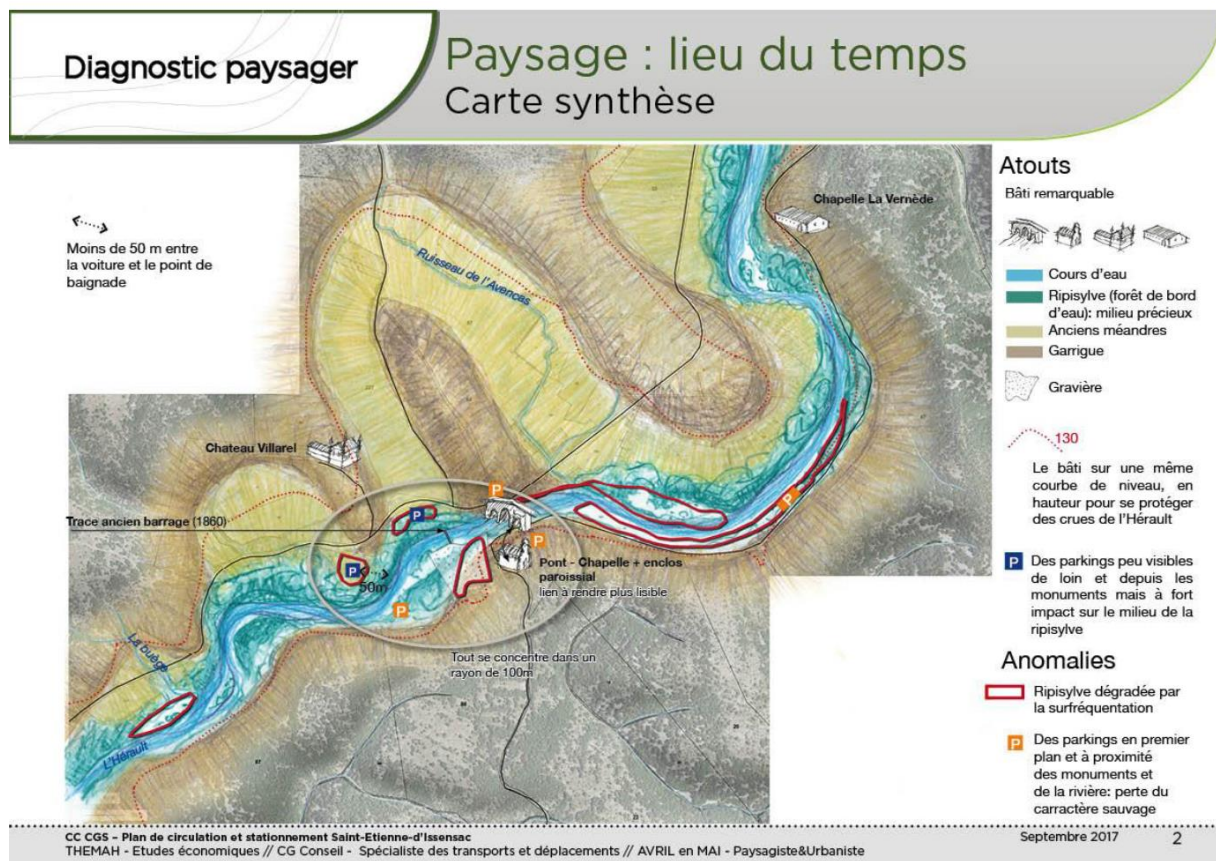
La ripisylve apparaît comme précieuse dans ce vaste milieu de garrigue ors tous les usages s'y concentrent



La **surconsommation des abords immédiats du fleuve**, facilement accessibles, porte atteinte à la qualité du lieu. La valorisation paysagère et patrimoniale est trop faible pour contrebalancer les atteintes causées par les usages récréatifs. Le site est davantage perçu « comme une base de loisirs » que comme un site patrimonial et rare, composante d'un Grand Site. L'esprit du lieu, autrefois aménagé pour permettre la traversée du fleuve, disparaît peu à peu au profit des usages dédiés aux loisirs. L'enjeu est de proposer une meilleure gestion des accès et des déplacements, afin de pouvoir développer une offre de découverte respectueuse des paysages, du patrimoine naturel et culturel.

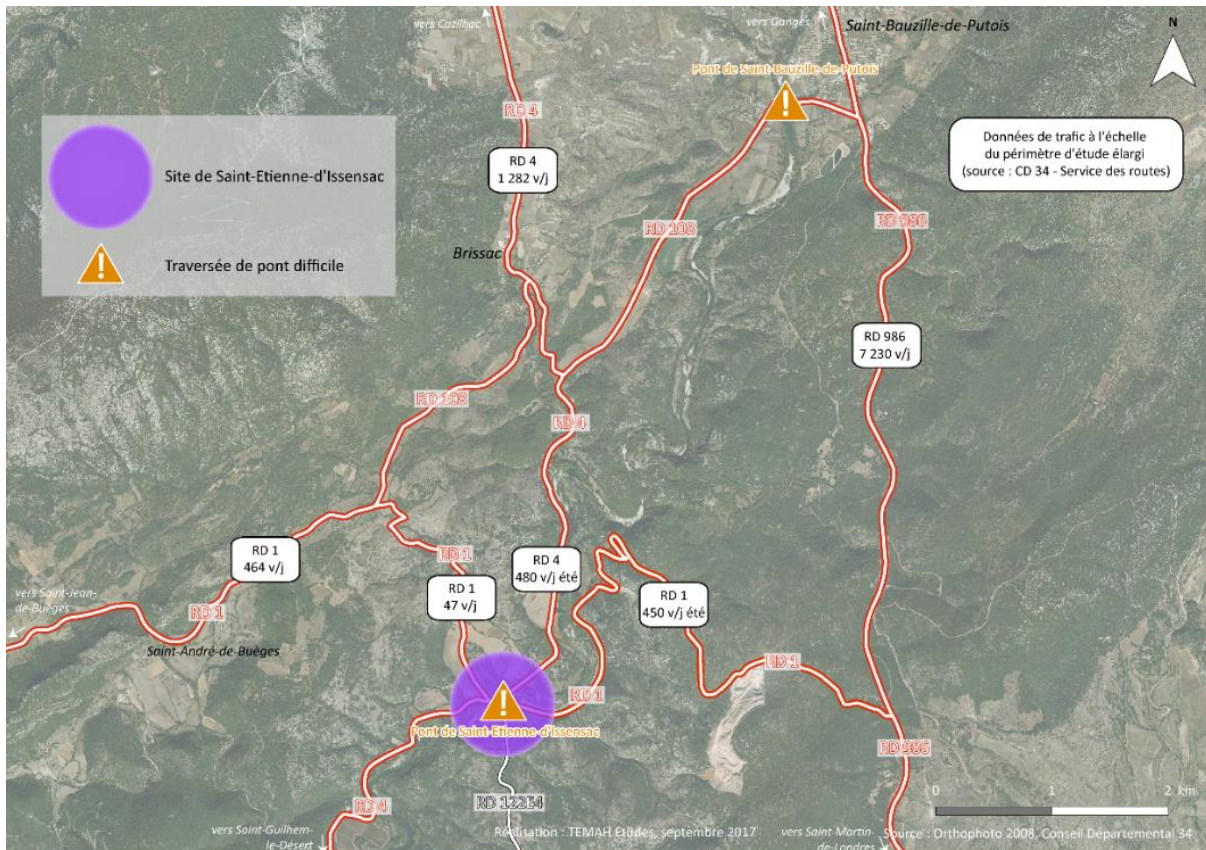


Carte de synthèse des enjeux paysagers



2) Circulation : deux itinéraires d'accès fonctionnant de manière relativement indépendante et occasionnant des conflits sur les deux ponts d'accès au site.

L'accès au site est permis par 2 axes routiers (RD1 et RD4) qui supportent un faible trafic, mais sur lesquels la fréquentation touristique est fortement perceptible, pendant les mois d'été, particulièrement les jours de forte affluence (week-ends, jours fériés,...). Les trafics observés sur les 2 axes au droit du site sont peu élevés (450 véhicules par jour en moyenne sur la D1, 770 en moyenne journalière estivale sur la D4) mais la vitesse des véhicules peut être excessive, surtout en période de forte affluence, en raison de l'étroitesse des routes et de leur configuration (virages serrés ou longues lignes droites).



Carte des principaux accès au site et trafics moyens journaliers (comptages CD34 juillet 2017)

La D1, accessible depuis la RD 986 dans la côte du Col de la Cardonnille, est l'itinéraire emprunté par **plus de 80% des visiteurs venant de l'agglomération de Montpellier**. Elle permet l'accès au site par la rive gauche. Pour se garer dans les deux poches de parkings ombragées et équipées situées en rive droite (poubelles, sanitaires, poste de secours,...), les visiteurs doivent emprunter le pont étroit du Moyen-Age de Saint-Etienne d'Issensac, ce qui peut générer des conflits avec les véhicules venant dans l'autre sens et occasionner une gêne aux piétons se trouvant sur le pont. Le pont est deux fois plus traversé dans le sens D1 vers D4 que l'inverse.

La D4 est l'itinéraire d'accès utilisé par **67% des visiteurs venant de la Vallée de l'Hérault ou des Cévennes**. La plupart empruntent le pont de Saint-Bauzille-de-Putois et la D108 avant de rejoindre la D4. Ce pont était géré par une priorité donnée aux usagers allant d'Agonès vers Saint-Bauzille, mais va être équipé de feux pour réguler le trafic. En effet, la longueur du pont, sa forme un peu bombée engendrent un manque de visibilité qui amenait les usagers à s'engager en même temps des deux côtés, ce qui induisait de nombreux conflits, toute l'année.



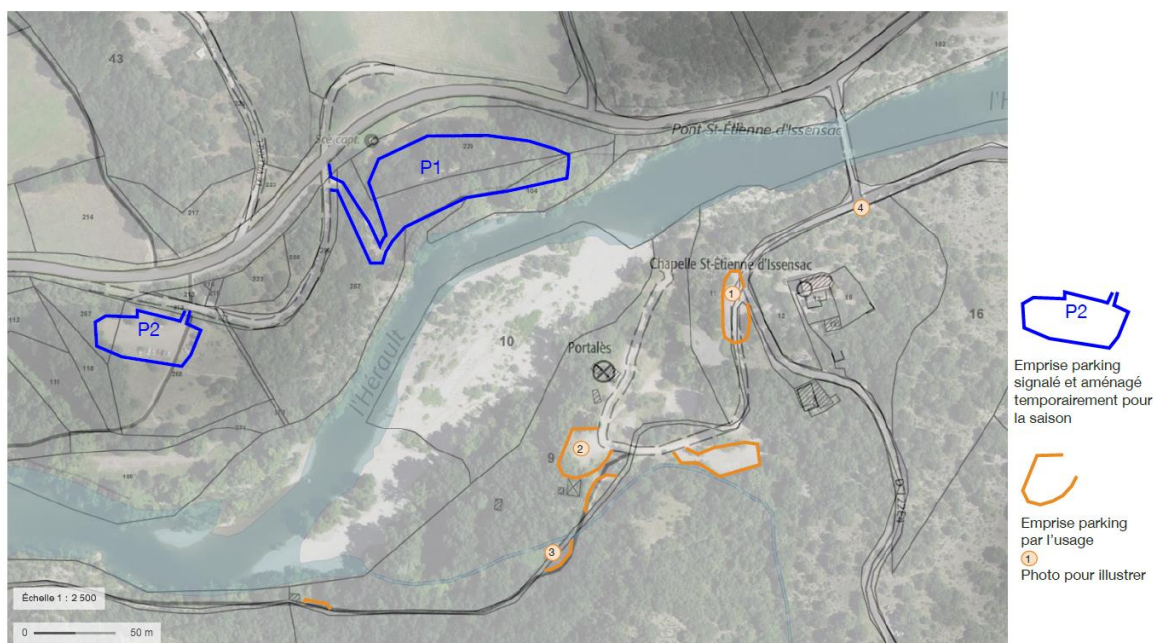
Pont de Saint-Etienne d'Issensac et Pont de Saint-Bauzille-de-Putois

L'accès au site se fait **quasi exclusivement en voiture** et les possibilités de se déplacer à pied (ou autre mode doux) dans le site sont très limitées (pas de passage aménagé, dangerosité des itinéraires,...).

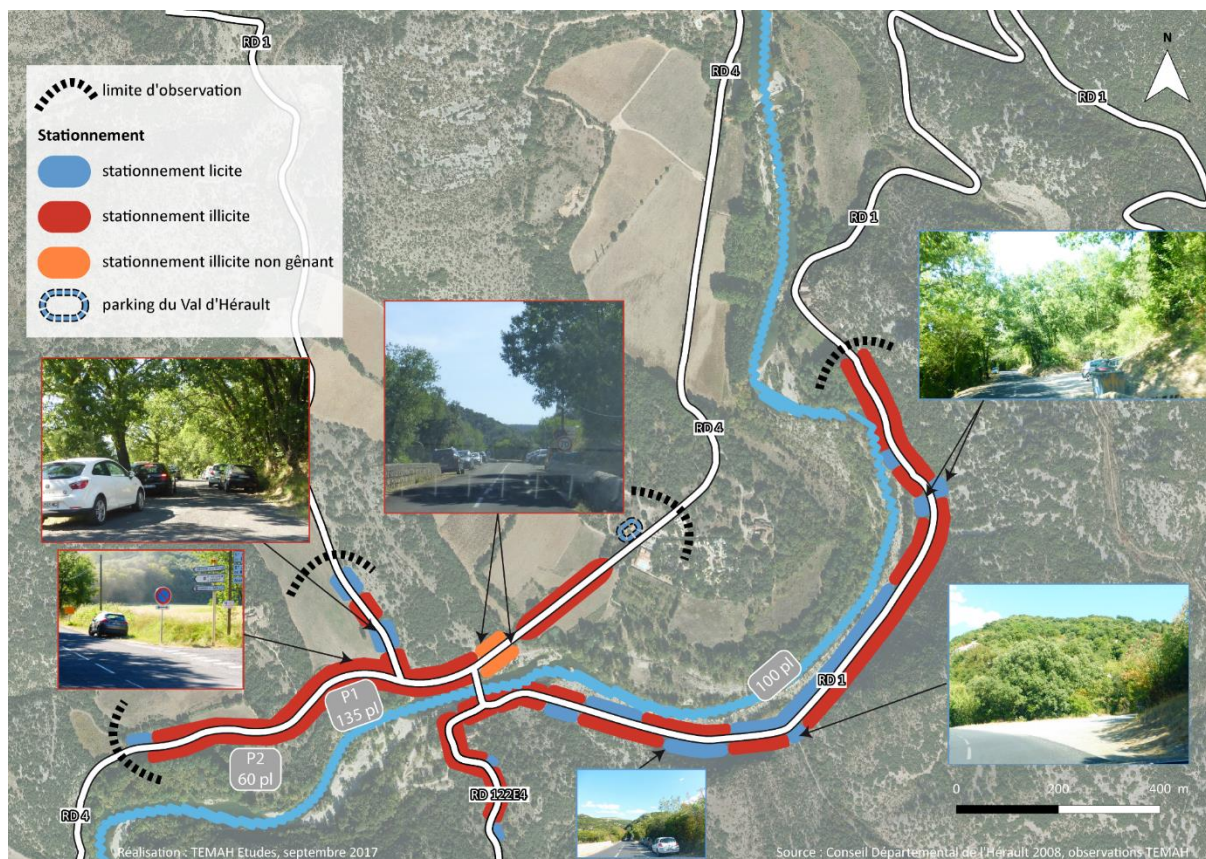


3) Stationnement : des poches de stationnement très concentrées au cœur du site

Les capacités de stationnement observées comportent environ 360 places, **dont 200 aménagés** dans les parkings P1 et P2 accessibles par la D4, **100 places le long de la D1** et D122Ea (abords de l'église) et **60 places « aménagées par l'usage »**, au plus près du cœur du site, sur les bords des voies.



Stationner sur le bord de la route n'est pas illicite, si les véhicules n'empiètent pas sur la bande de roulement, ce qui n'est pas toujours le cas. **20% des véhicules comptabilisés lors des comptages réalisés en Août 2017 étaient stationnés en bord de route et au plus près du pont.** Au cours de l'été 2017, la gendarmerie a dressé plus de 500 procès-verbaux pour stationnement gênant. Ce problème est récurrent dans toute la vallée de l'Hérault.



70% des visiteurs interrogés lors de l'enquête réalisée au début du mois d'Août 2017 étaient garés dans les parkings aménagés, 28% étaient garés en bord de route et 2% étaient venus à pied, depuis le camping du Val d'Hérault, mitoyen du site.

La part des visiteurs prêts à s'éloigner des berges pour se garer est faible (29% sont d'accord pour s'éloigner de 150 à 200 mètres), les touristes sont plus enclins à accepter l'éloignement que les habitants des agglomérations proches.

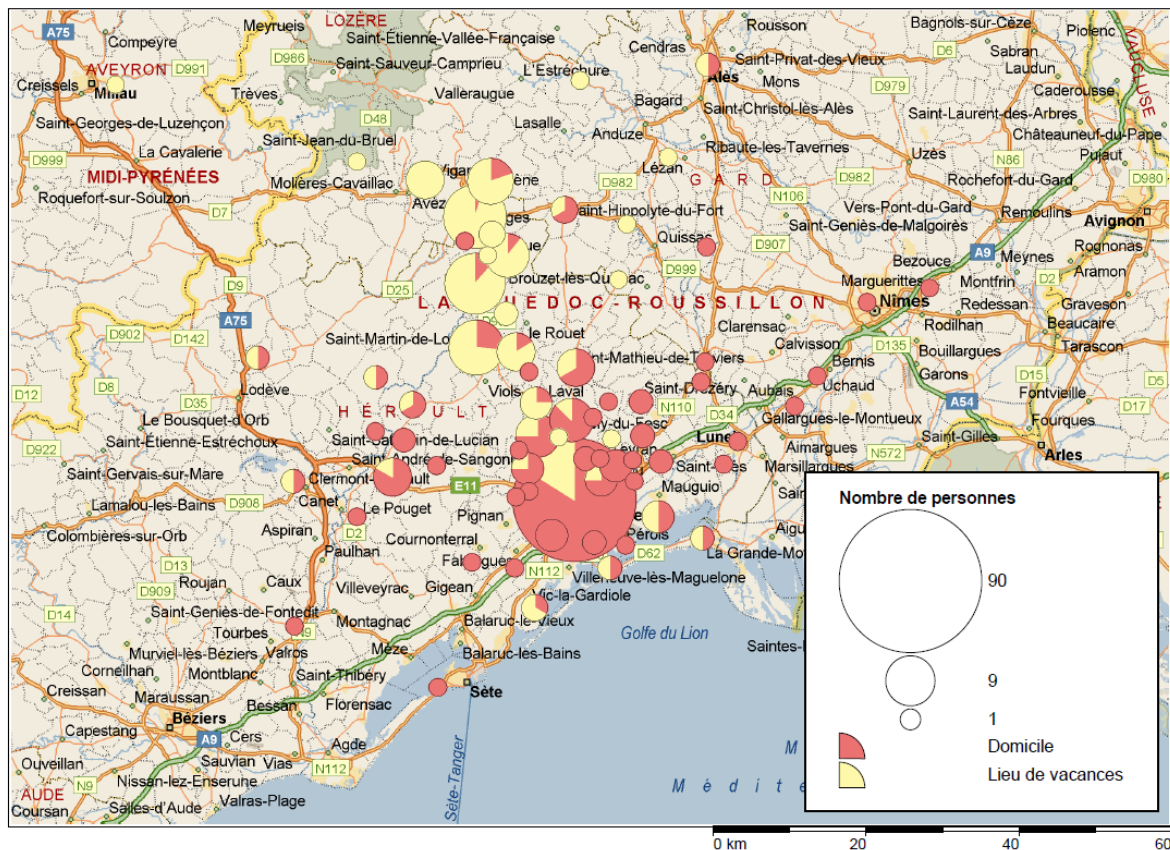
Deux accès destinés aux secours et aux pompiers existent sur le site (un sur le P2 et un sur la D122E4 sous l'église). Le stationnement illicite devant ces accès ou sur les axes qui y mènent (D1, D122E4) peut avoir des conséquences graves en ralentissant l'accès des secours ou des pompiers.

La question du stationnement, en termes de capacités et de localisation, est extrêmement sensible pour **mieux gérer le site et le protéger**. Le fonctionnement actuel où les plus grands parkings se trouvent sur les berges (ou très proches d'elles) concourt à concentrer les visiteurs au plus près du rivage (fragile), des voies d'accès (encombrées, difficiles d'accès pour les secours) et du patrimoine (moins perceptible derrière un écran de voitures). L'omniprésence de la voiture et du bruit amoindrit son caractère de sanctuaire.



4) Publics et usages : un lieu connu et prisé des touristes et des habitants pour la qualité de la baignade, mais peu associé à des pratiques touristiques de visite ou de découverte.

La fréquentation du site de Saint-Etienne-d'Issensac est composée, **presqu'à parts égales de touristes en séjour** (42% sont en séjour dans le territoire ou à proximité) **et d'habitants venant depuis leur domicile** (58%), dont une majorité habitent dans l'agglomération montpelliéraine.



Commune de provenance des visiteurs interrogés (visiteurs et touristes)

La quasi-totalité des visiteurs vient **en groupe** (en famille : 71%, entre amis : 18% ou en groupes composés de familles et amis : 10%). **La taille moyenne des groupes est de 4 personnes.**

Les **trois-quarts des visiteurs interrogés connaissent le site** (90% des habitants et 52% des touristes en séjour), ils y viennent souvent et **ont leurs habitudes**. Cependant, seuls 42% d'entre eux savent que le site est classé (50% des touristes disent savoir que le site est classé, contre 35% des habitants).

La signalétique touristique est peu présente (un seul panneau en bord de route) et les éléments patrimoniaux sont de moins en moins perceptibles en raison de la végétation et du manque de points de vue, ce qui ne facilite pas la prise de conscience de la valeur du site.



La baignade (96%), le repos (77%) et le pique-nique (61%) sont les activités les plus pratiquées dans le site, par les habitants et les touristes. La pratique du canoë est interdite sur le site (arrêté municipal).

La promenade dans le site (35%), la visite de la chapelle et du pont (12%) ou des sites proches (16%) sont **exclusivement le fait des touristes**. Un tiers des touristes interrogés poursuit son itinéraire vers d'autres sites proches, après s'être baigné.

Les visiteurs sont conquis par **la tranquillité (96%), le sentiment de sécurité (98%), la facilité pour aller des parkings au fleuve (97%) et stationner (81%)**. Ils sont un peu plus réservés sur la propreté ou la signalétique. En spontané, ils mettent en avant le calme, le côté sauvage et la fraîcheur de l'eau qui offre un plaisir de baignade très différent de la mer.



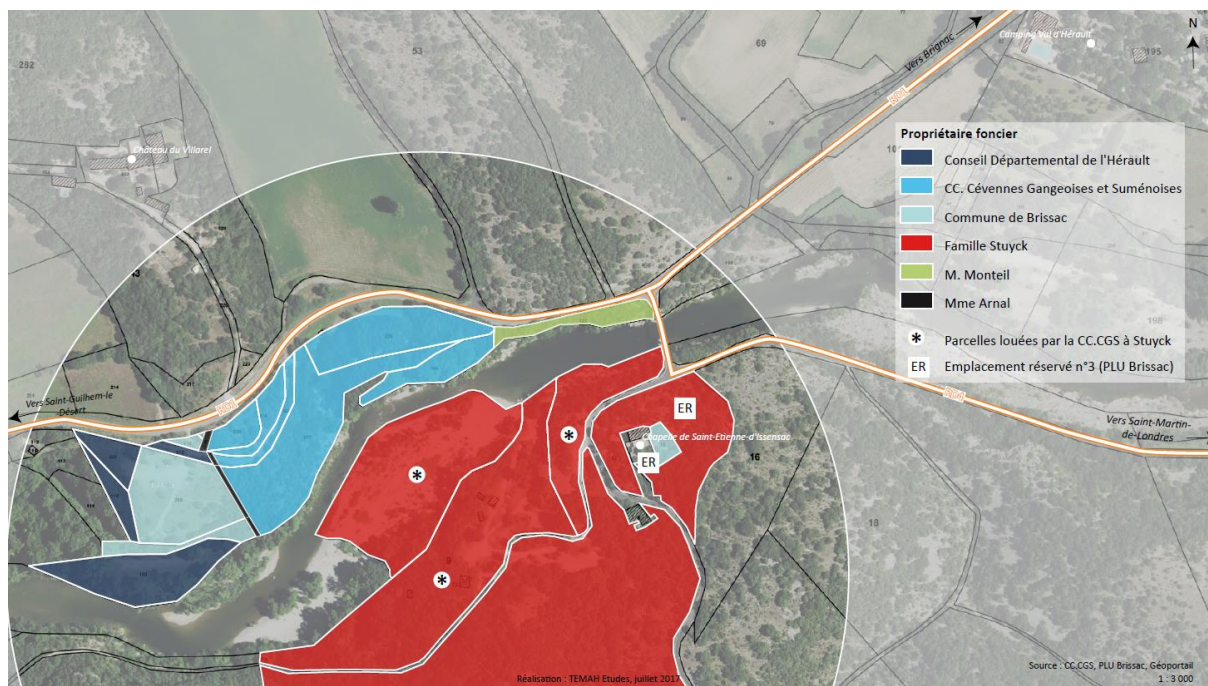
Côté nuisances, les avis mettent en évidence les **comportements incivils des visiteurs** (chiens laissés en liberté, bruit, musique, feux,...) ou portant atteinte à la qualité du site (déchets laissés sur place), ainsi que les attentes en matière d'aménagements supplémentaires (ex : accès PMR, barbecues, communs, douches...).

Les avis sont partagés **entre plus d'aménagements ou plus de protection de l'aspect naturel du site**. Dans l'expression des visiteurs, **deux visions de la qualité d'accueil s'opposent** : une vision « citadine » d'aménagements toujours plus confortables pour faciliter un moment de loisir et une vision plus « naturelle » visant à protéger la qualité intrinsèque du site, ses paysages, la qualité de l'eau et du site.

5) Gestion : des moyens limités pour gérer un site vaste et difficile à surveiller.

La maîtrise foncière du site par les collectivités (Commune de Brissac, CCCGS, CD34) ne concerne que les parkings P1 et P2 et les berges situées sur la rive droite, en aval du pont (*nuances de bleu sur la carte*). La rive gauche et les abords de l'église appartiennent à une famille belge (*en rouge sur la carte*) avec qui les relations sont difficiles. Une convention est signée chaque année pour pouvoir installer le poste de secours en contrebas de la gravière.

Les parcelles en amont du pont sont la propriété des riverains, pour l'essentiel (camping Val d'Hérault, Domaine de la Vernède,...).



La communauté de communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises gère les équipements installés dans le site pour faire face à l'affluence estivale.

- ▶ **Poubelles et toilettes** sont installées pour la saison et gérées par la communauté de communes. Bien que les containers soient répartis sur les parkings et tout le long des berges, de nombreux déchets sont laissés sur place.
- ▶ **Les tables de pique-nique** installées en 2017 sur le parking P1 sont appréciées, utilisées et n'ont pas été dégradées. C'est le seul équipement permanent du site.



- **La signalétique des parkings** est également saisonnière et gérée par la CCCGS. Elle se compose d'une signalétique directionnelle sur la D4 et la D1 indiquant les parkings P1 et P2.

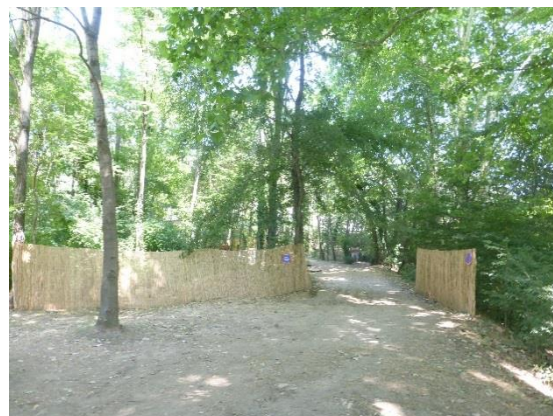


- Sur les parkings, un **panneau de réglementation** signale l'interdiction de stationnement de nuit pour les camping-caristes, ainsi que les interdictions de camper et faire du feu. Cette signalétique est très discrète (trop) au regard des comportements observés sur le site.

- **L'accès aux parkings P1 et P2 est interdit la nuit.** La difficulté de faire partir les occupants du parking à 21h en plein été est très réelle et a occasionné des frictions entre le prestataire qui en était chargé en 2016 et les occupants du parking. En 2017, aucun prestataire n'était présent sur place. En 2018, un snack s'est installé sur le parking P1. Il fermait à 22 heures et gérait la présence sur site en fermant la barrière après son départ. Cette présence a permis de limiter le stationnement nocturne des véhicules.



Snack installé sur le P1 en 2018



- La CCCGS a passé une convention avec le SDIS pour la mise en place **d'un poste de secours** nautique permettant d'assurer la sécurité de la baignade, dans la limite de l'aire surveillée. Les baigneurs qui sautent du pont ou des falaises ne sont pas visibles depuis le poste de secours. L'installation de ce poste fait l'objet d'une **convention annuelle d'occupation** avec les propriétaires du terrain (famille STUYCK). La communication avec ces derniers est compliquée, ils ne donnent leur accord qu'au dernier moment et l'aspect précaire de cette installation est préjudiciable à sa qualité (elle freine la mise aux normes des locaux et matériels). Sa localisation donne satisfaction aux usagers, mais pose la question de la maîtrise foncière de la rive gauche afin de **pérenniser le poste de secours** nécessaire à la surveillance de la baignade.



- ▶ **La commune de Brissac finance le poste d'un employé qui patrouille tous les jours dans le site**, ramasse les déchets, renseigne les visiteurs et assure une fonction de prévention contre les incivilités. Son action est efficace et saluée par tous les partenaires, mais il ne dispose pas du pouvoir de police et se trouve esseulé face à des visiteurs venus en groupe, habitués à ne pas être sanctionnés, même lorsqu'ils sont pris sur le fait.
- ▶ **Le Département** contribue à la gestion du site par la mise à disposition des parcelles appartenant aux Espaces Naturels Sensibles où sont installés le parking et l'accès à l'embarcadere de pêche. Les mesures de gestion sont prises dans le cadre des ENS (arrachage de plantes nuisibles,...).

Les moyens dont disposent les collectivités **permettent de bien gérer les incidences de la fréquentation « normale »** mais **les acteurs interrogés constatent leur impuissance face aux comportements incivils observés.**

Bien qu'interdits, **les sauts du pont, le camping sauvage dans le site, les feux et barbecues sauvages, les tags** sur les panneaux de signalétique, **la musique** trop forte... sont fréquemment constatés par les visiteurs du site et les riverains.

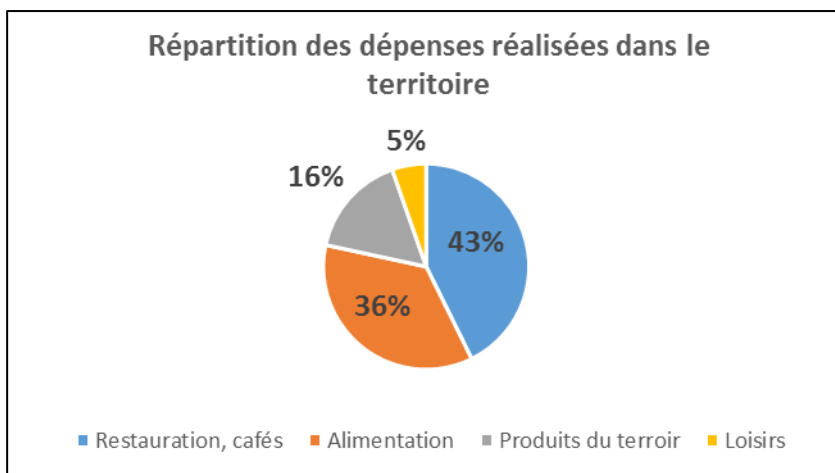
Ces incivilités sont difficiles à réprimer car les moyens de police sont limités à une surveillance journalière des voitures garées en infraction sur la route par la gendarmerie. Le site est vaste, difficile à surveiller (2,5 km de rive, sans grande visibilité).

L'augmentation continue de la fréquentation amplifie progressivement les incivilités et ce phénomène est observable à l'échelle **de toute la vallée de l'Hérault.**



6) Accueil et retombées touristiques : des potentialités à mieux exploiter pour capitaliser sur une fréquentation élevée.

45% des visiteurs interrogés lors de l'enquête menée entre le 1^{er} et le 5 Août auprès de 300 personnes avaient réalisé **au moins une dépense à l'occasion de leur venue** à Saint-Etienne d'Issensac. La dépense moyenne s'élevait à 7,10€ et **49% des dépenses avaient été réalisées dans le territoire**. Sans être négligeables, ces retombées sont moins élevées que celles qu'on peut observer dans des sites de visite ou de séjour. 70% des dépenses observées ont été réalisées **dans les villes portes** (Saint-Martin-de-Londres, Saint-Bauzille-de-Putois, Ganges). Elles concernent principalement l'achat de produits alimentaires pour les personnes qui viennent passer la journée sur le bord du fleuve et la restauration, pour les touristes en séjour.



Parmi **les aménagements souhaités** par les visiteurs du site, 38% souhaitaient des panneaux permettant de découvrir le site, 36% un cheminement pour réaliser une ballade familiale dans le site, 31% souhaitaient pouvoir acheter davantage de produits du terroir, 30% auraient aimé réaliser un circuit de visite du territoire en voiture. 35% des touristes prolongent d'ailleurs leur visite à Saint-Etienne d'Issensac par un circuit de départ différent de leur circuit d'arrivée.



L'attractivité du site de Saint-Etienne d'Issensac tient à **la qualité du site de baignade**. Cette facette, même si on a vu qu'elle devait être équilibrée avec les autres composantes du site et mieux gérée, est importante et pourrait mieux être valorisée (notamment hors saison) car **les sports de pleine nature constituent un atout très fort de l'attractivité touristique du territoire**. Ils portent sa notoriété, le différencient des territoires proches moins bien dotés en sports d'eau vive et génèrent une fréquentation de séjour porteuse de retombées économiques et d'emplois.

2^{ème} site le plus fréquenté du territoire de la CCCGS, après la grotte des Demoiselles, le site de Saint-Etienne d'Issensac doit être intégré à la stratégie touristique du territoire en tant que site touristique majeur, aménagé pour la visite, permettant d'informer le public et de l'orienter vers les villages proches. Il est également traversé par des itinéraires touristiques qui justifient l'attention portée à sa mise en valeur et aux équipements nécessaires pour diversifier les pratiques sportives de plein air.

Le site de Saint-Etienne d'Issensac est **sur le parcours d'un PR** reliant Brissac au nord de la Vallée de l'Hérault, dans la boucle N°10 de l'Hérault à Vélo (CD34) permettant la découverte des vallées de l'Hérault et de la Buège.



PR et GR dans le site



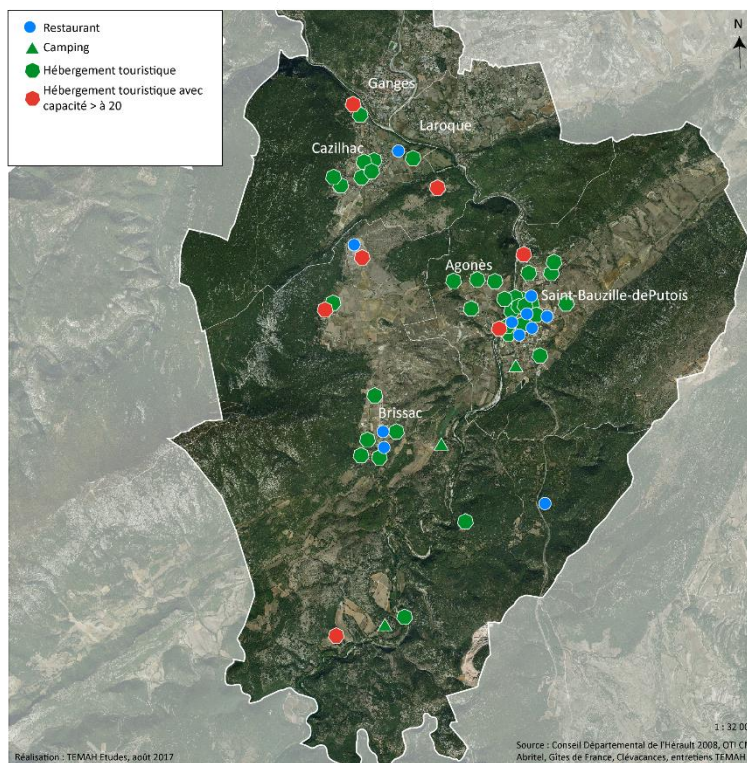
Itinéraires sans voiture

Il est également proche des **circuits « sans voiture »** reliant **les 3 grands sites de l'Hérault**. Aujourd'hui, le site ne présente aucun équipement et une faible signalétique (GR seulement) pour faciliter ces pratiques.

Le développement de l'itinérance douce nécessite d'intégrer, dans le plan d'aménagement et de gestion de Saint-Etienne d'Issensac, les équipements nécessaires à ces pratiques, actuellement peu perceptibles dans le site, mais en développement à l'échelle du grand territoire.

Les **capacités d'hébergement** dans le site sont composées de l'accueil de groupe du Château Villarel qui propose une cinquantaine de couchages et des 135 emplacements du camping Val d'Hérault.

A l'échelle des communes de Brissac, Agonès, Saint-Bauzille-de-Putois, Cazilhac, on dénombre **1735 lits** touristiques, essentiellement en campings, meublés et chambres d'hôtes. Les accueils de groupe sont peu nombreux dans le territoire, alors que le développement des activités de pleine nature repose sur ce type de structure.



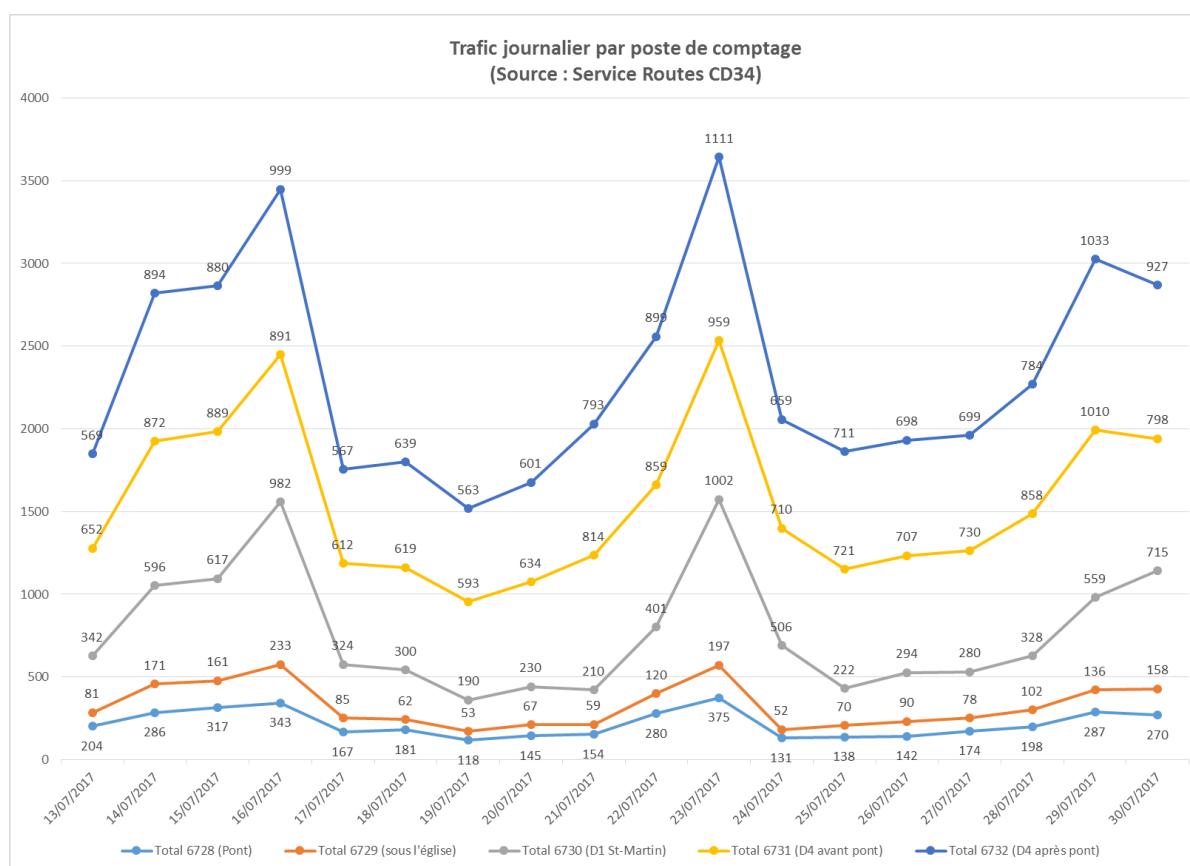
2) Estimation de la fréquentation et de la capacité de charge du site.

I – Estimation de la fréquentation du site

Haute saison :

L'essentiel de la fréquentation est enregistré pendant les mois de Juillet et Août. Pour évaluer la fréquentation pendant cette période, nous avons rapproché les données de comptage du trafic routier (compteurs routiers placés par le service des Routes du CD34 **en juillet 2017**) et les comptages de véhicules effectués dans le site pendant l'enquête (**en juillet et août 2017**). Ces deux types d'information ont permis d'estimer la fréquentation à près de **52000 personnes pour les 2 mois d'été**, ce qui en fait le 2^{ème} site le plus fréquenté du territoire de la Communauté de Communes des Cévennes Gangeoises et Suménoises, après la Grotte des Demoiselles.

La fréquentation journalière moyenne oscille entre 800 et 1400 personnes en été.

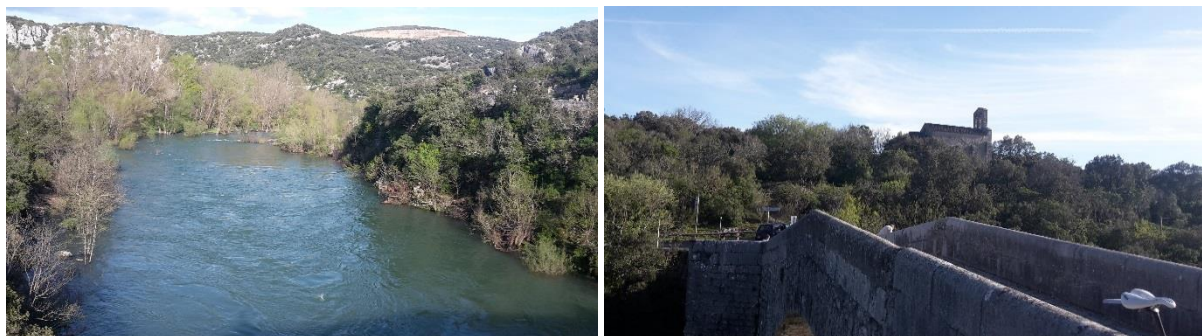


Hors saison :

Les données disponibles reposent sur **les observations menées ponctuellement sur le site.**

- En avant-saison : le site est fréquenté le week-end, dès le printemps, par des familles qui viennent pique-niquer ou se promener. L'eau du fleuve peut être assez haute au printemps, ce qui empêche la baignade.
- En arrière-saison : les berges rocheuses situées en amont du pont sont ensoleillées tout l'après-midi et attirent des visiteurs le week-end. La fréquentation reste limitée (une trentaine de voitures comptées un dimanche après-midi ensoleillé de septembre).
- Hors saison, quelques rares visiteurs s'arrêtent à côté du pont et visitent le cœur du site (pont et église). La pêche est pratiquée toute l'année.

La fréquentation hors saison ne revêt donc pas le même caractère massif que pendant la haute saison où l'attrait essentiel du lieu tient à la baignade.



Le fleuve et le pont - Avril 2018

II – Données de détermination de la capacité de charge

La question de la préservation du site est liée à la **définition de la capacité de charge et aux moyens nécessaires** pour la gérer. La notion de capacité de charge ne relève pas d'une définition uniforme, valable pour tous les sites. Elle résulte de l'analyse des caractéristiques du site, de l'analyse paysagère, et d'une volonté, exprimée par les habitants, les élus et les gestionnaires du site, d'accueillir ou non plus de visiteurs.

Les facteurs à prendre en compte :

- Les capacités de stationnement existantes / gérées : indicateur de fréquentation et sur-fréquentation
- Les capacités d'accueil : hébergement et visiteurs
- L'état du site et le récit qui en est issu à travers l'analyse paysagère, les motifs à mettre en scène, les parties fragilisées par la fréquentation / à protéger
- Les volontés des acteurs locaux : élus, riverains, prestataires

1) Les capacités de stationnement existantes et leur utilisation :

Le site dispose d'environ 300 places de stationnement aménagées ou licites (bord des routes). Les 2/3 des places sont disponibles du côté de la D4 et 1/3 sur la D1.

P1 (proche de la berge) : 135 voitures comptées au maximum
P2 (plus éloigné de la berge) : 65 voitures comptées au maximum
Places licites disponibles le long de la D1 : 100 voitures au maximum
Les poches de stationnement les plus proches de la berge (P1 et D1) sont les plus saturées.

60 places « aménagées par l'usage » (bords de route, départs de chemins, gravières,..) **ont été constatées** lors des comptages, alors que les véhicules ne sont pas toujours en stationnement licite (même répartition 2/3 sur la rive droite et 1/3 sur la rive gauche).

- D4 avant le pont : 15 à 20 voitures
- D1 (vers vallée de la Buège) : 20 voitures
- D122E4 : 20 voitures

Nota : Le chemin d'accès à la gravière (sur la D122E4, en dessous l'église) a été fermé par une barrière métallique pendant l'été 2018. Les véhicules en stationnement illicite ont été plus nombreux sur la D4 et la portion de D1 rejoignant Brissac, signe que la pression ne faiblit pas mais s'adapte aux contraintes et envahit de nouveaux espaces.

► **Localisation des places de stationnement :**

- Les places aménagées (P1 + P2) représentent les 2/3 de l'offre licite et sont situées en rive gauche. Les 2/3 des places aménagées par l'usage sont également situées en rive gauche (abords du pont, accotements de la D1 et de la D4).
- **Les 2/3 des places de stationnement (licites ou illicites) sont accessibles par la D4 alors que les 2/3 des visiteurs arrivent par la D1.**

► **Evaluation de la demande de stationnement :**

- En semaine, **la demande moyenne de stationnement observée était d'environ 200 places**, contre plus de 350 le week-end.
- La saturation s'observe surtout les week-ends et les jours de forte fréquentation (jours fériés, journées de forte chaleur en Août,...)

Ces données sont issues des comptages effectués le dimanche 16 juillet et les 1, 3, 4 et 5 Août 2017, ainsi que des visites effectuées ponctuellement sur site les 25 juillet et 1^{er} septembre 2017.

| | Capacité estimée | Moyenne en semaine | Taux de remplissage semaine | Total week-end | Taux remplissage WE |
|---|------------------|--------------------|-----------------------------|----------------|---------------------|
| P1 | 135 | 54 | 40,0% | 134 | 99,3% |
| P2 | 65 | 26,5 | 40,8% | 50 | 76,9% |
| D1 Rive droite | 105 | 79 | 75,2% | 110 | 104,8% |
| Total licite | 305 | 159,5 | 52,3% | 294 | 96,4% |
| D4 Pont | 20 | 19,5 | 97,5% | 20 | 100,0% |
| D1 rive gauche | 20 | 2 | 10,0% | 15 | 75,0% |
| D122E4 | 20 | 12 | 60,0% | 22 | 110,0% |
| Total aménagé par l'usage | 60 | 33,5 | 55,8% | 57 | 95,0% |
| Ensemble | 365 | 193 | 52,9% | 351 | 96,2% |
| <i>* Valeur estimée à partir de comptages réalisés d'autres jours que ceux de l'enquête</i> | | | | | |

Les poches de stationnement les **plus proches des berges se remplissent en premier** (D1 rive droite et P1). Le P2 est rarement à saturation, même le week-end.

Les places illicites les plus proches du pont sont presque toujours occupées, ainsi que celles les plus proches de l'église (plutôt le week-end). Sur la D122E4, les comptages ont montré un déséquilibre entre arrivées et départs, le week-end, qui peut être expliqué par des véhicules qui passent la nuit dans le site.

Globalement, la capacité de stationnement observée est suffisante en semaine et saturée le week-end. On peut considérer que les jours de grande affluence, la fréquentation du site est supérieure de 20% aux capacités d'accueil du site (y compris le stationnement illicite).

Les places gagnées « par l'usage » en cœur de site, au plus près du pont et de la chapelle, portent atteinte à la qualité paysagère du site, créent des difficultés de circulation pour les visiteurs et d'accès au site pour les secours. Le stationnement sauvage doit être supprimé au profit de poches de stationnement aménagées.

La capacité d'accueil physique du site :

L'évaluation des capacités physiques d'accueil d'un site naturel aussi vaste est un exercice difficile. Le site a été étudié sur un linéaire de 2,5 km, de La Vernède au château de Villarel. 80% des visiteurs se garent à côté du pont sur les berges les plus accessibles, soit 800 mètres linéaires environ.

En se basant sur une surface de 4800 m² (800 mètres de longueur x 2 berges x 3 mètres occupés par les baigneurs) et 2 jauges (640 personnes un jour moyen et 1300 personnes un jour exceptionnel en aval du pont), on peut estimer que chaque visiteur dispose de 7,5 m² un jour moyen et 3,7 m² un jour exceptionnel. La tranquillité étant un des principaux attraits du site, on peut considérer qu'elle est bien meilleure les jours moyens que les jours de pics.

2) Les capacités d'hébergement à proximité du site :

2 structures d'hébergement touristiques sont implantées à proximité du site.

La plus importante est le Camping du Val d'Hérault (135 emplacements, dont 36 mobil homes pouvant accueillir de 4 à 8 personnes, soit une capacité d'accueil estimée de 500 à 600 personnes). Le camping est propriétaire des berges situées en rive droite en amont du pont. Les campeurs disposant d'un lieu de baignade relativement indépendant n'ont pas d'incidence sur le calcul de la capacité d'accueil des visiteurs.

L'autre structure d'hébergement touristique (Château Villarel : salle de séminaire, 40 à 50 personnes en hébergement) est beaucoup plus modeste. Les visiteurs peuvent se rendre sur les bords du fleuve à pied.

3) La dégradation du site

Comme évoqué dans le diagnostic, nous ne disposons pas d'une étude écologique précise, mais seulement des relevés naturalistes effectués dans le site et des dispositifs applicables à ces espaces classés (ZNIEFF / NATURA 2000).

La richesse faunistique et floristique de ces espaces est avérée par les différents classements. Les nuisances observées (piétinements, traces de véhicules,...) interviennent dans un milieu particulièrement sensible (ripisylve) et ont été constatées sur l'ensemble du périmètre. Partout dans le site, les sentes créées par les piétinements et les foyers utilisés pour les feux de plein air peuvent être constatées.

L'aménagement du parking P1 sur la berge a fait disparaître tout le couvert végétal et a mis le sol à nu, ce qui freine la reprise de la végétation.

La fréquentation porte atteinte à la qualité naturelle du site, surtout sur les berges arborées de la rive gauche, plus accessibles et plus fragiles.¹

¹ Notes de Cécile Mermier sur l'étude paysagère : Partir des qualités du site, proposer des ateliers d'écriture paysagère pour décrire et nommer les paysages. Ces ateliers de toponymie précisent les noms et les limites des entités paysagères et des sites. Ces échanges contribuent à faire naître une image partagée des paysages, faisant souvent oublier un temps les tensions et les désaccords. Permettre l'expression de « l'esprit des lieux » susceptible de toucher un grand nombre de personnes. Le lieu met en jeu d'autres sens que la vue : le toucher, l'odorat, le goût, l'ouïe... On s'y arrête volontiers pour s'y imprégner d'une ambiance particulière, y être en relation intime avec un motif d'intérêt particulier (arbre, grotte, fontaine, croisée de chemin...). Il y aurait une vraie étude paysagère à faire pour mettre en perspective paysage et sciences naturalistes et écologiques. Par exemple, la flore, les sciences botaniques, phytosociologiques ou biogéographiques expliquent les formes et formations végétales. Par leurs couleurs, leurs textures et leurs physionomies, les végétaux contribuent à l'expression du paysage.

4) La perception des acteurs locaux

Les riverains sont peu nombreux (Mas de la Vernède, Mas d'Enrivière, Virac, Mas du Lamalou...). Ils ont été associés à la conduite de l'étude lors des entretiens en face à face, ainsi que lors de l'atelier de concertation. Ils ressentent fortement les nuisances liées à la forte fréquentation du site, surtout les troubles à la tranquillité intervenant de nuit (difficultés à joindre la gendarmerie et à obtenir une intervention sur site) et les risques d'incendie liés aux feux. La fréquentation leur paraît vraiment dérangeante pendant une quinzaine de jours, l'été, ainsi que lors des raves parties qui interviennent ponctuellement.

Les acteurs rencontrés (élus, techniciens, gestionnaires,...) constatent que l'augmentation de la fréquentation est difficilement maîtrisable par des moyens coercitifs. 64% des visiteurs interrogés dans l'enquête réalisée en Août 2017 étaient originaires de l'aire urbaine montpelliéraine dont la population est en forte croissance². Ils souhaitent que les mesures d'aménagement du site permettent de le protéger, sans le fermer.

Les élus souhaitent une stabilité de la fréquentation, mais anticipent une hausse tendancielle, en raison de la proximité du bassin de vie montpelliérain, et de l'attraction croissante des urbains pour des espaces de nature.

5) Proposition d'un dimensionnement de la capacité de charge

200 places en semaine et 350 places le week-end constituent les 2 niveaux de fréquentation constatés (soit 800 à 1400 personnes dans la totalité du site), avec des pics à 400 véhicules (1600 personnes).

Comme dans la plupart des grands sites, la fréquentation **fluctue beaucoup entre les jours moyens et les jours de forte affluence**. Le dimensionnement du stationnement doit en tenir compte pour ne pas générer des débordements qui se déverseraient dans des sites non aménagés.

Les possibilités de stationnement à une échelle plus large ne permettent pas d'envisager des reports significatifs : le site est distant de 4,4 km du village de Brissac et n'est pas desservi par les bus.

Les autres espaces de stationnement existant en bordures des berges, en amont du site, sont utilisés par les clients des loueurs de canoës ou n'ont pas vocation à être aménagés pour la baignade (cf. schéma nautique).

L'ensemble des données recueillies pour analyser la capacité de charge du site converge vers la nécessité **de stabiliser l'existant**, tout en prenant les mesures nécessaires pour **éviter les reports** dans des sites non aménagés.

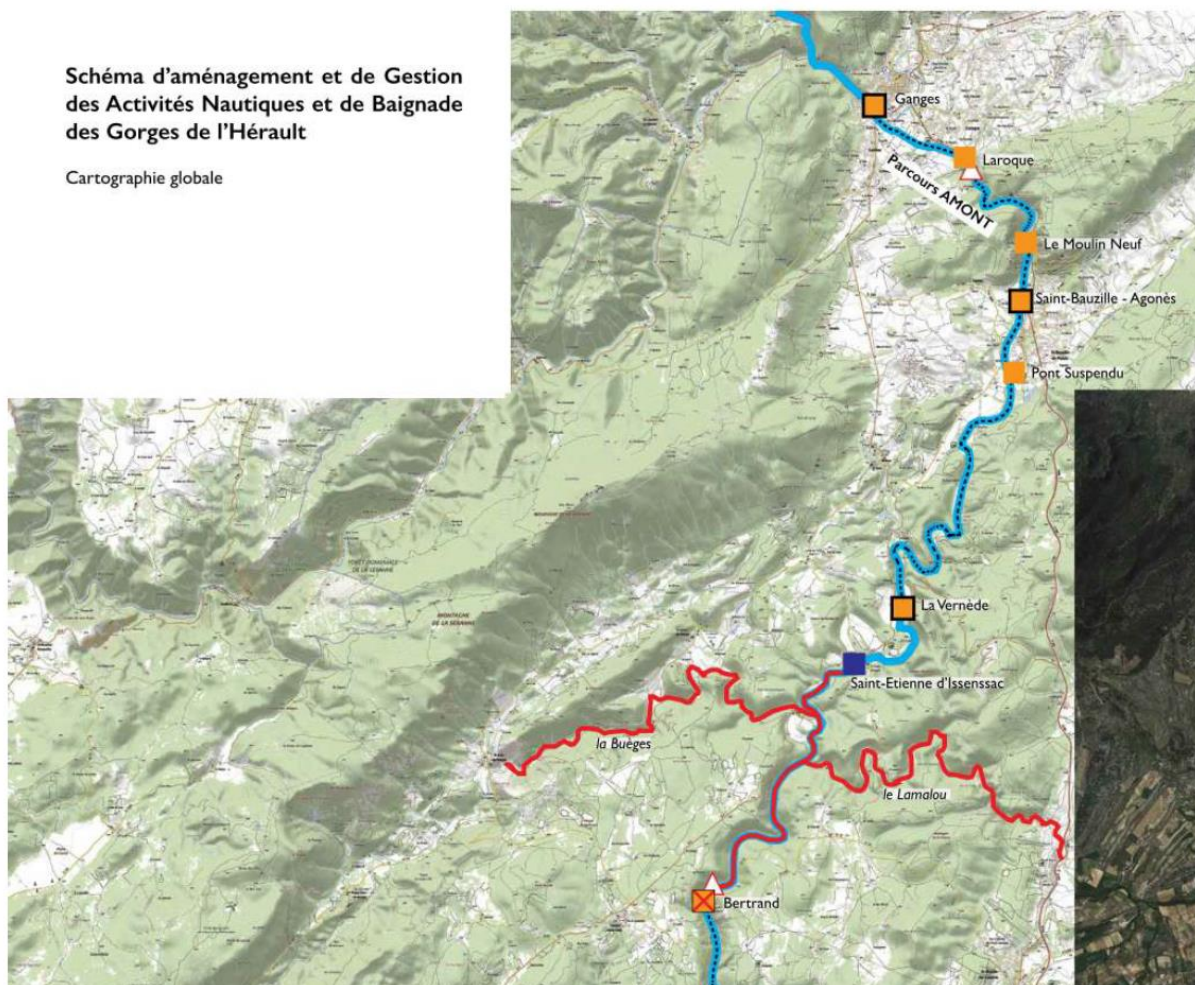
Ceci conduit à proposer :

- Un espace de stationnement aménagé de 250 places correspondant à la fréquentation moyenne, soit 1000 personnes,
- Une ou plusieurs poches de stationnement temporaires de 100 à 150 places, permettant d'absorber les pics de fréquentation et l'augmentation tendancielle de la fréquentation (soit 400 à 600 personnes).

² L'aire urbaine de Montpellier a gagné en moyenne 10000 habitants par an entre 2010 et 2015, soit +1,8% par an

Schéma d'aménagement et de Gestion des Activités Nautiques et de Baignade des Gorges de l'Hérault

Cartographie globale



Légende

- | | |
|--|--|
|  Fleuve Hérault |  Parcours canoë-kayak |
|  Linéaire de baignade fermé |  Site de canoë-kayak (base prestataire + parking) à ré-aménager (Cf. Charte) |
|  Site de baignade fermé |  Embarcadère/Débarcadère public existant à maintenir et intégrer (Cf. Charte) |
|  Site de baignade maintenu à ré-aménager (Cf. Charte) |  Embarcadère/Débarcadère public à aménager (Cf. Charte) |
|  Ouvrage à signaler |  Franchissement d'ouvrage à aménager |

Extrait du Schéma d'aménagement et gestion des activités nautiques – Cabinet JED

Partie 2 – Objectifs et plan d'actions.

1) Les enjeux et objectifs du plan de gestion.

Les enjeux ont été identifiés sur la base du diagnostic, de l'atelier de concertation (1^{er} décembre 2017) et des échanges en comité de pilotage pour améliorer le fonctionnement et la mise en valeur du site.

1. Mettre en valeur le patrimoine paysager et architectural du site
2. Gérer la fréquentation du site par la capacité de stationnement
3. Rééquilibrer flux de circulation et capacités de stationnement
4. Protéger la ripisylve et le fleuve
5. Valoriser le potentiel touristique du site

A partir de ces enjeux, une carte de vocation des espaces a été réalisée.

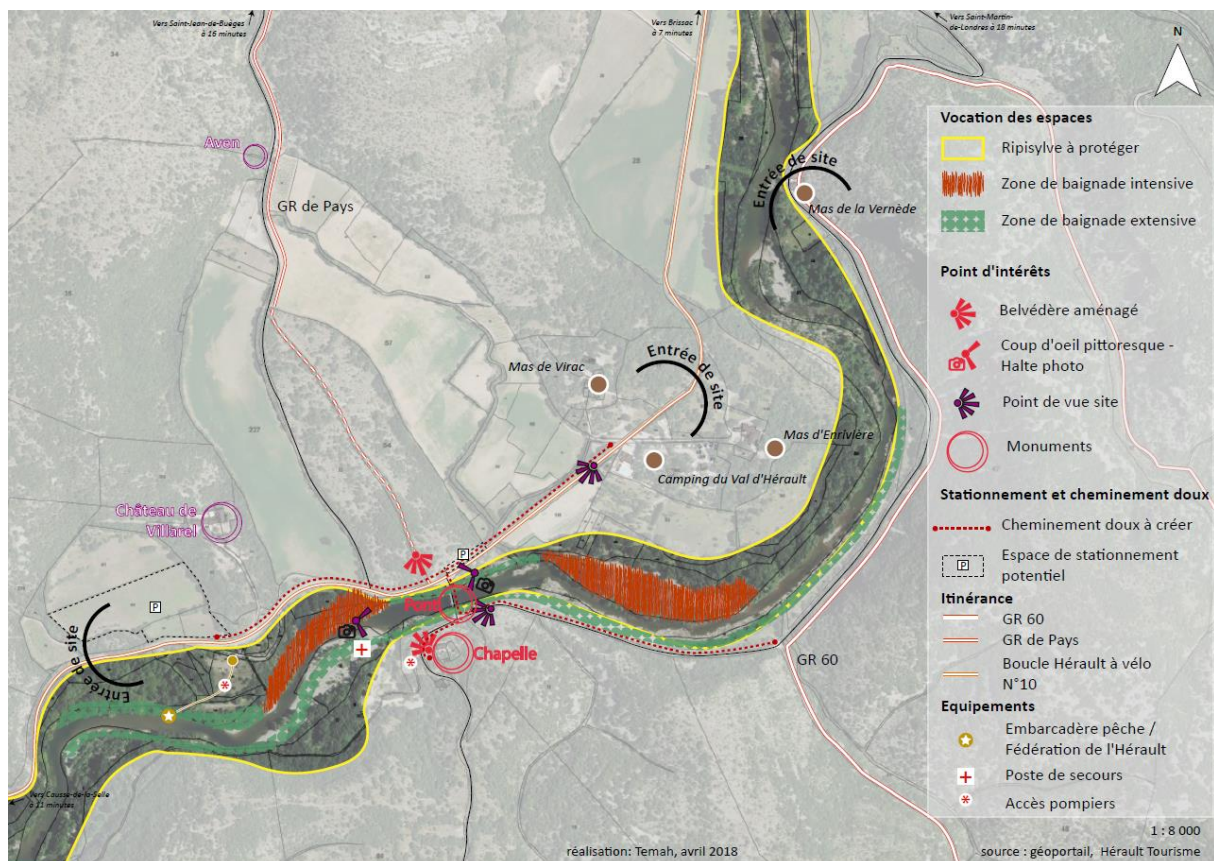
2 grands ensembles se détachent :

- Les berges du fleuve où se concentrent les actions de protection et mise en valeur,
- Les espaces plus en retrait où seront réalisés les aménagements.

Sur les berges, on distingue :

- Les zones de baignade intensive (zone de baignade publique surveillée et plage de camping), proches des principaux aménagements (parking et camping)
- Les zones de baignade extensive (reste des berges), non surveillées, plus éloignées des aménagements

Les monuments, les points de vue à valoriser ou protéger et les entrées dans le site constituent des espaces spécifiques.



Le plan de gestion repose sur 4 objectifs :

1) Valoriser les points d'intérêt du site :

Par la conception et la mise en œuvre d'un plan de paysage mettant en valeur les atouts architecturaux et paysagers du site, tout en permettant leur découverte par la création de cheminements doux et de belvédères.

2) Gérer les flux de visiteurs :

Par la réalisation d'un parking adapté à la capacité de charge du site et le rééquilibrage des flux de circulation en faveur de la D4. La mise en sens unique du pont (de la D4 vers la D1) permettra de limiter les arrivées par la D1. Le nombre de places situées sur la D1 après le pont sera fortement réduit et les places au plus près du pont et de l'église seront supprimées au profit du parking du site.

3) Protéger l'environnement du site :

L'éloignement du parking permettra de supprimer la totalité des passages de véhicules dans la ripisylve. Seuls les équipements nécessaires à la sécurité et la gestion du site seront maintenus. Le suivi de la santé environnementale du site sera renforcé.

4) Mieux accueillir les visiteurs :

Mieux guider et informer les visiteurs dans le site, et faire profiter le territoire proche de la fréquentation du site.

2) Tableau synoptique du plan d'actions

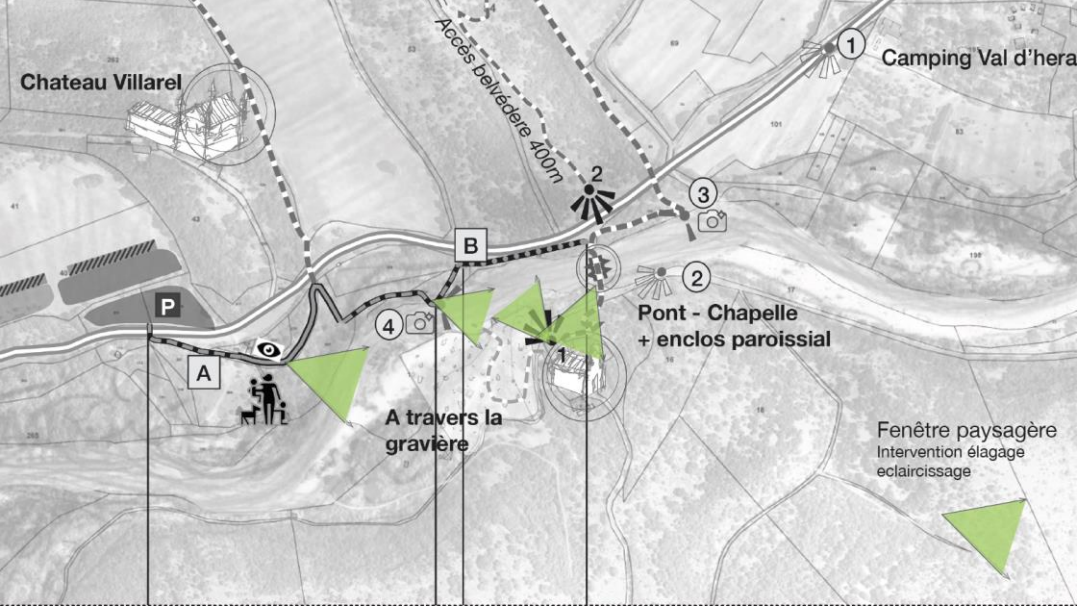
Les objectifs ont été déclinés en actions décrites de manière détaillée dans une fiche action.

| Objectifs | N° | Propositions d'actions |
|--|--------------|--|
| 1. Mettre en valeur le cœur du site | 1 | Créer des fenêtres paysagères pour découvrir le site en intervenant sur la végétation |
| | 2 | Création de cheminements de découverte dans le site et aux abords |
| | 2 bis | Création de 2 belvédères et d'un cheminement de découverte du site |
| | 3 | Aménager un cheminement piéton continu dans le site, du parking au fleuve |
| | 4 | Assurer la maîtrise foncière des espaces à mettre en valeur ou protéger |
| 2. Gérer les flux de visiteurs | 5 | Maîtrise foncière pour créer le nouveau parking du site |
| | 6 | Concevoir l'aménagement du nouveau parking |
| | 7.1 | Gérer la circulation - Phase 1 information |
| | 7.2 | Gérer la circulation - Phase 2 Mise en sens unique |
| | 7.3 | Gérer la circulation - Phase 3 Suppression des stationnements sur la D1 |
| | 8 | Préparer la desserte du site par des navettes bus et le relier aux villages et villes portes |
| 3. Protéger la qualité environnementale | 9 | Renaturaliser les parkings existants |
| | 10 | Maintenir la gestion courante du site |
| | 11 | Approfondir le suivi naturaliste du site |
| | 12 | Mettre en place des outils de sensibilisation à l'environnement, tous publics et scolaires |
| 4. Mieux accueillir | 13 | Créer un schéma directeur, signalétique, signalisation et information |
| | 14 | Intégrer le site à la stratégie touristique du territoire |
| 5. Méthode | 15 | Gouvernance et méthode |

Objectif 1 : Mettre en valeur le cœur du site

Action 1 : Créer des fenêtres paysagères pour découvrir le site en intervenant sur la végétation

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|---|
| Contexte | L'évolution des pratiques agricoles (arrêt des pâturages, de l'exploitation des bois, disparition des vignes et oliveraies) a conduit à un embroussaillage et une fermeture des paysages. Le site est aujourd'hui difficilement lisible, les points de vue sur les monuments et sur les lointains sont très restreints, ce qui nuit à la perception de la qualité du site. |
| Volonté | Il est nécessaire de coordonner les efforts de tous les acteurs pour créer des fenêtres paysagères et des ouvertures en lien avec la revalorisation patrimoniale du site . Sont plus particulièrement concernées les fenêtres paysagères repérées : <ul style="list-style-type: none"> - les abords de l'église (belvédère du parvis) - Le lien entre l'église et le pont - Le point de vue depuis le cheminement piéton (P1) vers l'église - Les berges pour les points de vue en contreplongée vers le pont et l'église (coups d'œil pittoresque) |
| Zones concernées |  |
| Action | Rédaction d'un cahier des charges et réalisation d'une étude préconisant les actions précises à engager (Elagage, débroussaillage mécanique,...). Recherche de solutions permettant l'entretien écologique du site (ex : conventions avec un berger pour permettre des parcours de troupeaux). Recherche de partenariats pour la réalisation d'actions ponctuelles d'entretien du site (ex : Syndicat Mixte Ganges Le Vigan, ENS,...) |

REALISATION

| | |
|-------------------------|---|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | DREAL, CD34, Syndicat Mixte Ganges Le Vigan |
| COUTS | |
| Investissement | Etude |
| Fonctionnement | Actions annuelles d'entretien |

HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|----------|
| Priorité | 1 |
|-----------------|----------|

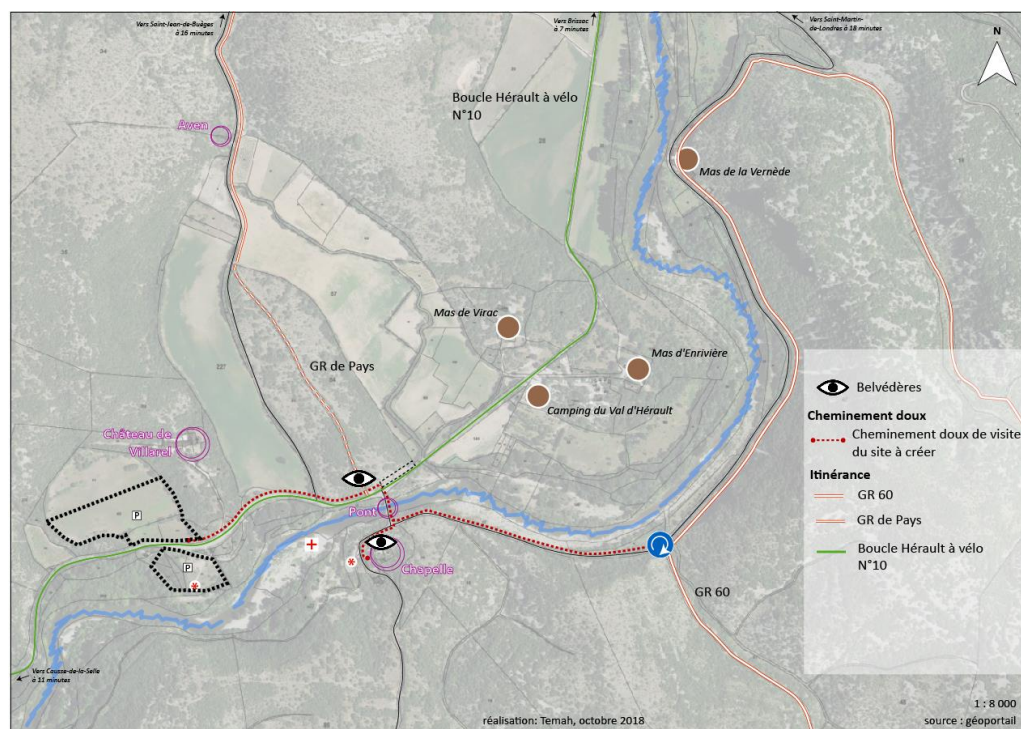
Objectif 1 : Mettre en valeur le cœur du site

Action 2 : Création de cheminements de découverte dans le site et aux abords

PRESENTATION

| | |
|-----------------|---|
| Contexte | Le site est aujourd'hui peu aménagé pour la visite et peu intégré à de grands itinéraires de découverte. Les circuits cyclotouristiques ne sont pas valorisés, les chemins de randonnée (PR et GR) ne se rejoignent pas. Aucun cheminement ne valorise les points de vue pittoresques offerts par le site |
| Volonté | Inciter les touristes pratiquant d'activités de pleine nature à venir dans le site à pied, à vélo et leur permettre de le découvrir en utilisant des cheminements piétons sécurisés. La création d'un circuit de balade est un moyen de proposer une visite sensible du site, centrée sur la découverte de la beauté du lieu, de son histoire, de ses paysages et de son patrimoine. |

Zones concernées



| | |
|---------------|--|
| Action | Compléter les études qui seront menées pour créer les cheminements piétons dans le site pour établir le tracé de la balade, conventionner les terrains nécessaires avec les propriétaires, baliser le chemin et en assurer la communication. |
|---------------|--|

REALISATION

| | |
|-------------------------|-------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | DREAL, UDAP |

COUTS

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Investissement | Etude et aménagements |
| Fonctionnement | Entretien |



HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 3 |
|-----------------|---|

Objectif 1 : Mettre en valeur le cœur du site

Action 2 bis : Création de 2 belvédères et d'un cheminement de découverte du site

PRESENTATION

| | | |
|-------------------------|---|--|
| Contexte | Le site est aujourd'hui peu aménagé pour la visite. Le manque d'aménagement et de lisibilité concentre l'intérêt des visiteurs aux abords du pont. La découverte des points de vue pittoresques et de l'histoire du site nécessite quelques aménagements légers. | |
| Volonté | Inciter les visiteurs à une découverte plus approfondie du site par l'aménagement des points de vue les plus intéressants et la création d'un cheminement pour y accéder. La création de belvédères est un moyen de proposer une visite sensible du site, centrée sur la découverte de la beauté du lieu, de son histoire et de son patrimoine tout en les sensibilisant à sa fragilité. | |
| Zones concernées |  |  |
| Action | Rédaction d'un cahier des charges (ou intégration dans le plan paysage) pour la réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre menée par une équipe pluridisciplinaire (paysagiste concepteur mandataire et graphiste d'interprétation), incluant une expertise en matière d'interprétation. Aménagement des 2 belvédères (y compris création des supports d'information) et du chemin. | |

REALISATION

| | |
|-------------------------|-------------|
| Maître d'ouvrage | CCGS |
| Partenaires | DREAL, UDAP |

COUTS

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Investissement | Etude et aménagements |
| Fonctionnement | Entretien |

HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 3 |
|-----------------|---|

Objectif 1 : Mettre en valeur le cœur du site

Action 3 : Aménager un cheminement piéton continu dans le site, du parking au fleuve.

PRESENTATION

| | |
|-----------------|---|
| Contexte | La création d'un nouveau parking sur la D4 et la volonté de développer la circulation des piétons dans le site pour le visiter ou atteindre les berges impose la création d'un cheminement continu et sécurisé qui n'existe pas aujourd'hui. |
| Volonté | S'appuyer sur le tracé de l'ancienne D4 pour proposer un cheminement continu et sécurisé dans le site, le prolonger pour accéder au pont et à la chapelle. Seule une portion, à proximité du pont ne peut être aménagée (environ 130 ml) dans l'existant car elle ne présente pas les emprises nécessaires. Un aménagement spécifique (plusieurs possibilités : platelage bois au niveau de la route, à mi pente ou en encorbellement) est proposé en s'appuyant sur un mur de soutènement aujourd'hui enfoui dans la végétation. Le cheminement se poursuivra également le long de la berge sur la D1, en amont du pont. |

Zones concernées



| | |
|---------------|---|
| Action | Réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire, sous la direction d'un Paysagiste-concepteur (Mandataire) avec un BE Structures pour dimensionner la passerelle, BE Environnement et hydraulique pour évaluer le risque face aux inondations. Phasage de la réalisation adapté à la mise en œuvre du plan de gestion des flux routiers |
|---------------|---|

REALISATION

| | |
|-------------------------|-------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | CD34, DREAL |

COUTS

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Investissement | Etude et aménagement |
| Fonctionnement | Entretien |

HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 3 |
|-----------------|---|

Objectif 1 : Mettre en valeur le cœur du site

Action 4 : Assurer la maîtrise foncière des espaces à mettre en valeur ou à protéger

PRESENTATION

| | |
|-----------------|---|
| Contexte | La maîtrise foncière du site est aujourd'hui limitée aux espaces de stationnement situés au bord du fleuve. Les aménagements prévus pour le mettre en valeur (plan paysage, cheminements, belvédères,...) nécessitent de maîtriser les espaces à aménager et entretenir. |
| Volonté | La maîtrise foncière des berges et des abords des monuments classés est nécessaire pour mettre en œuvre les aménagements prévus dans le plan de gestion. Le système actuel de conventionnement annuel avec les propriétaires fonciers est trop instable pour permettre la réalisation d'investissements pérennes. Le conventionnement peut être conservé pour la création de cheminements (accord du propriétaire, assurance,...) |

| | |
|-------------------------|---|
| Zones concernées | <p>Acquisitions pour gestion du site</p> <ul style="list-style-type: none"> ① parcelle n° AS 9 ② parcelle n° AS 10 ③ parcelle n° AS 11 ④ parcelle n° AR 103 ⑤ parcelle n° AR 102 ⑥ parcelle n° AS 12 <p>Conventionnements pour passages et aménagements</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑦ parcelle n° AR 54 ⑧ parcelle n° AR 101 ⑨ parcelle n° AR 82 ⑩ parcelle n° AS 17 <p>Réalisation: TEMAH Etudes, février 2019 Source: Cadastre Etalab/Googlemaps</p> |
|-------------------------|---|

| | |
|---------------|---|
| Action | Validation des parcelles intéressantes pour les différents projets d'aménagement à acquérir ou à conventionner (passages de chemins de balade). Mise en place d'actions directes ou d'une stratégie de veille foncière |
|---------------|---|

REALISATION

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | CD34, Commune de Brissac |

COUTS

| | |
|-----------------------|---|
| Investissement | Achat des parcelles permettant la réalisation du projet |
| Fonctionnement | Jours hommes pour veille foncière, actions d'entretien |

HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 2 |
|-----------------|---|

Parcelles à acquérir dans le cadre du plan de gestion :

- Aménagement des accès au poste de secours, mise en défens des stationnements sauvages, protection écologique de la gravière (Numéros 1, 2, 3) :
 - Parcelle AS 9 / Surface : 17 960 m² / Propriétaire : M. Stuyck Peter,
 - Parcelle AS 10 / Surface : 13 720 m² / Propriétaire : M. Stuyck Peter,
 - Parcelle AS 11 / Surface : 5 280 m² / Propriétaire : M. Stuyck Peter.

- Création d'un belvédère d'interprétation du paysage et mise en valeur du patrimoine aux abords de l'église de Saint-Etienne-d'Issensac (numéro 6) :
 - Parcelle AS 12 / Surface : 8 280 m² / Propriétaire : M. Stuyck Peter,
 - Parcelle AS 14 / Surface : 63 m² / Propriétaire : M. Stuyck Peter.

- Aménagement des chemins d'accès piéton au site (des deux côtés du pont) :
 - Parcelle AR 103 / Surface : 1 610 m² / Propriétaire : M. Monteil Joseph (numéro 4)
 - Parcelle AR 102 / Surface : 4 240 m² / Propriétaire : Mme Monteil Marie-Hélène (numéro 5)
 - Parcelle AS 17 / Surface : 12 140 m² / Propriétaire : M. Monteil Jean-Louis (numéro 10)

Parcelles à conventionner :

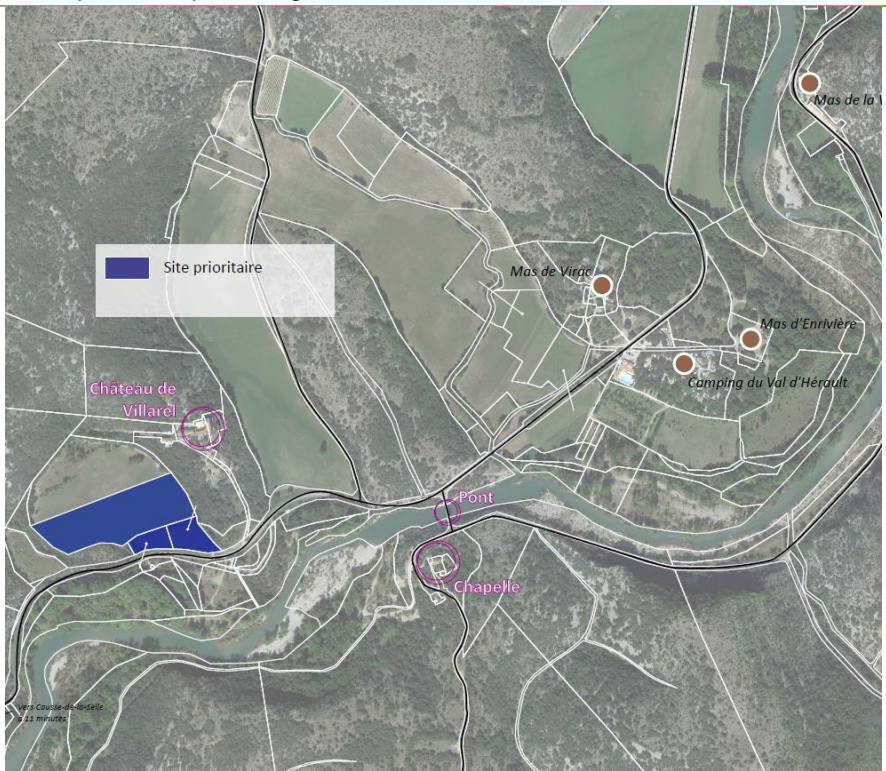
- Création d'un belvédère d'interprétation du paysage :
 - Parcelle AR 54 / Surface : 52 900 m² / Propriétaire : M. Monteil Joseph (numéro 7)
 - Parcelle AT 22 / Surface : 4 600 m² / Propriétaire : M. Duffour Jacques (numéro 8)

Les parcelles devant faire l'objet d'aménagements pérennes devraient être acquises, alors que les parcelles destinées à accueillir des cheminements simples (traversée de parcelles) peuvent faire l'objet d'une convention.

Objectif 2 : Gérer les flux de visiteurs

Action 5 : Maîtrise foncière pour créer le nouveau parking du site.

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|--|
| Contexte | Les principales aires de stationnement du site de Saint-Etienne d'Issensac se situent actuellement très près des berges, dans la ripisylve du fleuve Hérault. Cette localisation endommage l'écosystème et le paysage, engendre des comportements urbains et dénature le site. |
| Volonté | La création d'un nouveau parking hors de la ripisylve permettra d'accueillir les visiteurs et de protéger le site. Le choix du nouvel emplacement a pris en compte de nombreux facteurs (intégration paysagère, dureté foncière, facilité d'usage) et a abouti à la sélection de 3 sites. La création d'un parking qualitatif de 250 places nécessite 1,5 ha de foncier. Au terme des discussions, le site « Villarel » a été préféré par le comité de pilotage. Cependant, il intéresse également des acquéreurs privés, ce qui pourrait limiter les possibilités d'aménagement et nécessiter d'élargir les recherches. Pour faire face à l'accroissement tendanciel de la fréquentation et absorber les pics, il peut être utile de considérer des parcelles plus éloignées. |
| Zones concernées |  |
| Action | La CCCGS mène des discussions avec les propriétaires des parcelles visées et des autres parcelles potentiellement intéressantes afin d'acquérir le foncier nécessaire à l'opération. |

REALISATION

| | |
|-------------------------|----------------------------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | CD34 |
| COUTS | |
| Investissement | Achat du foncier |
| Fonctionnement | Entretien des parcelles acquises |

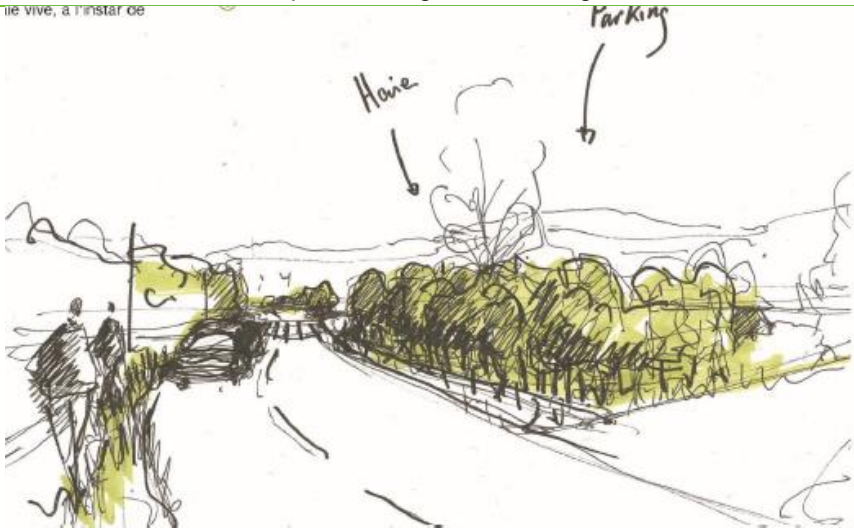
HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 1 |
|-----------------|---|

Objectif 2 : Gérer les flux de visiteurs

Action 6 : Concevoir et réaliser l'aménagement du nouveau parking

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|---|
| Contexte | Le diagnostic a mis en évidence à la fois la praticité du site pour les visiteurs qui apprécient la proximité entre les parkings et le fleuve et le fort impact de ces derniers sur la qualité du site. Le recul du parking et la qualité de l'aménagement qui sera réalisé constituent des aspects essentiels dans le plan de gestion du site. |
| Volonté | Le futur parking doit permettre d'accueillir la fréquentation, tout en contribuant à la stabiliser. L'aménagement doit donc inclure un espace aménagé pour accueillir la fréquentation moyenne (250 places) et un espace de délestage pour les jours de forte affluence, afin de ne pas contribuer à reporter des visiteurs dans d'autres espaces naturels. Pour réaliser un parking qualitatif la moitié de l'emprise doit être réservée aux plantations. La volonté de développer la découverte du site et de l'intégrer aux parcours d'itinérance douce (vélos, randonnées,...) nécessite une réflexion sur les aménagements autres que l'accueil des véhicules (parc vélos, supports d'information,...). La halte permettant l'accueil de navettes bus peut être également intégrée dans cette réflexion. |
| Zones concernées |  |
| Action | Réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre qui s'appuiera sur la programmation établie à partir des actions n°8 et 13 pour dimensionner les équipements (navettes bus, parkings vélos, emplacements pour prestataires) et étudier les modalités de gestion envisageables. Rédaction d'un cahier des charges et réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre : <ul style="list-style-type: none"> - Relevé de géomètre, Expertise naturaliste - Accès et sécurité (D4), - Esquisse, AVP et chiffrage à minima |

REALISATION

| | |
|-------------------------|--|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | DREAL, CD34, Mairie de Brissac, Services de l'Etat |

COUTS

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Investissement | Etude et aménagements |
| Fonctionnement | Gestion et entretien |

HORIZON DE REALISATION

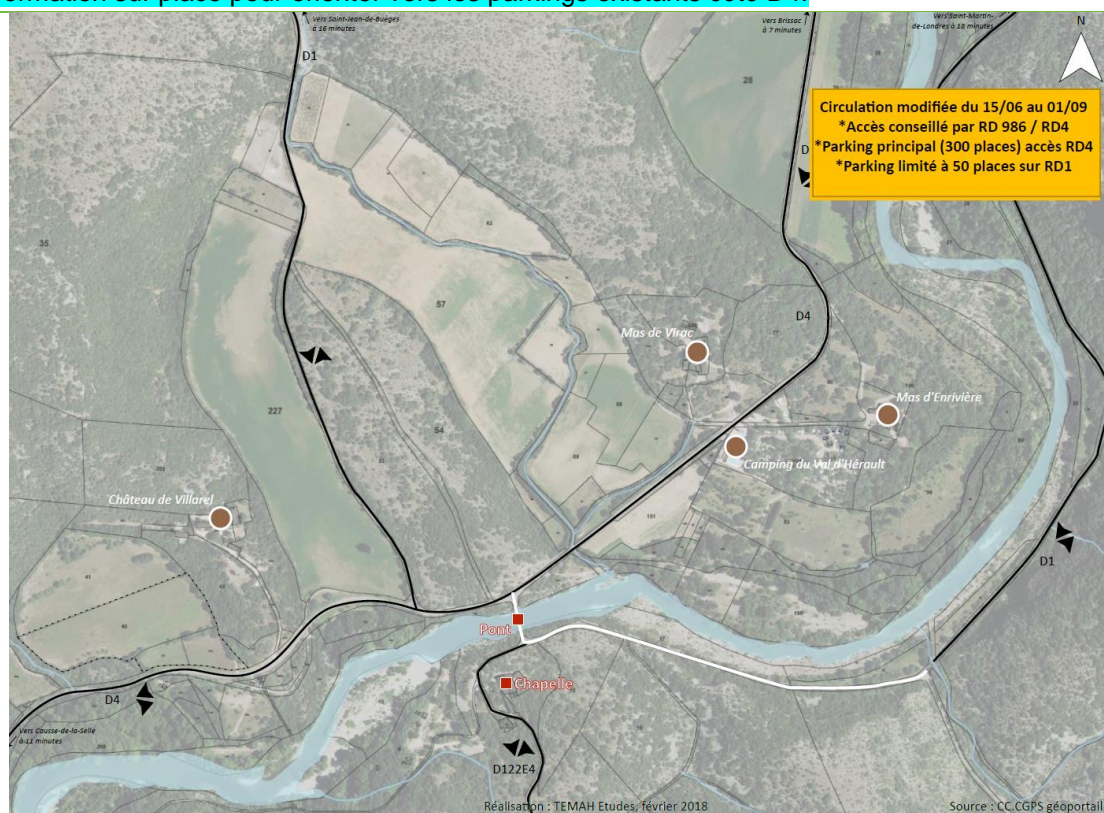
| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 1 |
|-----------------|---|

Objectif 2 : Gérer les flux de visiteurs

Action 7.1 : Gérer la circulation des véhicules dans le site : Information

PRESENTATION

| | |
|-----------------|--|
| Contexte | 2/3 des visiteurs venant à Saint-Etienne-d'Issensac arrivent par la RD 1, alors que les capacités de stationnement les plus importantes, actuellement et à l'avenir sont sur la D4. Un rééquilibrage des flux de circulation est nécessaire pour apaiser la circulation automobile dans le site. 20% des véhicules stationnent sur le bord des routes menant au site, générant des difficultés de circulation et portant atteinte à la qualité paysagère du site. La création d'un nouveau parking permettra de supprimer le stationnement illicite. |
| Volonté | Le plan de gestion de la circulation comportera 3 phases. La phase 1 sera mise en place dès 2019 (sous réserve de fonctionnement des feux tricolores au pont de Saint-Bauzille de Putois). Mise en place de panneaux d'information sur la RD 986 incitant à passer par Saint-Bauzille-de-Putois et information sur place pour orienter vers les parkings existants côté D4. |



| | |
|---------------|---|
| Action | Etude des aménagements routiers et piétons à réaliser (relevés de géomètre, APS, chiffrage) |
|---------------|---|

REALISATION

| | |
|-------------------------|---------------------------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | CD34, DREAL, Services de l'Etat |

COUTS

| | |
|-----------------------|---|
| Investissement | Aménagements routiers et signalisation. |
| Fonctionnement | |

HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|---|
| Priorité | 1 |
|-----------------|---|

Objectif 2 : Gérer les flux de visiteurs

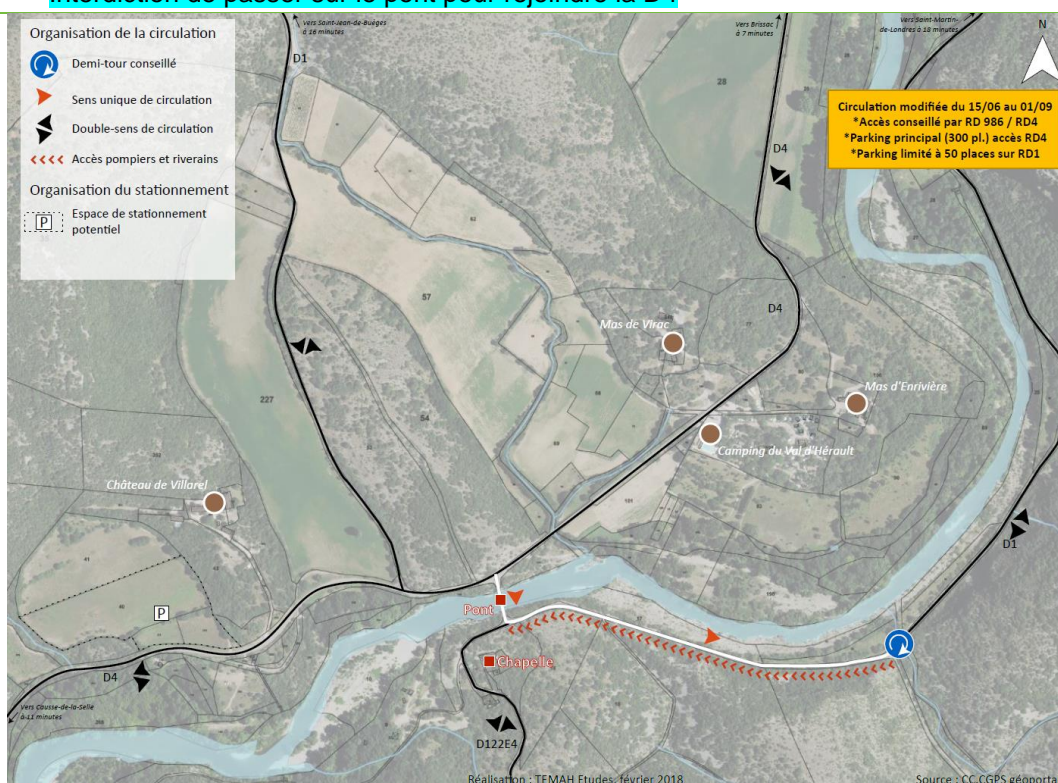
Action 7.2 : Gérer la circulation des véhicules dans le site : Mise en sens unique

PRESENTATION

Contexte 2/3 des visiteurs venant à Saint-Etienne-d'Issensac arrivent par la RD 1, alors que les capacités de stationnement les plus importantes, actuellement et à l'avenir sont sur la D4. Un rééquilibrage des flux de circulation est nécessaire pour apaiser la circulation automobile dans le site. 20% des véhicules stationnent sur le bord des routes menant au site, générant des difficultés de circulation et portant atteinte à la qualité paysagère du site. La création d'un nouveau parking permettra de supprimer le stationnement illicite.

Volonté **Le plan de gestion de la circulation comportera 3 phases. La phase 2 sera enclenchée après réalisation du nouveau parking côté D4.**

- **Création d'un point de retournement sur la RD1. Le stationnement restera possible avant dans les espaces autorisés en bord de route**
- **Mise en sens unique de la portion entre le pont et le point de retournement**
- **Interdiction de passer sur le pont pour rejoindre la D4**



Action Etude des aménagements routiers et piétons à réaliser (relevés de géomètre, APS, chiffrage)

REALISATION

Maître d'ouvrage CCCGS
Partenaires CD34, DREAL, **Services de l'Etat**

COUTS

Investissement Aménagements routiers et signalisation.
Fonctionnement

HORIZON DE REALISATION

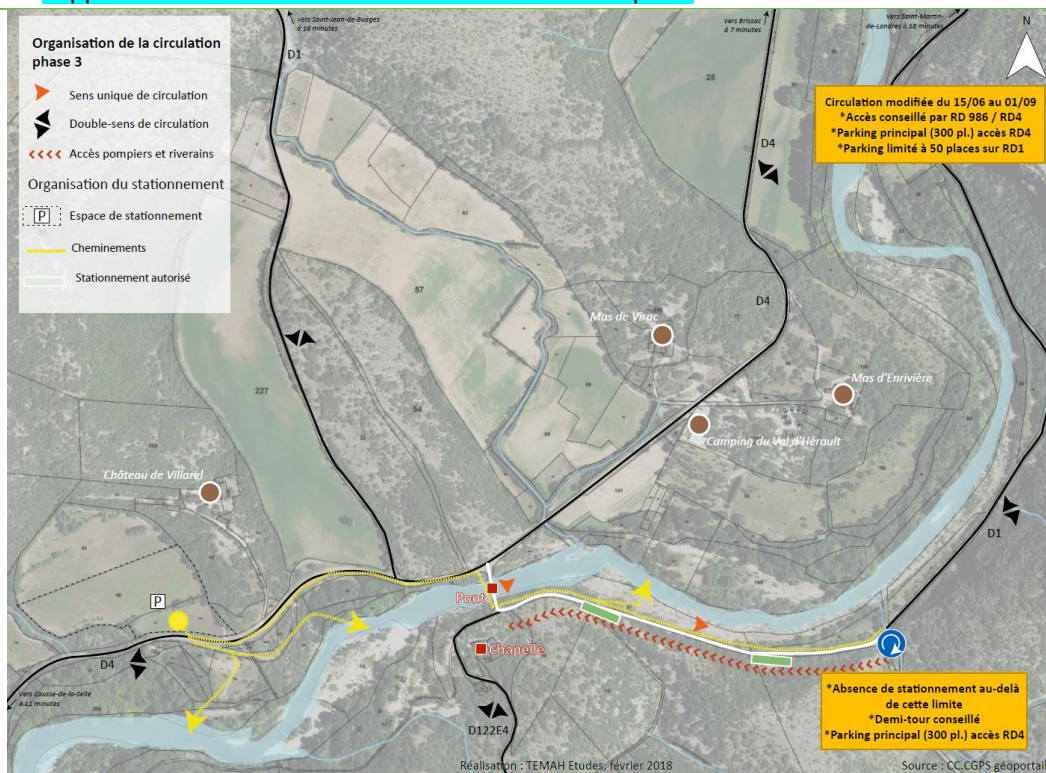
Priorité **2**

Objectif 2 : Gérer les flux de visiteurs

Action 7.3 : Gérer la circulation des véhicules dans le site : Suppression des stationnements sur la D1

PRESENTATION

| | |
|-----------------|--|
| Contexte | 2/3 des visiteurs venant à Saint-Etienne-d'Issensac arrivent par la RD 1, alors que les capacités de stationnement les plus importantes, actuellement et à l'avenir sont sur la D4. Un rééquilibrage des flux de circulation est nécessaire pour apaiser la circulation automobile dans le site. 20% des véhicules stationnent sur le bord des routes menant au site, générant des difficultés de circulation et portant atteinte à la qualité paysagère du site. La création d'un nouveau parking permettra de supprimer le stationnement illicite. |
| Volonté | <p>La phase 3 du plan de circulation pourra être mise en place après la création du cheminement entre le nouveau parking créé sur la D4, le pont et les berges côté D1.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suppression des places de stationnement existant le long de la berge côté D1 entre le pont et le point de retournement (maintien éventuel de 2 poches de stationnement du côté rocheux). - prolongement du cheminement des piétons du pont au point de retournement, - suppression de tout stationnement aux abords du pont. |



Action Etude des aménagements routiers et piétons à réaliser (relevés de géomètre, APS, chiffrage)

REALISATION

Maître d'ouvrage CCCGS
Partenaires CD34, DREAL, Services de l'Etat

COUTS

Investissement Aménagements routiers et signalisation.
Fonctionnement

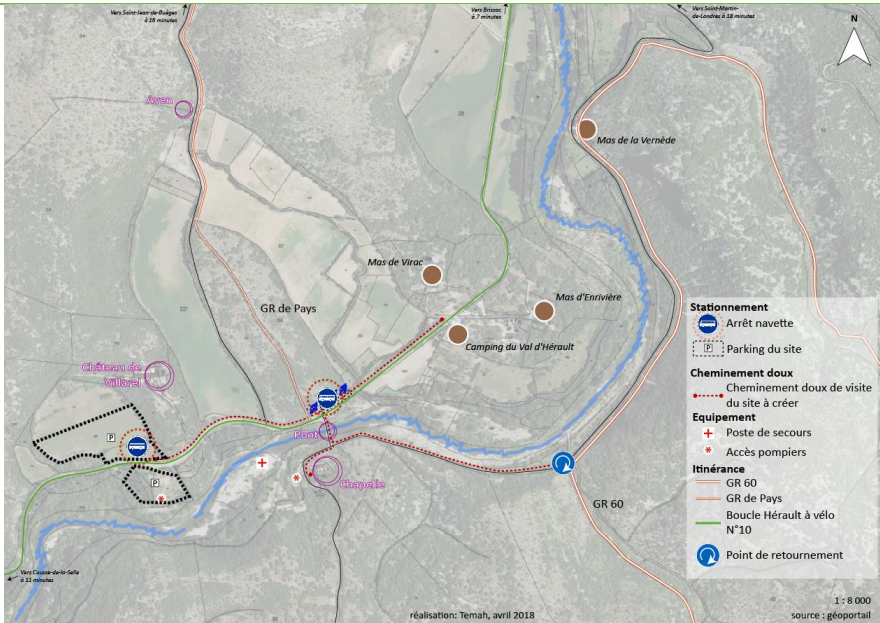
HORIZON DE REALISATION

Priorité 3

Objectif 2 : Gérer les flux de visiteurs

Action 8 : Relier le site aux villages et villes portes par des navettes.

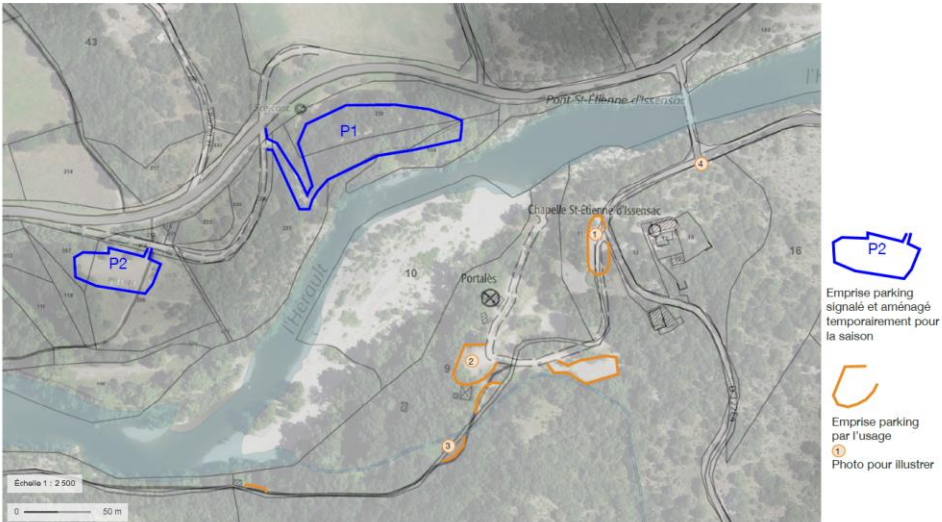
PRESENTATION

| | |
|-------------------------------|---|
| Contexte | Absence de desserte par les bus (desserte par lignes régulières ou touristiques). |
| Volonté | Le développement de navettes bus permettrait de mieux relier le site aux villes portes et aux autres villages du grand site. Il est également complémentaire de la montée en puissance des itinéraires de découverte à vélo ou à pied pour permettre aux pratiquants de se déplacer dans le site entre leurs étapes. Elle nécessite d'être intégrée dans les aménagements du plan de gestion et de circulation du site de Saint-Etienne d'Issensac, et au-delà, dans le Grand Site des Gorges de l'Hérault . Cette action s'intègre également dans la réflexion sur la mobilité engagée dans le territoire de la CCCGS. Elle nécessite d'intégrer la création d'une halte navette dans le village de Brissac afin de permettre aux utilisateurs des navettes de visiter le site de Saint-Etienne d'Issensac, mais aussi d'utiliser les services (restaurants, commerces) et de découvrir le village de Brissac. Un aménagement spécifique permettant d'accueillir le bus dans le parking du Parc est à intégrer dans cette réflexion. L'intégration de l'arrêt d'une navette dans le parking du site doit être intégrée à l'étude de conception et réalisation du parking (fiche 6) |
| Zones concernées |  |
| Action | Etude de définition du niveau de service de navettes bus à proposer à l'échelle du Grand Site Choix du site le plus favorable dans le parking du site de Saint-Etienne d'Issensac Etude de maîtrise d'œuvre couplée à celle du parking, ou spécifique |
| REALISATION | |
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | CD34, Hérault Transport, Services de l'Etat |
| COUTS | |
| Investissement | Etudes d'aménagement des haltes navettes |
| Fonctionnement | |
| HORIZON DE REALISATION | |
| Priorité | 1 |

Objectif 3 : Protéger la qualité environnementale

Action 9 : Re-naturaliser les parkings existants

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|---|
| Contexte | <p>Le parking P1 (d'une surface de 9700 m²) se situe en plein cœur de la zone fragile de la ripisylve. Les véhicules qui y stationnent ont fortement dégradé le sol et nuisent aussi à la tranquillité du site. Le parking P2 est plus reculé par rapport aux berges, mais également fréquenté toute l'année par les pêcheurs qui empruntent le chemin menant à l'embarcadère.</p> <p>La création d'un nouveau parking permettra, en retirant les stationnements existants dans les parkings actuels, de proposer un schéma de fonctionnement simple et lisible. C'est une des actions les plus importantes pour protéger la qualité environnementale et paysagère du site.</p> |
| Volonté | <p>Redonner aux 2 parkings l'aspect le plus naturel possible, en intégrant les fonctions d'accessibilité des secours, des PMR, des prestataires éventuels et tout autre dispositif réglementaire obligatoire. Proposer des cheminements piétons sécurisés permettant la découverte du site et l'accès à l'eau. Maintenir l'accès à l'embarcadère de pêche sur son emplacement actuel ou intégrer la nouvelle localisation, plus en aval, au plan de circulation. La renaturation du P1 est une priorité. Celle du P2 interviendra après la réalisation du nouveau parking. Une phase transitoire est nécessaire pour laisser le temps de réaliser les aménagements nécessaires. Elle permettra de compléter la végétalisation du parking.</p> |
| Zones concernées |  |
| Action | <p>Rédaction du cahier des charges de l'étude et réalisation d'une étude de maîtrise d'œuvre paysagiste-concepteur mandataire associé à bureau d'étude naturaliste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relevé de géomètre, - Etat des lieux naturaliste et Principes d'aménagement - Dessin du projet niveau AVP (emprise des équipements + chiffrage) |

REALISATION

| | |
|-------------------------|---|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | DREAL, CD34, Mairie de Brissac, Services de l'Etat |
| COUTS | |
| Investissement | Etude et aménagement |
| Fonctionnement | Entretien des espaces réaménagés |

HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|----------|
| Priorité | 3 |
|-----------------|----------|

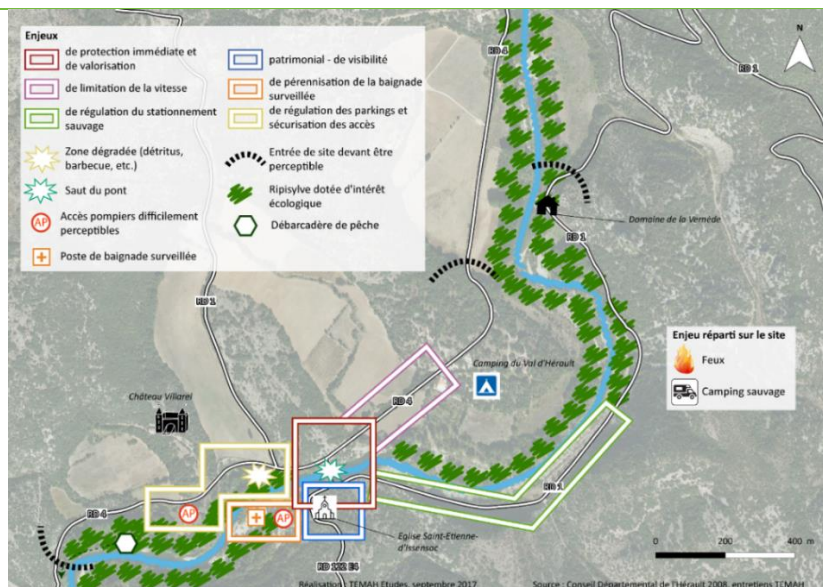
Objectif 3 : Protéger la qualité environnementale

Action 10 : Planifier les actions de gestion courante du site

PRESENTATION

| | |
|-----------------|--|
| Contexte | <p>Le site s'étend sur 2,5 km de berges, peu accessibles. Il accueille plus de 50000 visiteurs par an, concentrés pendant la période estivale. Les moyens de gestion courante sont fournis principalement par la commune (Personnel présent tout l'été pour patrouiller et surveiller le site), la CCCGS (gestion des déchets, installation de toilettes, signalétique estivale, conventionnement avec le SDIS pour la surveillance de la baignade). Les incivilités et comportements dangereux (feux, sauts du pont, rave parties,...) sont plus difficiles à réprimer. La gendarmerie patrouille tous les jours, principalement pour gérer les infractions de stationnement.</p> <p>Les installations du poste de baignade surveillée ne sont pas totalement aux normes et peu intégrées sur le plan paysager.</p> |
| Volonté | <p>Mieux coordonner les moyens d'intervention des différents services.</p> <p>Organiser quelques actions annuelles spécifiques de plus grande ampleur pour réprimer les comportements dangereux (feux, sauts du pont) ou autres (camping, rave parties,...).</p> <p>Disposer d'un poste de baignade surveillée aux normes et bien intégré à son environnement.</p> <p>Mieux suivre l'évolution de la fréquentation au travers du recueil de données issues de l'emport des déchets, des amendes distribuées par la gendarmerie, des incidents graves nécessitant l'intervention des secours.</p> |

Zones concernées



| | |
|---------------|---|
| Action | <p>Organisation d'une réunion d'avant saison en présence de tous les services pour programmer les interventions sur site. Création d'un observatoire de fréquentation. Réalisation des aménagements nécessaires au poste de secours après maîtrise foncière des berges (cf. action 4)</p> |
|---------------|---|

REALISATION

| | |
|-------------------------|---|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | Mairies, CD34, Gendarmerie, SDIS, riverains, Services de l'Etat |

COUTS

| | |
|-----------------------|--|
| Investissement | Poste de secours |
| Fonctionnement | Jours hommes pour gestion de l'observatoire, organisation des actions,.... |

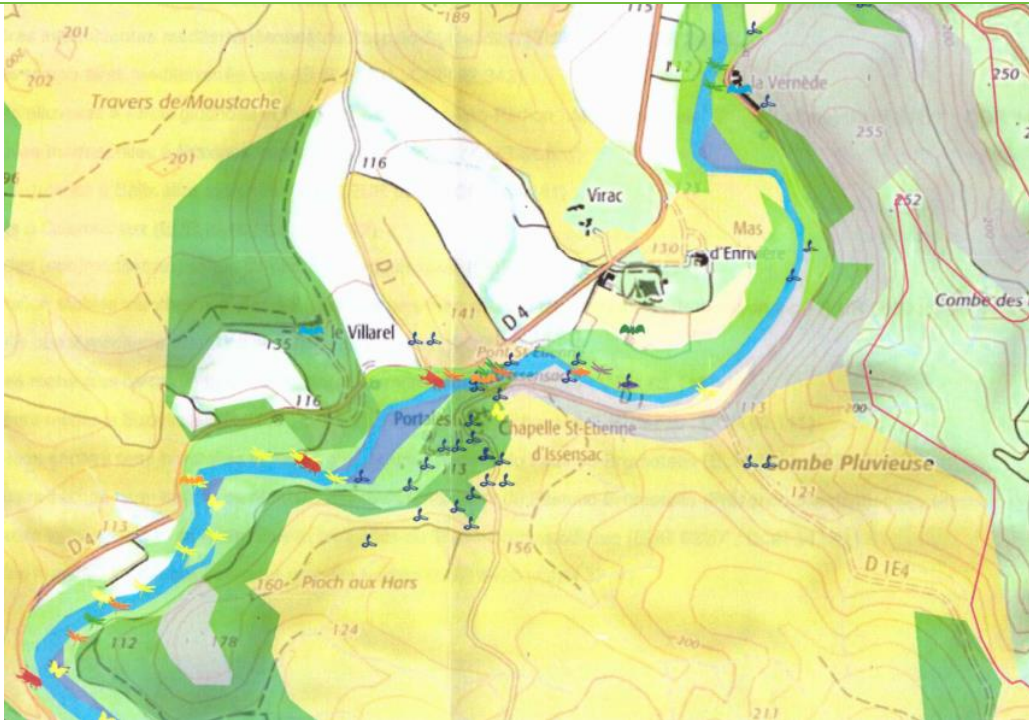
HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|----------|
| Priorité | 1 |
|-----------------|----------|

Objectif 3 : Protéger la qualité environnementale

Action 11 : Approfondir le suivi naturaliste du site

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|--|
| Contexte | <p>Le site fait partie du périmètre Natura 2000. Des informations sur l'état de la faune et de la flore sont disponibles à l'échelle du site.</p> <p>L'observation montre les piétinements, les feux causés par les visiteurs, ainsi que le développement des friches et l'embroussaillage du site.</p> <p>L'état sanitaire de l'eau du fleuve, notamment en été pendant les pics de fréquentation, fait l'objet d'un suivi ponctuel (prélèvements et analyse de la qualité de l'eau).</p> |
| Volonté | <p>Mieux suivre l'état du site pour programmer des interventions adaptées à la protection du milieu (entretien, gestion des berges,...).</p> <p>Anticiper les effets des aménagements à réaliser dans le site</p> |
| Zones concernées |  |
| Action | <p>Réalisation d'une expertise environnementale pour avoir un état des lieux précis et connaître les enjeux associés à la réalisation des différents projets d'aménagement (ex : renaturation des parkings P1 et P2)</p> <p>Mise en place d'un protocole de suivi du site</p> <p>Proposition d'un programme d'actions et de gestion</p> |

REALISATION

| | |
|-------------------------|---|
| Maître d'ouvrage | ComCom en charge du document d'objectifs Natura 2000 (CCVH et CCGPSL) |
| Partenaires | DREAL |

COUTS

| | |
|-----------------------|-------------------|
| Investissement | Etude spécifique |
| Fonctionnement | Entretien du site |


HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|----------|
| Priorité | 1 |
|-----------------|----------|

Objectif 4 : Mieux accueillir

Action 13 : Créer un schéma directeur signalétique, signalisation et information.

PRESENTATION

| | |
|-------------------------------|---|
| Contexte | <p>Le site de Saint-Etienne d'Issensac est fréquenté par plusieurs types de publics : des visiteurs qui viennent surtout pour se baigner et pique-niquer et des touristes qui se baignent mais souhaitent également découvrir le site, les habitants, les pêcheurs,.... Une majorité de visiteurs (58%) ignore que le site est classé. La signalétique présente dans le site est essentiellement routière. Elle devra fortement évoluer pour s'adapter au schéma de gestion de la circulation. Actuellement, les panneaux saisonniers indiquant les parkings ou le règlement du site sont peu perceptibles. Le fonctionnement du site est peu lisible. Un seul panneau d'information touristique est implanté au bord de la D4 et en saison, il est masqué par les véhicules en stationnement. L'information donnée aux visiteurs, quels que soient leurs motifs de venue, est à renforcer.</p> |
| Volonté | <p>Le plan de gestion repose sur la modification des habitudes de circulation et de stationnement. La création d'un nouveau parking permanent, les changements apportés au stationnement sur la D1, la création de cheminements piétons, de belvédères impliquent une signalétique directionnelle plus adaptée, dans le respect de la réglementation routière et paysagère.</p> <p>Les entrées dans le site (D4 et D1), la mise en valeur de son appartenance au Grand Site de France des Gorges de l'Hérault, les itinéraires vélos, randonnées, ... sont également des atouts à mettre en valeur. Une approche coordonnée avec l'ensemble du GSF est ici nécessaire (un plan de communication est en cours d'élaboration).</p> |
| Zones concernées |  |
| Action | <p>A l'échelle du GSF : élaboration d'un plan de communication + charte graphique A l'échelle du site : révision de la signalisation routière et signalétique A l'échelle du futur parking du site : information sur les déplacements dans le site Supports d'information patrimoniale et paysagère traités dans le cadre des belvédères</p> |
| REALISATION | |
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | Autres CC membres du GSF, DREAL, Mairies, UDAP, Services de l'Etat |
| COUTS | |
| Investissement | Etude de conception du schéma directeur du site, installation des dispositifs sur site |
| Fonctionnement | Entretien |
| HORIZON DE REALISATION | |
| Priorité | 2 |

Objectif 4 : Mieux accueillir

Action 14 : Intégrer le site à la stratégie touristique du territoire

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|---|
| Contexte | Avec plus de 50000 visiteurs en période estivale, le site de Saint-Etienne d'Issensac est le deuxième site touristique le plus fréquenté de la CCCGS, après la grotte des Demoiselles. Il contribue à l'attractivité du territoire par la qualité du paysage, du patrimoine et par son intégration à différents itinéraires de découverte. Cependant, les dépenses réalisées par les visiteurs sont modestes, et plus fortement concentrées sur les villes portes que sur le cœur du site. |
| Volonté | Facteur de notoriété à l'échelle de toute la vallée, lieu de flux important, le site de Saint-Etienne d'Issensac doit être intégré à la stratégie globale de valorisation touristique du territoire. La création de parcours thématiques (ex : chapelles et châteaux, gastronomie et produits locaux,...), la mise en réseau des hébergeurs (ex : relais d'informations touristiques chez les hébergeurs du site, présence ponctuelle d'un accueil touristique hors les murs, valorisation du site à l'année dans l'offre d'activités de pleine nature, organisation d'un ou deux événements culturels ou associatifs dans le site....) sont autant de moyens pour le valoriser sur le plan touristique, en dehors de la baignade, et de diversifier les activités des visiteurs, au bénéfice du territoire. |
| Zones concernées | |
| Action | Mission de définition de la place de Saint-Etienne d'Issensac au sein de la stratégie touristique du territoire. Intégration du site dans les outils d'interprétation du GSF. Propositions d'actions de valorisation du potentiel touristique du site auprès des différents types de clientèles (saison / hors saison / APN). |

REALISATION

| | |
|-------------------------|---------------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS, OT |
| Partenaires | CCGPSL, CCVH, ADT34 |

COUTS

| | |
|-----------------------|---|
| Investissement | x |
| Fonctionnement | x |

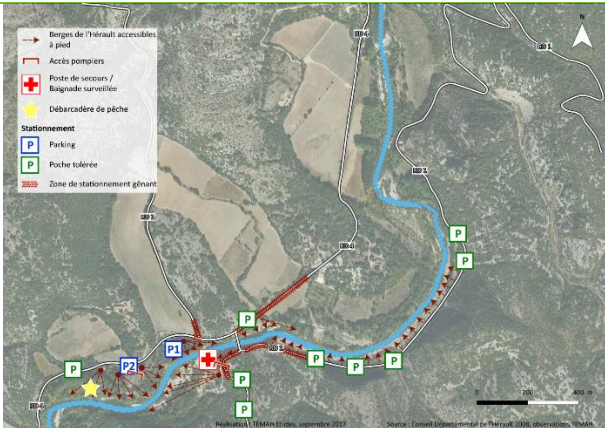
HORIZON DE REALISATION

| | |
|-----------------|----------|
| Priorité | 1 |
|-----------------|----------|

Fiche Méthode

Action 15 : Gouvernance et Méthode

PRESENTATION

| | |
|-------------------------|--|
| Contexte | <p>La conduite de l'étude de conception du plan de Gestion du site, fonctionnement et circulation de Saint-Etienne d'Issensac s'intègre dans l'Opération Grand Site de la Vallée de l'Hérault.</p> <p>Au terme d'une démarche partagée, composée d'une alternance entre phases de recueils d'informations et de recherche de solutions partagées avec les acteurs du territoire, la méthode mise en oeuvre a permis de composer un plan d'actions reposant sur un large consensus.</p> |
| Méthode | <ul style="list-style-type: none"> - Lancement avec le comité technique et recueil des données existantes - Enquêtes et recueil des données sur le terrain, entretiens permettant d'approfondir la connaissance de la fréquentation et du fonctionnement du site. - Formalisation du diagnostic, présentation au COTECH, identification des enjeux - Présentation au comité de pilotage, approfondissement des enjeux thématiques - Atelier participatif avec les acteurs du territoire pour hiérarchiser les enjeux et rechercher des solutions - Construction des scénarii d'aménagement et présentation au comité technique - Présentation des scénarii au comité de pilotage et choix d'un scénario préférentiel - Rédaction du plan d'actions et présentation au comité technique - Présentation du plan d'actions finalisé au comité de pilotage. |
| Zones concernées |  <p>La carte illustre le site d'étude avec ses caractéristiques géographiques et d'aménagement. Les légendes indiquent : Berges de l'Hérault accessibles à pied (rouge), Accès pompiers (rouge), Ponts de secours / Baignade surveillée (rouge), Débarcadères de pêche (jaune), Stationnement (bleu/vert) : Parking (P), Poche tolérée (P), Zone de stationnement gênant (rouge). Des points P1, P2 et P sont répartis le long de la rivière.</p> |
| Acteurs | <p>Comité technique : Commune d'implantation du site d'étude, intercommunalités en charge de la gestion du site, Département (routes, tourisme, ENS), Services de l'Etat (Inspecteur des Sites, UDAP). Son rôle est d'orienter la démarche des BE, de préciser les points à traiter, de valider la démarche et les orientations techniques ou stratégiques.</p> <p>Comité de pilotage : Elus représentant les différentes collectivités impliquées dans la gestion du site + membres du comité techniques + associations ou acteurs représentant les secteurs d'activités impliqués. Son rôle est d'exprimer la vision souhaitée à l'égard de l'aménagement du site et de choisir les actions à mettre en oeuvre</p> |

REALISATION

| | |
|-------------------------|----------------------------------|
| Maître d'ouvrage | CCCGS |
| Partenaires | Services de l'Etat, Département, |

COUTS

| | |
|-----------------------|---|
| Investissement | X |
| Fonctionnement | |

HORIZON DE REALISATION

3) Regroupement des actions par horizon.

| N° | Propositions d'actions | Priorité | Liens entre les actions | Etapes |
|-------|--|----------|--------------------------------------|--|
| 5 | Maîtrise foncière pour créer le nouveau parking du site | 1 | Préalable à toutes les actions | Maîtrise foncière, plan paysage, nouveau parking, amélioration de la gestion touristique et naturaliste du site |
| 8 | Préparer la desserte du site par des navettes bus et le relier aux villages et villes portes | 3 | préalable à 6 | |
| 6 | Concevoir et réaliser l'aménagement du nouveau parking | 1 | Préalable à 7 | |
| 1 | Créer des fenêtres paysagères pour découvrir le site en intervenant sur la végétation | 1 | | |
| 10 | Planifier les actions de surveillance et de gestion du public (propreté, sécurité) | 1 | | |
| 11 | Approfondir le suivi naturaliste du site | 1 | | |
| 14 | Intégrer le site à la stratégie touristique du territoire | 1 | | |
| 7.1 | Gérer la circulation des véhicules : information | 1 | | Gestion de la circulation |
| 7.2 | Gérer la circulation des véhicules : mise en sens unique | 2 | Après action 5 | |
| 4 | Assurer la maîtrise foncière des espaces à mettre en valeur ou protéger | 2 | Avant toutes les actions du groupe 3 | |
| 13 | Mettre en place un schéma directeur, signalétique, signalisation et information | 2 | Après actions 5 et 14 | Développement des actions de découverte du site |
| 2 | Création de cheminement de découverte dans le site et aux abords | 3 | | |
| 2 bis | Création de 2 belvédères et d'un cheminement de découverte du site | 3 | | |
| 3 | Aménager un cheminement piéton continu dans le site, du parking au fleuve | 3 | | |
| 7.3 | Gestion de la circulation des véhicules : Suppression des places sur la D1 | 3 | Après action 2 et 2 bis | |
| 12 | Mettre en place des outils de sensibilisation à l'environnement, tous publics et scolaires | 3 | | |
| 9 | Renaturaliser les parkings existants | 3 | Après action 5 | |

4) Liste des dossiers de travail et compte-rendus de réunion réalisés pendant la mission.

1) Dossiers de travail :

- Résultats de l'enquête réalisée auprès de 300 visiteurs et analyse comptages des véhicules
- Compte-rendus des entretiens d'experts

2) Dossiers et compte-rendus de réunions :

- Cotech du 14/09/2017 et Copil du 26/09/2017
- Atelier participatif du 1er décembre 2017
- Cotech du 16/01/2018 et Copil du 19/04/2018
- Cotech du 08/10/2019 et Copil du 20/12/2019

3) Dossier final :

- Plan d'actions finalisé

SARL TEMAH Etudes

Dominique CHAUCHON

Centre d'Affaires ATHENA Bât B
Avenue des Abrivados
34400 LUNEL

Tél : 04.67.86.85.61
Portable : 06.82.74.11.27
E.Mail : contact@temah.fr

AVRIL EN MAI

Cécil' MERMIER

12 rue du commerce
34000 MONTPELLIER

Tél : 06.24.70.45.65
E.mail : cecil.mermier@avrilenmai.com

CG CONSEIL

Mme Christine GOURIOU

3 Rue Barri Vieux
83 170 brignoles
CG conseil
Tel : 04 94 72 54 86
Fax : 09 70 61 28 52
c.g.conseil@orange.fr