

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine



Rapport de Stage de Groupe GAE4 2015 - 2016

Claire Alix
Thomas Caillaud
Florian Fontanaud
Charline Tagot

Encadrants
Cyril Blondel
Joël Herbach
Philippe Godard

Table des matières

Introduction.....	7
La rivière Allier, colonne vertébrale du territoire d'étude	7
I. Contextualisation	8
1. Une conjoncture favorable à la coopération	9
a. Des changements administratifs majeurs	9
b. Des différences importantes entre Auvergne et Rhône-Alpes	9
2. Un territoire à fédérer par le pôle métropolitain.....	13
a. La naissance du Pôle Métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne	13
b. Métropole ou Pôle Métropolitain ?.....	15
c. Organisation du Syndicat	16
II. Problématique du stage	19
1. La commande.....	20
2. Appropriation de la commande	20
III. Diagnostic	21
Méthodologie	22
PARTIE 1 : Le territoire et ses spécificités	23
1. Un territoire hétéroclite et discret.....	23
a. Des inégalités socio-démographiques	23
b. Les évolutions démographiques.....	23
c. Une population en constant vieillissement	25
d. Des connexions existantes par les déplacements du territoire	26
2. Des parties prenantes à concilier	29
a. Une activité économique proprement Auvergnate	29
b. Les dynamiques économiques du territoire Auvergnat	30
c. Des pôles économiques dans le pôle métropolitain	35
d. Une ruralité forte aux interstices des zones économiques	37
e. Culture et patrimoine commun visibles à l'échelle nationale.....	39
Conclusion sur le territoire	48
PARTIE 2 : Thématique du territoire	49
1. Le rapport des habitants à la rivière Allier.....	49
a. Une histoire et des activités qui se perdent	49
b. Des usages récréatifs timides.....	50
c. Des points durs à arranger.....	52
2. L'Allier un écosystème à préserver	53
a. La dynamique fluviale active de la rivière.....	53
b. Caractéristiques singulières	55
c. Une biodiversité remarquable et unique.....	56
3. Un patrimoine à l'image des dynamiques du territoire	56

4. L'économie à l'échelle technique.....	58
a. Le tourisme	58
b. Les industries et les commerces.....	58
Mobilité interne et externe	61
a. Les déplacements à l'échelle technique	61
Conclusion	63
IV. Objectifs et enjeux	64
V. Benchmarking	67
Méthode.....	68
Voie verte et vélo route	69
a. Qu'est-ce qu'une voie verte ?	69
b. Qu'est-ce qu'une véloroute ?.....	75
c. Quels sont les autres types de voie cyclable ?	76
Les véloroutes et voies vertes	77
a. En France.....	77
b. En Europe.....	79
Les différentes voies cyclables étudiées	80
a. La Loire à vélo ou Eurovélo 6	80
b. La ViaRhona	83
c. La Via Fluvia.....	85
d. Givry-Cluny.....	88
e. Un autre concept de voie cyclable : la voie bleue	89
Point de vue critique sur les aménagements déjà réalisés sur le territoire	90
Résultats de l'étude	95
VI. Propositions d'aménagements	97
PARTIE 1 : « La Route de l'Allier »	98
Méthodologie	98
Les pôles structurants du pôle métropolitain	102
A. Tronçon « Pays du Brivadois »	102
B. Tronçon « Issoire Brioude »	102
C. Tronçon « Pays d'Issoire »	102
D. Tronçon « Grand Clermont »	103
E. Tronçon « Saint-Yorre Pont-du-Château »	104
F. Tronçon « Vichy Val d'Allier »	105
Conclusion	105
Etude de cas d'un pôle structurant : Une porte d'entrée pour le Pays d'Issoire	106
a. Méthodologie.....	106
b. Contexte	107
c. Données de terrain.....	114
d. Enjeux et Objectifs.....	118

e. Propositions d'aménagements	121
Schéma d'itinérance du pôle métropolitain	132
a. Méthodologie	132
b. Le schéma d'itinérance du pôle métropolitain	132
c. Vecteurs et manques dans l'itinérance du pôle métropolitain.....	136
d. Nos recommandations.....	137
e. Conclusion : Notre vision du pôle métropolitain et de ses dynamiques	139
PARTIE 2 : Voie verte métropolitaine	140
Méthodologie	140
Les indicateurs de comparaison	143
a. Menaces.....	143
b. Contraintes.....	149
c. Atouts	160
d. Opportunités.....	163
Application des indicateurs à chacun des tronçons.....	172
Tronçon 1 : Pont-du-Château <> Joze	172
Tronçon 2 : Joze <> Crevant-Laveine.....	181
Tronçon 3 : Crevant-Laveine <> Limons	188
Tronçon 4 : Limons <> Ris	195
Tronçon 5 : Ris <> Saint-Yorre.....	204
Tronçon 6 : Saint-Yorre <> Vichy.....	213
Tronçon 7 : Vichy <> Billy.....	222
Propositions d'itinéraire de Pont-du-Château à Billy.....	232
Tronçon 1 : Pont-du-Château <> Joze	232
Tronçon 2 : Joze <> Crevant-Laveine.....	234
Tronçon 3 : Crevant-Laveine <> Limons	236
Tronçon 4 : Limons <> Ris	237
Tronçon 5 : Ris <> Saint-Yorre.....	239
Tronçon 6 : Saint-Yorre <> Vichy.....	241
Tronçon 7 : Vichy <> Billy.....	243
Tracé de Voie Verte entre Pont-du-Château et Billy.....	245
Conclusion	246
Table des illustrations	247
Table des tableaux	251
ANNEXES	252
Annexe 1 : Le pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne.....	252
Annexe 2 : Tableaux des défis et actions du pôle métropolitain	253
Annexe 3 : Paysages : Billomois-Comté.....	254
Annexe 4 : Paysages : Défilés du Val d'Allier	255
Annexe 5 : Paysages : Forêts et bocage	256

Annexe 6 : Paysages : La grande Limagne	257
Annexe 7 : Paysages : Limagne du Brivadois	258
Annexe 8 : Paysages : Val d'Allier	259
Annexe 9 : Carte de la route historique des Châteaux d'Auvergne	260
Annexe 10 : Grille d'analyse de la Loire à vélo	261
Annexe 11 : Grille d'analyse de la ViaRhôna	263
Annexe 12 : Grille d'analyse de la Via Fluvia	265
Annexe 13 : Grille d'analyse de la voie verte Givry-Cluny.....	267
Annexe 14 : Tableau de composition des ménages.....	269
Bibliographie.....	270
Résumé.....	272

Remerciements

Nous souhaitons remercier le Pôle Métropolitain Clermont Vichy Auvergne de nous avoir permis de réaliser ce stage, d'acquérir de nouvelles connaissances et de découvrir un territoire.

Merci également à,

Joël Herbach et Philippe Godard nos tuteurs de stage ainsi qu'à Stéphanie Terrisse, membres du Comité technique du pôle métropolitain, pour leur aide et leurs conseils.

Cyril Blondel, notre encadrant universitaire pour sa disponibilité et ses recommandations.

Le Conseil Régional et le Conseil Départemental qui nous ont permis d'aborder le territoire dans sa globalité et de percevoir le cadre où s'inscrit notre projet.

Les offices de tourisme qui nous ont fourni de nombreux documents et renseignements, nous permettant de découvrir le territoire et de l'identifier à travers ses richesses, notamment sa culture et son patrimoine.

Les élus des collectivités territoriales (Communes et Intercommunalités) qui nous ont reçus dans leurs locaux et nous ont permis, à travers les entretiens et sorties de terrains, de posséder davantage le territoire.

Les associations et plus particulièrement le Conservatoire des Espaces Naturels d'Auvergne et la Ligue de Protection des Oiseaux qui nous ont permis de connaître les actions et les dynamiques en place sur le territoire.

Enfin, la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier qui nous a accueilli dans ses locaux pendant toute la durée de notre stage ainsi que ses employés qui nous ont permis de mener à bien cet apprentissage.

Introduction

La rivière Allier, colonne vertébrale du territoire d'étude

La rivière sauvage Allier est l'une des plus grandes rivières de France. D'une longueur de près de 420 kilomètres, elle est l'un des principaux affluents de Loire, le plus long fleuve de France. La rivière Allier, est également un axe structurant de la région Auvergne qui s'intégrera en 2017 à la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle traverse trois des quatre départements de l'ancienne région Auvergne que sont la Haute-Loire, le Puy-de-Dôme et le département de l'Allier où s'étend une majeure partie du bassin versant de la rivière Allier.

Autrefois, ayant eu une activité économique au service de toute la région avec le transport de marchandises jusqu'à Paris en sapinières (activité de batellerie), la rivière Allier témoigne aujourd'hui de cette histoire commune du territoire Auvergnat par des vestiges de son passage (musée et anciens ports référencés). Depuis ce temps, la protection et la préservation qui a été faite de la rivière lui confère la notoriété "d'une des dernières grandes rivières sauvages d'Europe". Les caractéristiques qui lui sont propres en témoignent avec de nombreuses zones de protection de la faune et la flore.

Depuis peu, la rivière Allier fait l'objet d'une attention nouvelle, autant dans son utilisation que dans sa mise en valeur. L'évolution du contexte politique dans lequel elle s'inscrit lui procure un nouveau statut de fédérateur des territoires. Anciennement vu comme un frein au développement territorial d'une partie de la région à cause des risques et des dangers qui lui sont liés, la rivière Allier constitue aujourd'hui la colonne vertébrale d'une nouvelle entité politique qui connecte les territoires. Ce nouveau territoire, c'est le pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne qui est là pour permettre une visibilité suffisante du territoire auvergnat et notamment de la ville de Clermont-Ferrand aux échelles régionale et nationale en fédérant plusieurs territoires autour de lui.

Mais cette entité nouvellement créée reste fragile et ne demande qu'à être renforcée davantage pour être visible dans le développement de cette nouvelle grande région. Cela passe par des projets d'aménagement qui rassemblent les territoires ; les projets autour de l'axe Allier sont les premiers mis en avant puisque les plus structuraux dans cette nouvelle coopération.

C'est dans ce contexte qu'un projet de voie verte métropolitaine le long de la rivière Allier a vu le jour, mettant en valeur la rivière et les différents territoires qu'elle traverse. Ce premier projet a non seulement pour but de redonner de la visibilité à la rivière, d'avoir une cohérence des politiques sur un projet rassemblant différents organismes publics, mais aussi de compléter l'itinérance sur le territoire au niveau local et dans un développement futur au niveau touristique. Différents projets ont d'ores et déjà été lancés dans cette optique de développement.

Nous intervenons dans ce cadre pour établir une première étude de faisabilité pour ce type de projet à l'échelle du pôle métropolitain, commanditaire de cette étude et de ce stage. Ainsi, est-ce qu'une voie verte est réalisable pour mettre en valeur la rivière Allier et fédérer différents territoires autour d'un projet métropolitain ?

I. Contextualisation

1. Une conjoncture favorable à la coopération

a. Des changements administratifs majeurs

Le 7 août 2015 a été promulguée la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République¹ qui prévoit le transfert de compétences aux régions et de nouvelles délimitations régionales. Celle-ci complète la nouvelle organisation des territoires mise en place avec la décentralisation.

L'objectif de cette loi est de renforcer le rôle des régions dans différents domaines tels que le transport et le développement économique (*exemple du régime d'aides aux petites et moyennes entreprises, article L.1511-2*) par l'élaboration d'un Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation² et du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires³.

L'article 33 de la loi NOTRe rehausse le seuil minimal de constitution d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale⁴ à fiscalité propre de 5 000 à 15 000 habitants. Des modulations sont possibles pour s'adapter à la réalité et à la diversité des territoires concernés sans pour autant pouvoir constituer un EPCI détenant un seuil de population inférieur à 5 000 habitants. L'objectif est ici de renforcer l'intercommunalité en réduisant le célèbre « millefeuille administratif » français.

La loi prévoit également le transfert de nouvelles compétences aux communautés de communes et communautés d'agglomération. La promotion du tourisme devient, entre autres, une nouvelle compétence obligatoire, appuyée par la modification du Code du tourisme qui permet désormais de créer un office de tourisme. Parmi les autres compétences obligatoires, il existe la gestion des aires d'accueil de gens du voyage, la collecte et le traitement des déchets ménagers ainsi que l'eau, l'assainissement et la gestion des milieux aquatiques (GEMAPI⁵).

Ce changement de cadre administratif a enclenché de nombreux travaux au sein des territoires notamment la définition de nouveaux noms et chefs-lieux des nouvelles régions, la réorganisation des agents, les budgets, les régimes d'aides et subventions, etc.

Ces modifications ont rapidement interrogé la cohérence et les différences entre territoires, notamment entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes. Le nombre d'élus présent dans chacune des anciennes régions révèle déjà une importante différence de poids politique. Malgré un total de 204 conseillers régionaux suite aux élections régionales de décembre 2015, seulement 49 d'entre eux soit 24% se répartissent entre les départements Auvergnats contre 76% en Rhône-Alpes. La Ville de Lyon récupère aussi le statut de chef-lieu de région au détriment de Clermont-Ferrand (Conseil des Ministres, 31 juillet 2015). Le territoire Auvergnat doit désormais se faire une place au sein de ce nouveau grand territoire et mettre en avant ses atouts notamment ceux complémentaires à la région Rhône-Alpes.

b. Des différences importantes entre Auvergne et Rhône-Alpes

D'un point de vue très éloigné des spécificités des deux anciennes régions nous constatons de larges différences. Ainsi, dans le tableau ci-dessous, nous avons comparé les chiffres clés de chacune des anciennes régions.

¹ Loi NOTRe : LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

² SRDEII : Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation

³ SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

⁴ EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

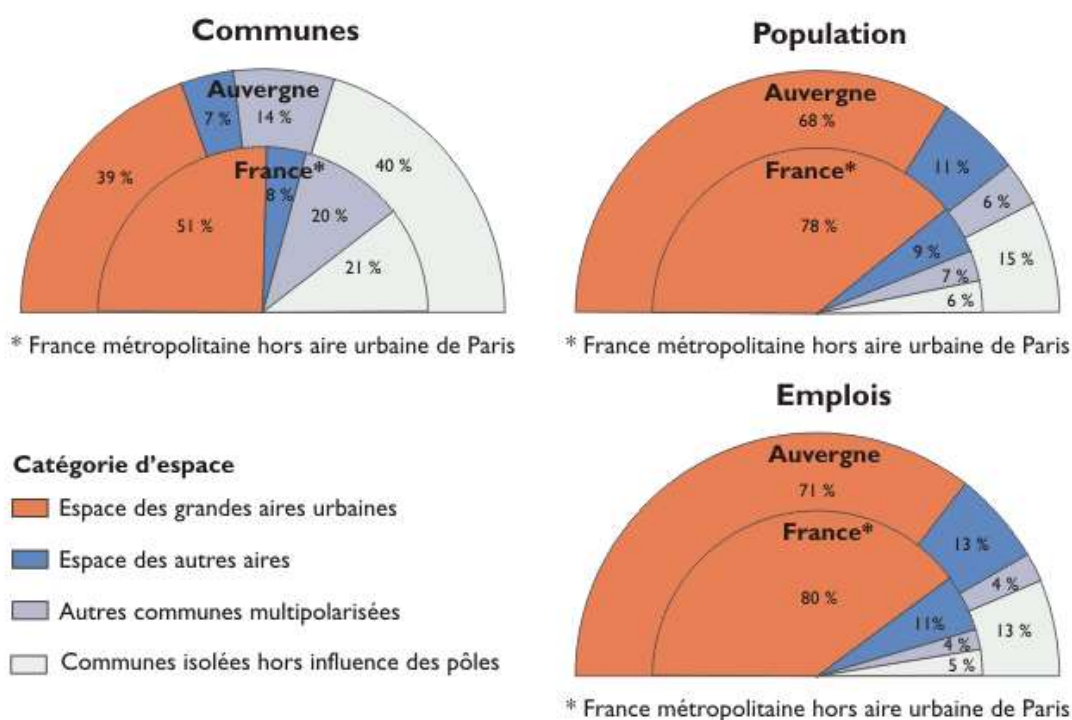
⁵ Loi GEMAPI : La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique crée une compétence ciblée et obligatoire relative à la gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations, et l'attribue aux communes et à leurs groupements.

Tableau 1 : Les chiffres clés des régions Auvergne et Rhône-Alpes
Source : INSEE 2012

Données (2012)	Auvergne	Rhône-Alpes
Population	1,3 millions	6,3 millions
Emplois	530 000	2 715 000
PIB	35 166 millions d'euros	203 852 millions d'euros
Superficie (km ²)	26 013	43 698

La région Rhône-Alpes dispose d'une population, d'un nombre d'emplois et d'un PIB environ 5 fois supérieures à ceux de l'Auvergne. De plus, la superficie de l'ancienne région Auvergne est presque moitié moins grande que celle de Rhône-Alpes avec respectivement 26 013 km² contre 43 698 km².

» Répartition des communes, de la population et des emplois par catégorie d'espace



Source : Insee, Recensement de la population 2008
<http://www.insee.fr/auvergne> - Insee Auvergne La Lettre n°77

Figure 2 : Répartition des communes, de la population et des emplois par catégorie d'espace
Source : <http://www.insee.fr/auvergne>

Le rapprochement de ces deux territoires relie les Massifs du Jura et des Alpes au Massif Central. Rhône-Alpes est une des seules régions à détenir des zones de Haute Montagne (16 % de son territoire). Quant à l'Auvergne, à la topographie plus vallonnée sur l'ensemble de son territoire, elle est restée plus enclavée et dispose d'un réseau d'infrastructures moins développé ; les populations et activités sont ainsi plus concentrées qu'en Rhône-Alpes. De plus, la ville de Clermont-Ferrand est le seul nœud autoroutier du territoire notamment avec l'autoroute A89 qui la relie à Lyon. La ville ne possède pas d'arrêt TGV⁶ actuellement bien qu'un projet de LGV⁷ Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon soit en cours.

⁶ TGV : Train à Grande Vitesse

⁷ LGV : Ligne à Grande Vitesse

Les principales aires urbaines de la nouvelle région sont majoritairement situées en Rhône-Alpes. En effet, parmi les quatre plus importantes ; la métropole du Grand Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand, seule la ville de Clermont-Ferrand est située en Auvergne. Les quatre autres aires urbaines d’Auvergne significatives en termes de population à l’échelle régionale sont Vichy, Moulins, Le Puy-en-Velay et Aurillac en prenant un seuil minimal de 60 000 habitants.

ZONAGE EN AIRES URBAINES

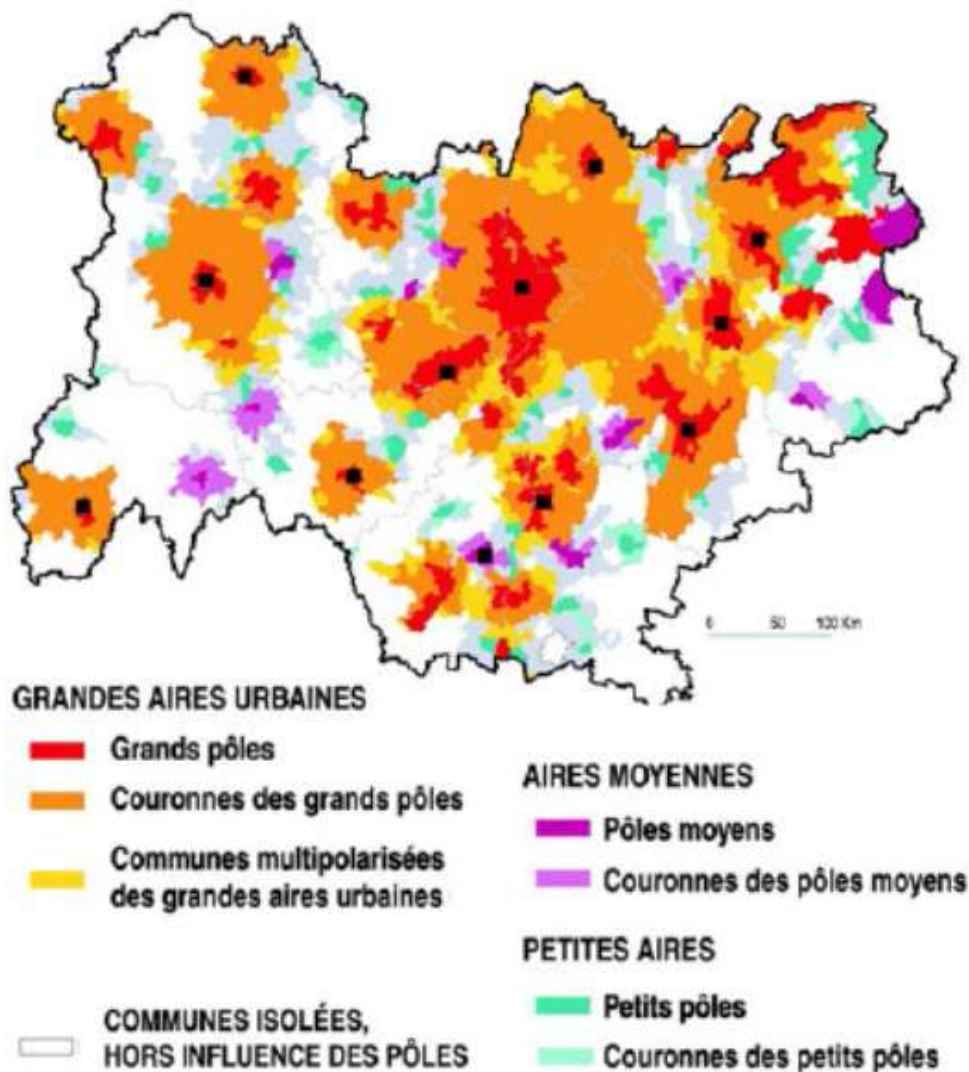


Figure 3 : Zonage en aires urbaines
Source : INSEE 2012

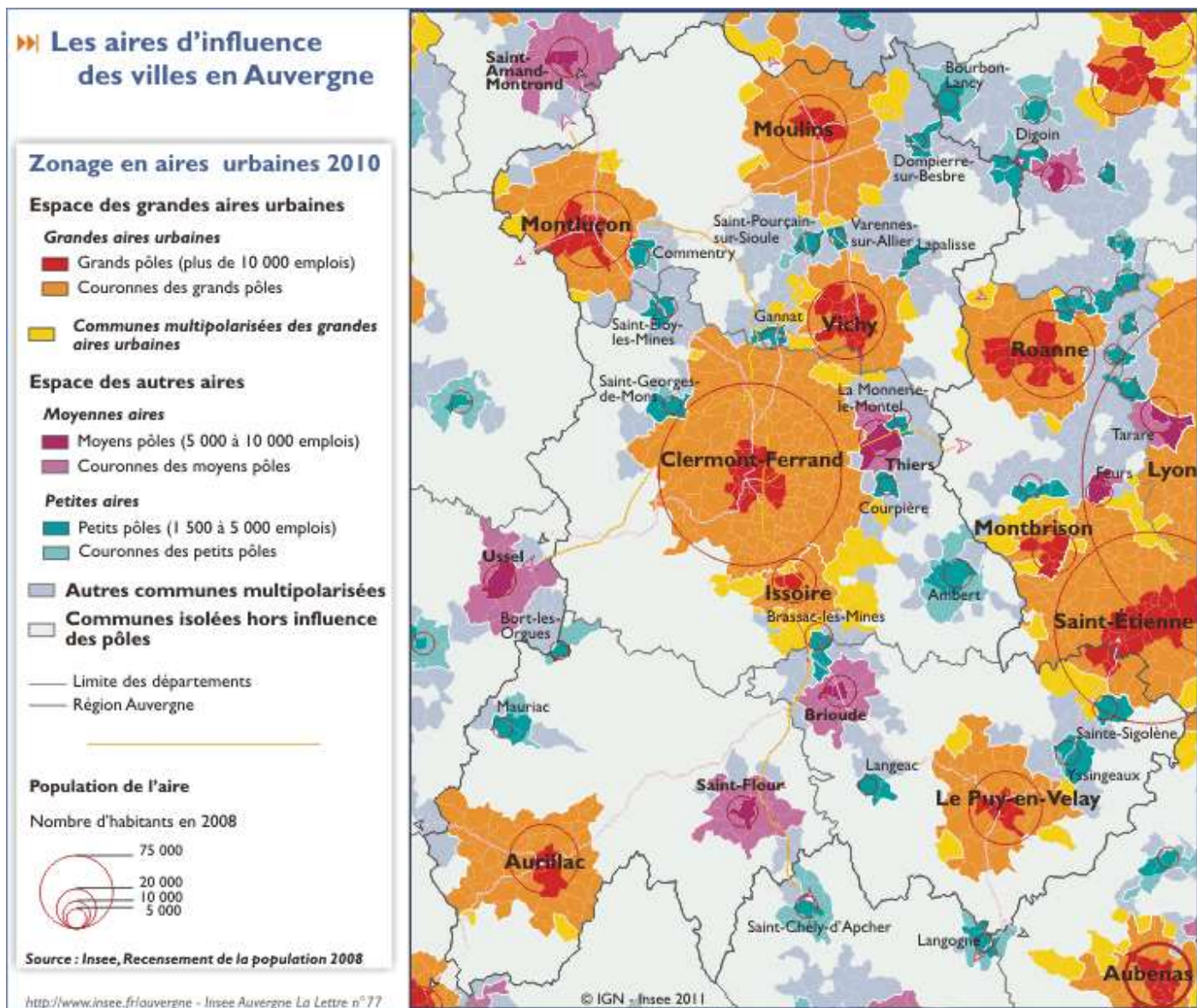


Figure 4 : Les aires d'influence des villes en auvergne
Source : INSEE, http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=10&ref_id=1790

En termes de flux économiques, nous pouvons constater un ratio de 1 à 6 pour le PIB et l'exportation entre les deux anciennes régions. Rappelons que Rhône-Alpes était la deuxième région de France exportatrice avant 2015. En effet, si Rhône-Alpes dispose d'un effectif plus important d'exportateurs (18 000 contre 1 878) l'Auvergne elle, par effet d'enclavement et de concentration mobilise davantage ces flux exportateurs par entreprise. Le palmarès des entreprises auvergnates orientées vers l'exportation occupe les secteurs de la pneumatique (Manufacture Française des Pneumatiques Michelin, Transityre France), de la pharmacie (Laboratoire Thea), des matières plastiques (SOC Extrusion du polyéthylène), de l'agroalimentaire (Limagrain Europe, Limousin Charolais ACOR), la cosmétique (Cosmétique Active International), le caoutchouc (Trelleborg Industrie) et l'informatique (Watts electronics).

Ces activités peuvent être complémentaires avec la région Rhône-Alpes qui se situe dans une position géographique stratégique en plein cœur de la « banane bleue » européenne, territoire entre le Royaume-Uni et l'Italie considéré comme le cœur économique de toute l'Europe. Les principales destinations des flux export des entreprises Auvergne-Rhône-Alpes sont identiques (Allemagne, Espagne, Etats-Unis, Italie, Royaume-Uni).

Au sein de l'Auvergne, le département du Puy-de-Dôme est le principal moteur de ces exportations à hauteur de 61%, l'Allier à 22,4%, le Cantal à 2,6 % et la Haute-Loire à 13,9%.

Le territoire Auvergnat est spécialisé dans 5 groupes de produits et dépend essentiellement, à hauteur de 60% des flux export, d'entreprises ayant leur siège en dehors de l'Auvergne. L'enjeu que soulève ce regroupement de régions est la paupérisation du territoire Auvergnat par le transfert de centres de décision vers le Grand Lyon.

Ce constat pose donc des objectifs à relever rapidement comme l'accroissement de l'attractivité du territoire, de sa structuration, de l'incitation à l'émergence d'Entreprises de Tailles Intermédiaires (ETI) tout en confortant les centres de décision d'entreprises déjà implantées. Comme nous le détaillerons par la suite l'Auvergne dispose également d'atouts spécifiques à mettre en avant pour parvenir à trouver un équilibre au sein de ce nouveau grand territoire.

L'ensemble de ces constatations a suscité des inquiétudes auprès des acteurs du territoire qui commencent déjà à réfléchir à une stratégie de coopération entre territoires pour réussir à trouver un équilibre avec la région Rhône-Alpes. Ainsi, il existe aujourd'hui des dynamiques internes au territoire Auvergnat connectant les différentes collectivités territoriales à des dynamiques existantes ou nouvellement créées. Ces dynamiques et ces échanges – économiques, mobilités et déplacements – ont mené à un regroupement territorial de certains de ces territoires sous forme de pôle métropolitain ; c'est de là qu'est né au cœur du territoire Auvergnat, le Pôle Métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne.

2. Un territoire à fédérer par le pôle métropolitain

a. La naissance du Pôle Métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne

Le Syndicat mixte ouvert Métropole Clermont-Vichy-Auvergne a été créé le 31 octobre 2013. Celui-ci a pour objectif de consolider l'armature urbaine auvergnate autour des enjeux métropolitains, en coordonnant, pilotant et animant plusieurs réflexions stratégiques et actions de coopérations d'intérêt métropolitain, à l'échelle du territoire qui s'étend de Brioude à Vichy. Ces réflexions et actions portent sur les 4 axes thématiques suivants :

- Promouvoir les mobilités durables
- Stimuler l'innovation et la connaissance
- Déployer une offre culturelle, sportive et touristique d'excellence
- Aménager les territoires d'enjeux métropolitains

Les actions du syndicat devront permettre de développer les forces et atouts du système métropolitain auvergnat afin de consolider le territoire en tant que « métropole d'équilibre » à l'Ouest de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes et permettront de confirmer son positionnement comme « une métropole à taille humaine, locomotive du développement auvergnat », notamment grâce à deux objectifs moteurs :

- Le rayonnement économique : *se rassembler et rayonner pour gagner en visibilité et en force*
- L'attractivité : *rester un territoire solidaire, attentif et engagé*

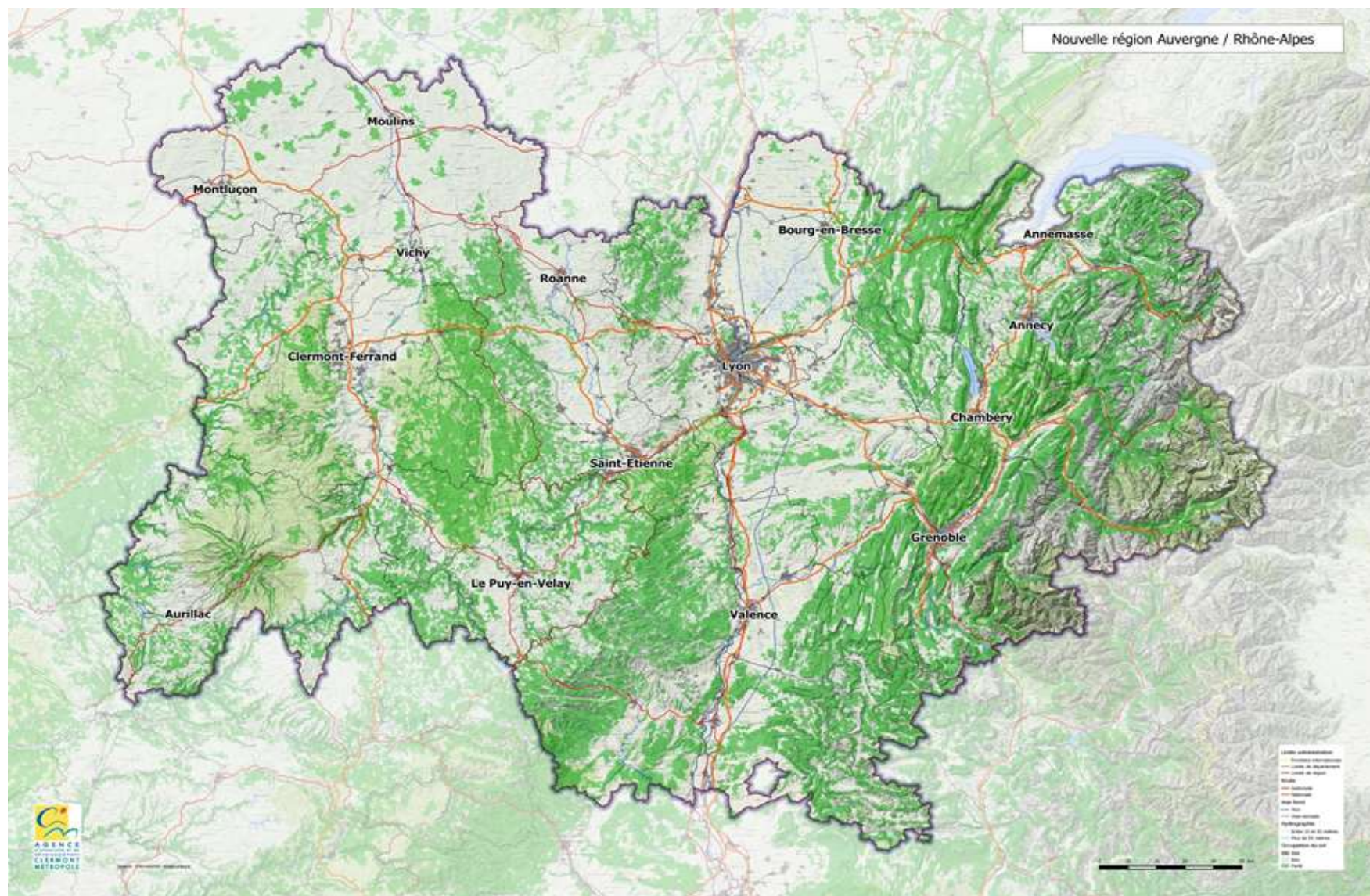


Figure 5 : Carte de la nouvelle région Auvergne Rhône-Alpes
Source : Agence d'urbanisme Clermont Métropole

b. Métropole ou Pôle Métropolitain ?

LES PROJETS DE POLES METROPOLITAINS

ETAT D'AVANCEMENT DES POLES

en l'état actuel des connaissances, données au 15 février 2015

- Pôles créés
- Statuts déposés
- Structuration en cours
- Réflexion en cours

STATUT DES EPCI

- Inclus dans un projet
- Sans projet connu

PERIMETRE

- Périmètre non concerné par l'article 20 de la RCT

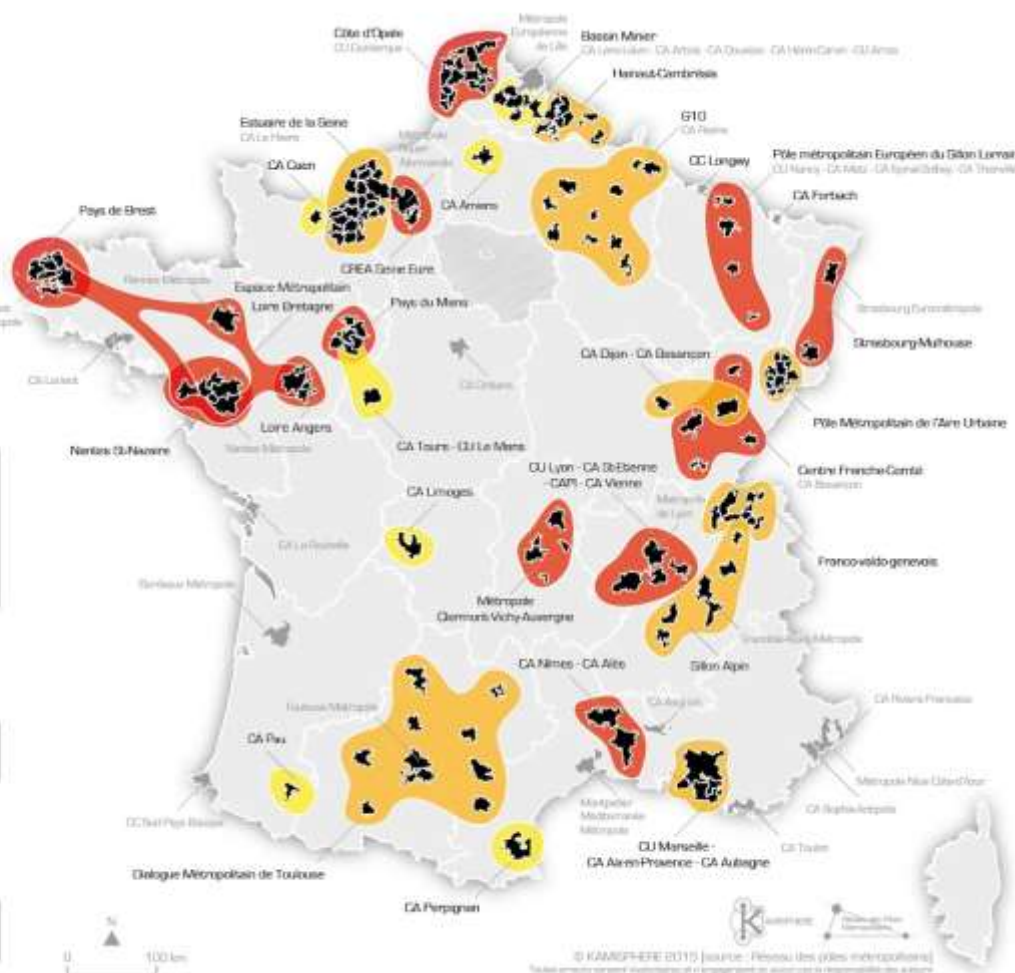


Figure 6 : Les projets de pôles métropolitains en France

Source : <http://www.polemetropolitain.fr/>

Actuellement, il existe une douzaine de pôles métropolitains créés à l'échelle nationale et une vingtaine en cours de structuration.

Le syndicat mixte Métropole Clermont-Vichy-Auvergne utilise le terme de Métropole non pas dans le sens institutionnel, mais dans l'optique de développement d'une dynamique métropolitaine. Celui-ci ne préfigure donc pas la création d'une Métropole au sens de la loi MAPAM⁸ du 28 janvier 2014 mais se définit comme un pôle métropolitain, tel que le stipule l'article L.5731-2 du Code Général des Collectivités Territoriales : « Le pôle métropolitain regroupe des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 300 000 habitants. L'un d'entre eux compte plus de 150 000 habitants. »

⁸ Loi MAPAM : LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

c. Organisation du Syndicat

Le syndicat est constitué du regroupement de 4 aires urbaines d'Auvergne : Clermont/Riom, Issoire, Thiers et Vichy, ce qui représente 484 000 habitants, 250 000 emplois et environ 40 000 étudiants.

Selon la Direction Générale des Collectivités Locales, le Syndicat Mixte est le statut juridique le plus adapté puisqu'il permet de créer une structure regroupant les 15 Établissements Publics de Coopération Intercommunale à fiscalité propre ainsi que la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie. Les EPCI membres et la CCI Auvergne constitue un conseil métropolitain composé de 44 délégués et 16 membres du bureau (*Annexe 1 : Le pôle métropolitain Clermont-Vichy-auvergne*). Les EPCI membres siègent au conseil métropolitain et les EPCI associés sont représentés par une Commission. Un Comité partenariale réunit les Parcs Naturels Régionaux, le Pays de Vichy, le Pays de la Vallée de la Dore, le Pays d'Issoire, le Pays du Grand Clermont, le Conseil Régional et les Conseils Départementaux du Puy-de-Dôme et de l'Allier.

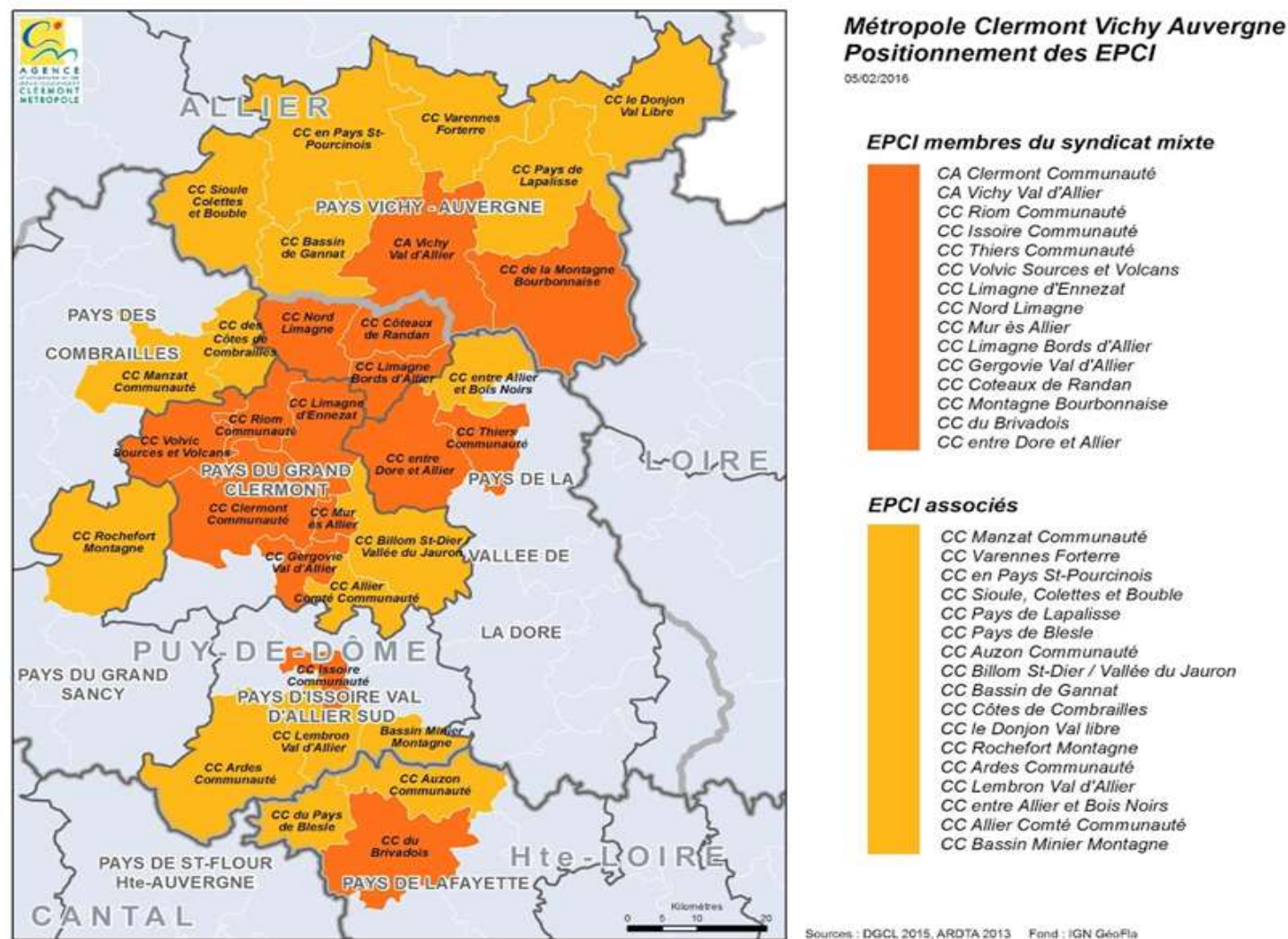


Figure 7 : EPCI membres et associés du pôle métropolitain
Source : Agence d'urbanisme Clermont Métropole

Cinq défis ont été identifiés pour mettre en synergie les actions politiques des EPCI du pôle métropolitain : Économie, Mobilité, Sport, Culture et la Rivière Allier (Annexe 2 : tableau des défis et actions du pôle métropolitain).

L'enjeu de ces défis est clair et a été revu lors des troisièmes assises métropolitaines le 11 juin 2016 à Vichy en présence de Laurent Wauquiez, Président de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'accomplissement de ces défis est de construire un projet pour 2016-2020 qui permettra de trouver un équilibre pour l'Ouest de la nouvelle grande région Auvergne-Rhône-Alpes.



Figure 8 : Les cinq défis du pôle métropolitain
Source : Pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne

Le défi de la rivière Allier est le premier travail initié par le pôle métropolitain. Considéré comme fédérateur et faisant l'unanimité auprès des principaux acteurs du pôle, il a été élu «œuvre du mandat». Il est piloté par Monsieur Bernard Ferrière, Maire de Saint-Denis-Combarnazat et Vice-Président de Limagne Bords d'Allier, et le technicien Joël Herbach.

Les actions de ce défi sont les suivantes :

- La réappropriation de la rivière Allier par ses habitants
- L'organisation d'une conférence annuelle du Val d'Allier
- La coordination des projets de voie verte et de la Route de l'Allier

Le syndicat mixte Métropole Clermont-Vichy-Auvergne est accompagné par l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole dans l'organisation générale de ses travaux et par Clermont Communauté pour la gestion administrative.

Une enquête menée par le Grand Clermont en 2014 avait pour objectif de définir la perception de la rivière Allier par les habitants de son territoire. Les tendances majeures ressortant de cette enquête sont l'aspect fédérateur de cette rivière qui intrigue de par son caractère sauvage, par le manque de connaissance de cette rivière pourtant proche géographiquement et du sentiment de "peur" lié à la réputation d'être une rivière incontrôlable, propice aux inondations. Un équilibre dans la communication avec la chaîne des Puys, entité majeure reconnue nationalement est un enjeu majeur qui ressort. C'est également une rivière qu'il faut redonner à voir en permettant aux habitants d'y accéder plus facilement. Les loisirs et le caractère naturel de la rivière sont les thématiques les plus abordées par les enquêtés lorsqu'ils parlent de celle-ci. En ce sens, la voie verte métropolitaine suscite beaucoup d'intérêt de la part des acteurs du territoire. Elle est apparue essentielle pour plusieurs raisons. C'est une mise en produit touristique des territoires complémentaires de l'offre existante, elle permet de faire le lien entre EPCI et de mettre en avant l'espace entre les parcs naturels régionaux des volcans d'Auvergne et du Livradois-Forez. C'est également un premier projet qui permet de mettre en relation les acteurs de ce grand territoire, un projet plutôt bien accueilli par l'ensemble qui se voudra initiateur d'autres politiques globales sur les 4 autres défis du pôle métropolitain. C'est dans ce cadre que s'inscrit notre stage pour le Syndicat Mixte Clermont-Vichy-Auvergne.

II. Problématique du stage

1. La commande

Notre stage fait suite à une réflexion concernant la mise en valeur de la rivière Allier sur le territoire du pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne. La coordination des projets « *de voie verte et découverte de l'Allier* » est l'une des actions à mener, en parallèle des études lancées par le pays du Grand Clermont pour la mise en place d'une voie verte de Authezat à Pont-du-Château, et celles lancées par la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier pour la mise en valeur de la rivière Allier et de ses berges sur son territoire. Ainsi, d'après le commanditaire, « *l'objectif du stage est de replacer le projet de voie verte de découverte de l'Allier dans le cadre plus ambitieux d'une mise en valeur de l'axe Allier sur le plan des loisirs et du tourisme (« route de l'Allier »), en tant que cadre de vie pour les habitants du Val d'Allier et atout du développement territorial.* »

Ainsi, la mission devait porter sur deux échelles. Tout d'abord sur l'ensemble du territoire métropolitain, de Brioude à Vichy pour réfléchir sur le « *concept de développement touristique de la « route de l'Allier* » » et sur une échelle plus réduite, sur la mise en place d'une voie verte de « *découverte de l'Allier entre les bassins de Clermont-Ferrand et de Vichy* ». L'objectif principal de ces réflexions autour de la rivière Allier et de permettre sa réappropriation par les populations ainsi que leur sensibilisation au caractère naturel et sauvage de cette rivière à préserver. Ainsi, il est nécessaire de comprendre dans un premier temps les objectifs et enjeux de la voie verte en bord d'Allier et du développement touristique dans un second temps.

2. Appropriation de la commande

Notre mission s'inscrit dans un projet global de construction d'un pôle métropolitain reposant en partie sur le dipôle Clermont-Ferrand/Vichy. Nous avons vu que la valorisation de l'Allier est un des cinq défis du nouveau pôle et est qualifié « *œuvre du mandat* ».

La mise en place d'une voie verte s'inscrit dans le projet de valorisation de l'Allier et fait partie d'une des trois actions envisagées par le pôle métropolitain en plus de la réappropriation de la rivière par les habitants et de la conférence annuelle. La première conférence aura lieu en fin d'année 2016 et s'appuiera en partie sur notre travail. Cette conférence est à destination des élus des communes concernées par la voie verte afin de les inciter à prendre part au projet.

La commande comprend deux échelles d'étude, une conceptuelle et une autre plus technique. L'échelle conceptuelle prend en compte l'ensemble du territoire métropolitain de Brioude à Billy sur laquelle nous avons mené des réflexions sur le concept d'itinérance. A cette échelle, la commande consiste à identifier les pôles structurants pour le territoire ainsi que les pôles secondaires permettant des connexions horizontales et verticales entre les territoires. L'un des défis est de pouvoir intégrer le Brivadois en tant qu'interface entre l'Allier des gorges et celui des plaines mais aussi en tant que porte d'entrée Sud du territoire. Ce travail est illustré par un exemple de programmation d'un pôle structurant pour l'ensemble du territoire métropolitain.

Sur l'échelle technique, nous nous sommes concentrés sur la mise en place d'une voie verte dans l'objectif d'un développement local puis, dans un second temps, d'un développement touristique. Ainsi, à cette échelle la commande consiste à faire des observations sur le terrain des usages existants, des infrastructures présentes et des manques, ainsi qu'à rencontrer des acteurs du territoire à plusieurs niveaux, tels que les populations locales et les élus locaux (maires et/ou conseillers municipaux) qui sont au plus proche du terrain, les EPCI qui sont les maîtrises d'ouvrages de nombreux projets du territoire et les services administratifs ayant une vision globale du territoire tels que la région et le département. Le résultat ainsi escompté est la proposition de plusieurs scénarii d'itinérances selon les objectifs sociaux, environnementaux et économiques propres au territoire.

III. Diagnostic

Méthodologie

La première partie de notre stage a été de recueillir des données et informations afin de prendre en compte tous les éléments nécessaires à la mise en place de la voie verte. La construction de ce diagnostic se base donc sur une méthodologie définie et organisée.

Nous avons dans un premier temps établi des recherches de données bibliographiques. La recherche de documents et informations nous a permis de découvrir le territoire et ses grandes caractéristiques. La majorité de nos données provient de documents papiers obtenus par les offices de tourisme ainsi que les collectivités. Les données statistiques ont été recueillies sur le site de l'INSEE ainsi que dans les documents officiels d'études territoriales commandées par différents organismes publics ; celles-ci nous ont permis de donner un cadre au territoire.

Dans un second temps, nous avons contacté différents acteurs du territoire afin de les rencontrer ou d'obtenir un entretien téléphonique. Nous avons essayé de rencontrer les élus de toutes les communes du bord de l'Allier de notre échelle d'étude technique entre Pont-du-Château et Vichy jusqu'à Billy. Quatre communes n'ont pas pu nous recevoir mais les autres entretiens ont tout de même permis d'obtenir des réponses à nos questions ainsi que des informations complémentaires. Nous avons également rencontré les élus de la commune d'Issoire et de la communauté de communes du Brivadois. Enfin, nous avons pu nous entretenir avec d'autres acteurs importants au déroulement de notre étude, comme par exemple les représentants du CEN⁹ Auvergne et de la LPO¹⁰ en liens étroits avec la préservation de la rivière Allier et de son écosystème.

Nous avons complété cette collecte par un travail de terrain (à pied, à vélo et en voiture) permettant notamment de nous rendre compte de la réalité territoriale et de son état. Nous avons effectué du recensement cartographique grâce à des traceurs GPS¹¹ et avons référencé les différentes richesses éparpillées sur le territoire.

Il nous a donc fallu à la suite de cet inventaire de données, les organiser et les classer afin de les exploiter et dresser notre diagnostic du territoire. Celui-ci prend deux dimensions : un diagnostic global qui se base principalement sur les données techniques et statistiques amassées, et un diagnostic ciblé pour donner un cadre au projet que nous allons amener, avec des données plus qualitatives.

⁹ CEN : Conservatoire des Espaces Naturels

¹⁰ LPO : Ligue de Protection des Oiseaux

¹¹ GPS : Global Positioning System

PARTIE 1 : Le territoire et ses spécificités

1. Un territoire hétéroclite et discret

La constitution de ce pôle métropolitain au cœur de la région Auvergne-Rhône-Alpes est faite pour garder une visibilité de la ville de Clermont-Ferrand. Ainsi, cette composition territoriale a des caractéristiques singulières, autant dans ce qui la rassemble que dans ce qui la divise. Il se distingue quatre grands territoires distincts au sein du pôle métropolitain : le Pays du Brivadois, le Pays d'Issoire, le Pays du Grand Clermont et le Pays Vichy Auvergne.

Quels sont les caractéristiques du territoire et en quoi sont-ils importants pour le développement du pôle métropolitain ? Quels sont les atouts qui pourraient aider le pôle métropolitain à se développer mais aussi les faiblesses à compenser ?

Nous étudierons donc ici, les caractéristiques générales du territoire. Par manque d'éléments et de données sur le pôle métropolitain, certaines de nos analyses se basent sur des caractéristiques du territoire Auvergnat. Mais le pôle métropolitain représentant près de 50% de la population auvergnate et s'étalant sur trois des quatre départements de l'ancienne région, nous supposons que les tendances évaluées sont sensiblement les mêmes aux deux échelles.

a. Des inégalités socio-démographiques

Pour parler de la dynamique démographique du pôle métropolitain, il est donc logique de parler de l'ensemble du territoire auvergnat, ce pôle représentant près de la moitié de sa population. Il a été vu par le contexte territorial la présence d'un contexte métropolitain dans les échanges entre territoires. C'est aussi le cas au niveau des dynamiques démographiques présentes.

Ainsi, ce territoire a connu une perte de population quasi constante entre la fin du XIX^{ème} siècle et la fin du XX^{ème}. Il y avait, en 1886, 200 000 habitants de plus qu'aujourd'hui, démontrant un affaiblissement des dynamiques territoriales. C'est donc une population de 1,36 million d'habitants recensée en 2013 faisant de l'Auvergne l'une des régions les moins peuplées de France (18^{ème} population métropolitaine sur 22 régions). La croissance démographique a été retrouvée sur les quatorze années suivantes, jusqu'en 2013, où la population de l'ancienne région a augmenté de plus de 46 000 habitants soit 3,6% de croissance. Par rapport à la moyenne nationale de 11% sur la même période, la région reste dans une dynamique démographique lente. La SRADDT¹² dit que le « déclin démographique a été enrayé » mais qu'il existe encore des disparités infrarégionales sur ces dynamiques démographiques.

L'Auvergne comme le pôle métropolitain présente donc des problématiques démographiques, notamment au niveau de l'attractivité du territoire dans ce secteur mais aussi au niveau du vieillissement de la population.

b. Les évolutions démographiques

Des études ont été faites sur ces évolutions démographiques donnant des perspectives pour tout le territoire. Ainsi, il est prévu que les espaces urbains connaîtront des hausses de population tandis que les espaces ruraux vont connaître un certain déclin démographique. L'objectif est d'attirer des populations jeunes et actives et limiter la progression très marquée des plus de soixante ans sur le territoire.

Mais ce que l'on constate sur les dernières années, ce sont des croissances démographiques dans les périphéries urbaines au détriment des centres villes qui se désertifient. Cela crée des problématiques d'étalement urbain qui donnent une nouvelle morphologie au territoire. Les territoires ruraux moins influencés par des dynamiques urbaines sont désertés petit à petit, avec un déficit démographique qui s'accroît.

Les solutions proposées pour résoudre ces problèmes démographiques concernent principalement une stratégie de marketing territorial pour une attractivité retrouvée et de nouvelles connexions avec les régions limitrophes. C'est donc la vocation du pôle métropolitain de jouer sur ces stratégies. Les dynamiques à l'échelle du pôle métropolitain se concentrent sur certaines zones avec une centralité d'influence. C'est principalement le cas pour le Grand Clermont, le Pays de Vichy-Auvergne ou encore le Pays d'Issoire.

¹² SRADDT : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire

Évolution de la densité de population au cours de la période récente

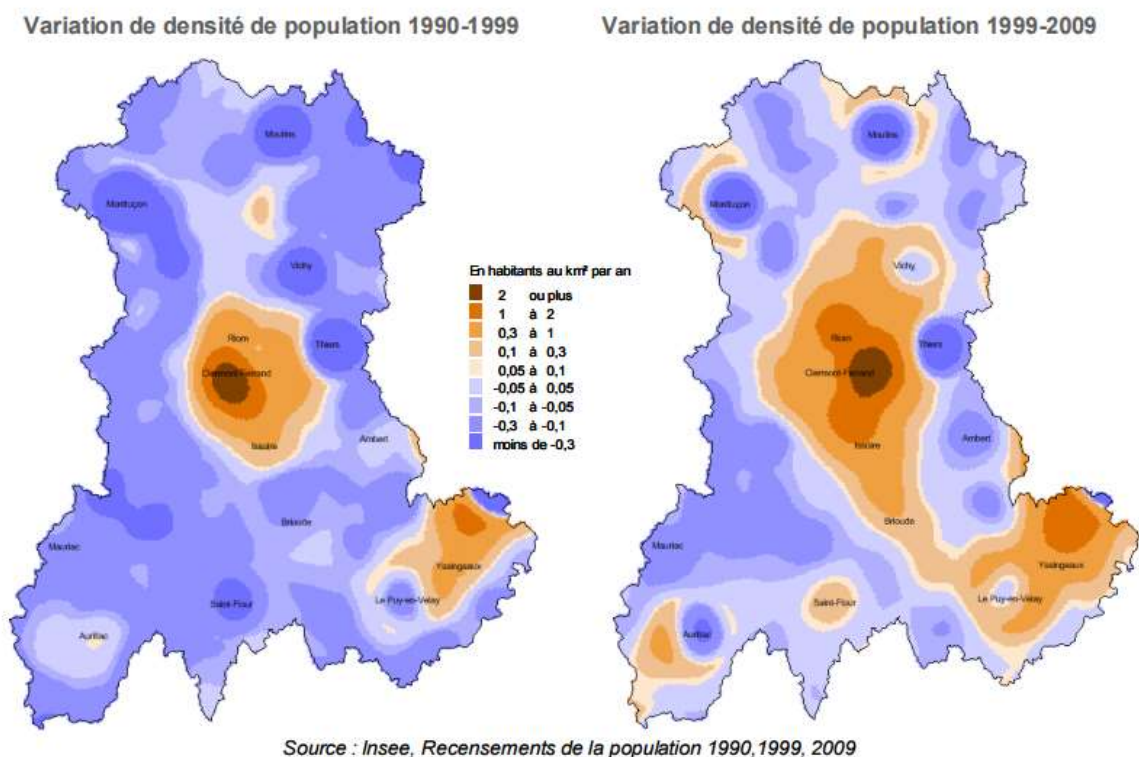


Figure 9 : Evolution de la densité de population
Source : INSEE

Les évolutions des densités de population du territoire justifient comme nous le montre la comparaison ci-dessus la construction d'un pôle métropolitain avec ces aires urbaines qui sont pour ce dernier, des pôles d'influence et d'attractivité.

Concernant le pays du Grand Clermont, dont une partie est dans le pôle métropolitain, le déficit migratoire s'est accentué sur la dernière période de recensement entre 2007 et 2012 par rapport à la précédente. Mais il existe des disparités entre les EPCI sur ce territoire. Des communes de la périphérie proche de Clermont-Ferrand ont accélérés ce phénomène tandis que d'autres communes et EPCI comme Allier Comte Communauté et Riom Communauté ont connu un regain d'attractivité. C'est véritablement la périurbanisation de la ville de Clermont-Ferrand qui a permis de garder un certain dynamisme démographique sur le territoire. Il y a donc différentes inégalités dans les dynamiques démographiques de ce territoire mais la croissance se retrouve principalement dans la périphérie de Clermont-Ferrand.

Le Pays de Vichy-Auvergne a connu une croissance démographique moyenne de 330 habitants par an sur la période de 1999 à 2007. Mais, à l'inverse des territoires cités précédemment, ce solde migratoire a presque doublé sur les cinq années suivantes, passant à 630 habitants de plus chaque année. Cela est dû au phénomène de suburbanisation de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier et des EPCI limitrophes, avec une combinaison d'excédents naturels et migratoires sur le territoire. De fait, Vichy Val d'Allier représente près de la moitié de l'excédent migratoire du pays. Mais sur ce même territoire, d'autres EPCI connaissent un déficit naturel fort et dont les excédents migratoires ne peuvent compenser la perte de population. Avec l'influence d'autres villes telles que Clermont-Ferrand ou Riom dans une moindre mesure, la partie Sud du Pays de Vichy-Auvergne est plus dynamique démographiquement que la partie Nord de ce territoire.

Pour ce qui est du Pays d'Issoire, il connaît un solde naturel excédentaire depuis 1999. Bien qu'ayant aussi connu un recul sur ce solde entre 2007 et 2012 (excédent de 380 habitants par an contre 470 auparavant), il reste néanmoins fort comparé à d'autres territoires limitrophes. Ce recul est surtout constaté sur la partie limitrophe au

Grand Clermont et sur la partie Est près du Livradois-Forez. La plus forte croissance se retrouve sur Issoire communauté dont le solde migratoire ne cesse de progresser.

c. Une population en constant vieillissement

L'une des caractéristiques de ce pôle métropolitain et des territoires qui s'y rejoignent, est le vieillissement constant de la population depuis maintenant quelques années. En effet, la population d'Auvergne est âgée de 44 ans en moyenne contre 40 ans en moyenne en France, ce qui place l'Auvergne parmi les régions les plus âgées de France. C'est donc 35% de cette population qui est âgée de plus de 55 ans et 27% qui a moins de 25 ans. Cela pourrait créer un problème de contraction de la population active auvergnate puisqu'il est estimé qu'entre 2010 et 2020, un tiers des personnes actives devrait quitter le marché du travail. Ces tendances impliquent aussi une part des retraités supérieure à la moyenne nationale, qui représente 32% de la population contre 26% en France.

Aussi, des prévisions sur ce vieillissement avaient déjà été faites dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire d'Auvergne¹³. Dans ce document, il était d'abord écrit qu'il y aurait une légère baisse de la population des moins de 20 ans et une forte augmentation des plus de 60 ans à l'horizon 2030. Ces prévisions ont été réévaluées en 2013, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Evolution projetée de la population
Source : projections INSEE 2005/2010 et population au 1^{er} janvier 2013, EDATER

Tranche d'âge	2005	1 ^{er} janvier 2013	Evolution constatée	Evolution en 2030 projetée en 2005	Evolution en 2040 projetée en 2010
Moins de 20 ans	291 500	294 767	+1,12%	-1,9%	293 400 0%
20 à 59 ans	708 500	673 176	-4,99%	-6,8%	641 600 -9%
Plus de 60 ans	331 400	387 687	+16,98%	+40,3%	512 600 +49%
Dont 80 ans ou plus	75 440	-	-	-	168 000 +103%
Ensemble	1 331 400	1 335 000	+1,82%	+6%	1 447 600 +8%

Par rapport aux premières prévisions, le déficit des populations les plus jeunes s'est accentué (-1,9% pour les moins de 20 ans et -6,8% pour les 20/59 ans) alors que la population des plus de 60 ans a elle augmenté de 16,98%, soit +40,3% par rapport aux prévisions.

Cette tendance se ressent aussi sur cette carte qui compare sur chaque commune le nombre de personnes de moins de 20 ans avec le nombre de personnes de plus de 60 ans. Ce ratio de 0,92 montre que le territoire est en perte de vitesse avec cette population plus âgée qui devient proportionnellement de plus en plus grande sur l'ensemble du territoire.

Il existe des inégalités sur cette répartition au sein même du territoire. Sur les communes uniquement présentes dans le pôle métropolitain, il y a un excédent des moins de 20 ans par rapport aux plus de 60 ans sur les communes en périphérie proche et lointaine de la commune de Clermont-Ferrand, du Nord-Est au Sud-Est de celle-ci, jusqu'à Issoire au Randan. Entre ce pôle d'attractivité forte et les autres pôles secondaires, notamment Brioude et Vichy plus éloignés qu'Issoire, il y a des interstices sur lesquels les dynamiques sont inversées par rapport aux précédentes. Ce sont des territoires à dominante plus rurale. Ceux-ci sont d'ailleurs aussi en décroissance démographique sur l'ensemble de l'Auvergne, avec un déficit de population de 0,4% par an sur ces communes rurales.

Ainsi, il y a des populations plus jeunes sur le territoire du Grand Clermont, majoritairement entre 35 et 64 ans avec aussi une grande population étudiante, et des populations plus âgées sur le reste du territoire, particulièrement pour Vichy et son agglomération où il y a plus de 30% de personnes âgées de plus de 65 ans. Ces différentes localisations n'ont donc, par cet aspect sociodémographique, pas les mêmes pouvoirs attractifs ni les mêmes fonctionnalités.

¹³ SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire d'Auvergne

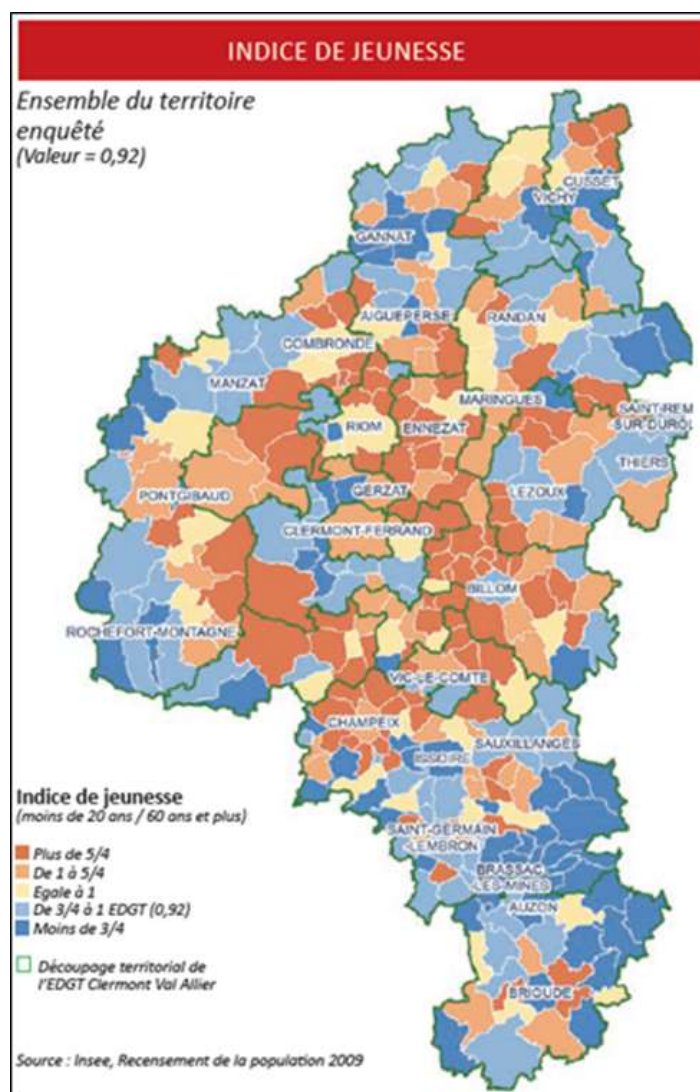


Figure 10 : Indice de jeunesse
Source :

d. Des connexions existantes par les déplacements du territoire

Une étude réalisée en 2012 par le Syndicat Mixte des Transports en Commun¹⁴ de l'agglomération clermontoise sur le territoire Clermont Val d'Allier a permis de mettre en évidence les principaux flux et dynamiques de déplacement. Le territoire enquêté s'étend de Brioude en Haute-Loire à Vichy dans l'Allier avant l'émergence du pôle métropolitain en 2013. Elle nous montre les pôles démographiques du territoire et les échanges qui existent entre ceux-ci.

Les motifs de déplacement évoqués lors des enquêtes réalisées mettent en première place le domicile-achat (15%) puis le domicile-travail (14%), le domicile-accompagnement (12%) et enfin le domicile-école ou université (9%). 23% de ces déplacements ne sont pas en lien avec le domicile. Ces déplacements sont réalisés à 97% au sein du territoire Clermont Val d'Allier et comptabilisent environ 2,3 millions de déplacements par jour (3,81 par jour). La voiture constitue la part modale la plus importante (64%), suivi de la marche à pied (26%), les transports en communs (6%), les deux roues (2%) et autres modes (2%).

¹⁴ SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun

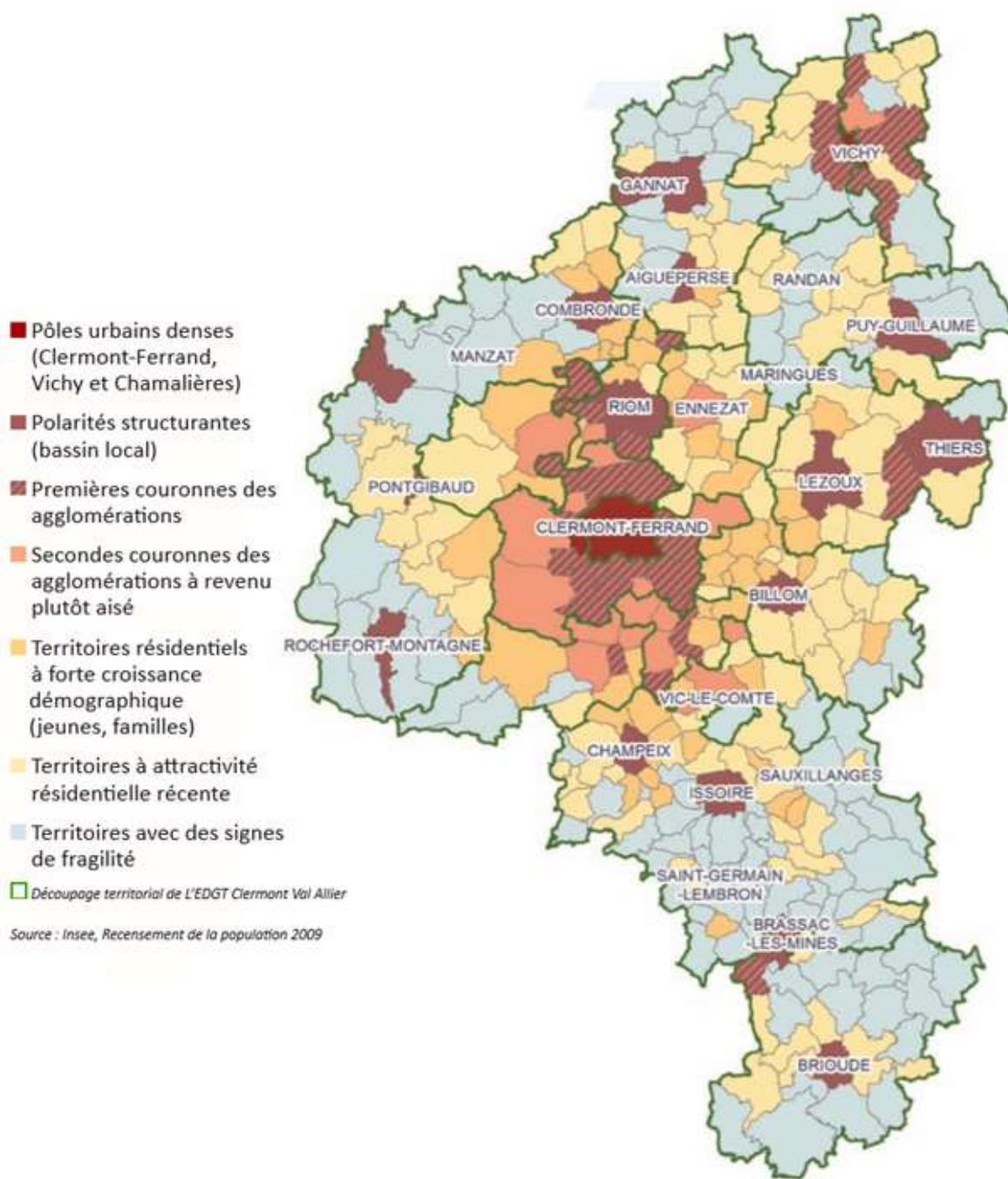


Figure 11 : Les polarités du territoire
Source : Syndicat Mixte du transport en commun en Auvergne

Nous distinguons les pôles urbains denses que sont Vichy et Clermont-Ferrand. Ces pôles de densités supérieures à 3 000 habitants au km² présentent des bassins d'emplois importants (trois emplois pour deux actifs résidents) et une forte proportion de professions intellectuelles supérieures. Les ménages y sont majoritairement de petites tailles et habitent dans des logements collectifs (80%).

Des pôles secondaires sont considérés comme structurants. A l'échelle de la "Route de l'Allier" on distingue Brioude, Issoire, Riom et Thiers mais d'autres présentent un intérêt pour des connexions d'Est en Ouest comme Billom, Lezoux, Puy Guillaume, Gannat, Combronde, Brassac-Les-Mines ou encore Aigueperse. Ces pôles plus concernés par leur bassin local ont une densité de population supérieure à la moyenne du territoire enquêté et proposent environ deux emplois pour un actif résidant sur la commune.

L'enquête a également permis d'analyser les premières et secondes couronnes d'agglomération se trouvant à proximité de pôles urbains denses ou structurants. Nous pouvons observer sur la carte que ces territoires se

répartissent autour de Thiers, Brassac-Les-mines, Clermont-Ferrand et Vichy. Ils présentent des bassins d'emplois faibles et sont plutôt attractifs pour les ménages. La pyramide des âges (20 ans - 60 ans) est équilibrée et la part des cadres ou professions intellectuelles est supérieure ou égale aux pôles urbains denses.

En s'éloignant des aires urbaines les territoires communaux présentent d'autres profils qui sont soit attractifs à forte croissance démographique (ménage de grande taille et jeune) dû au solde migratoire, soit en situation de fragilité dû à un déficit démographique et une population vieillissante (trois jeunes pour quatre seniors). Ces territoires sont marqués par un bassin d'emploi faible (inférieur à un emploi pour deux actifs) et une population aux revenus modestes. Ils sont source de déplacements domicile-travail, notamment pour ceux à forte croissance démographique.

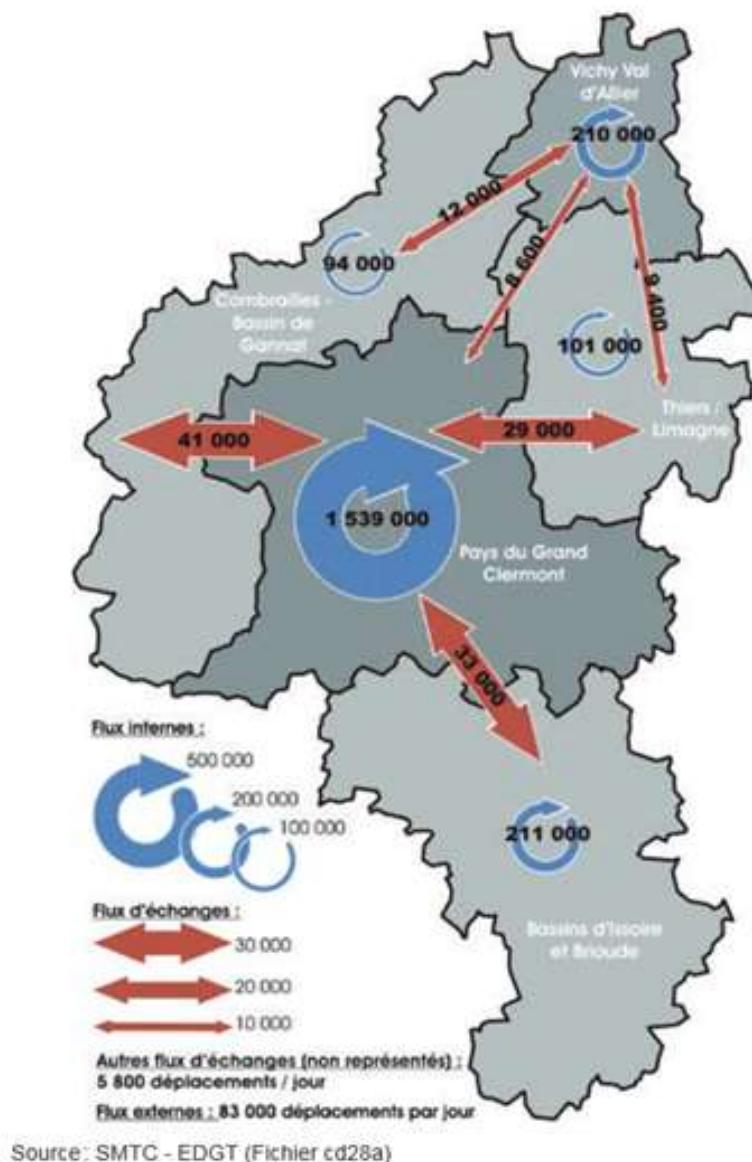


Figure 12 : Flux internes et flux d'échanges en Auvergne
Source : SMTC - EDCT

La voiture représente 80% des déplacements domicile-travail/école, cependant la quantité de déplacement a pour principal motif les achats et les loisirs. Malgré l'importance effective des déplacements domicile-achat/loisirs le motif « travail » a un rôle très structurant sur ce territoire. En effet, ces trajets sont plus longs (8 km contre 4,5 km) et positionnés sur les heures de pointe (7h-9h ; 11h-14h ; 16h-19h). Ainsi les déplacements de proximité dominent et nous pouvons constater une forte influence du bassin clermontois sur les autres territoires. Vichy apparaît plus autonome, les déplacements entre ces deux pôles sont majoritairement des motifs domicile-travail ou domicile-étude.

L'étude met en avant trois types d'acteurs mobiles en lien avec les territoires identifiés précédemment :

- Les habitants du cœur d'agglomération qui parcourent moins de 15 km par jour en utilisant des modes adaptés (marche à pieds, transport en commun)
- Les habitants des zones périurbaines qui parcourent moins de 30 km par jour principalement en voiture
- Les habitants des zones plus lointaines qui parcourent moins de 30 km avec peu de déplacement

Suite à cette enquête, un document présentant le point de vue de l'Etat sur la mise en place d'un pôle métropolitain en Auvergne a été édité en 2013. Les échanges entre territoires sont mis en avant notamment en termes de déplacements domicile-travail, de migrations résidentielles pour les ménages et de transferts d'établissements pour le tissu économique. La spécialisation des territoires en lieux de résidence et lieux de travail a accentué ces échanges quotidiens. Nous constatons sur la carte ci-dessous les échanges de Vichy, Thiers et Issoire avec le bassin Clermontois.

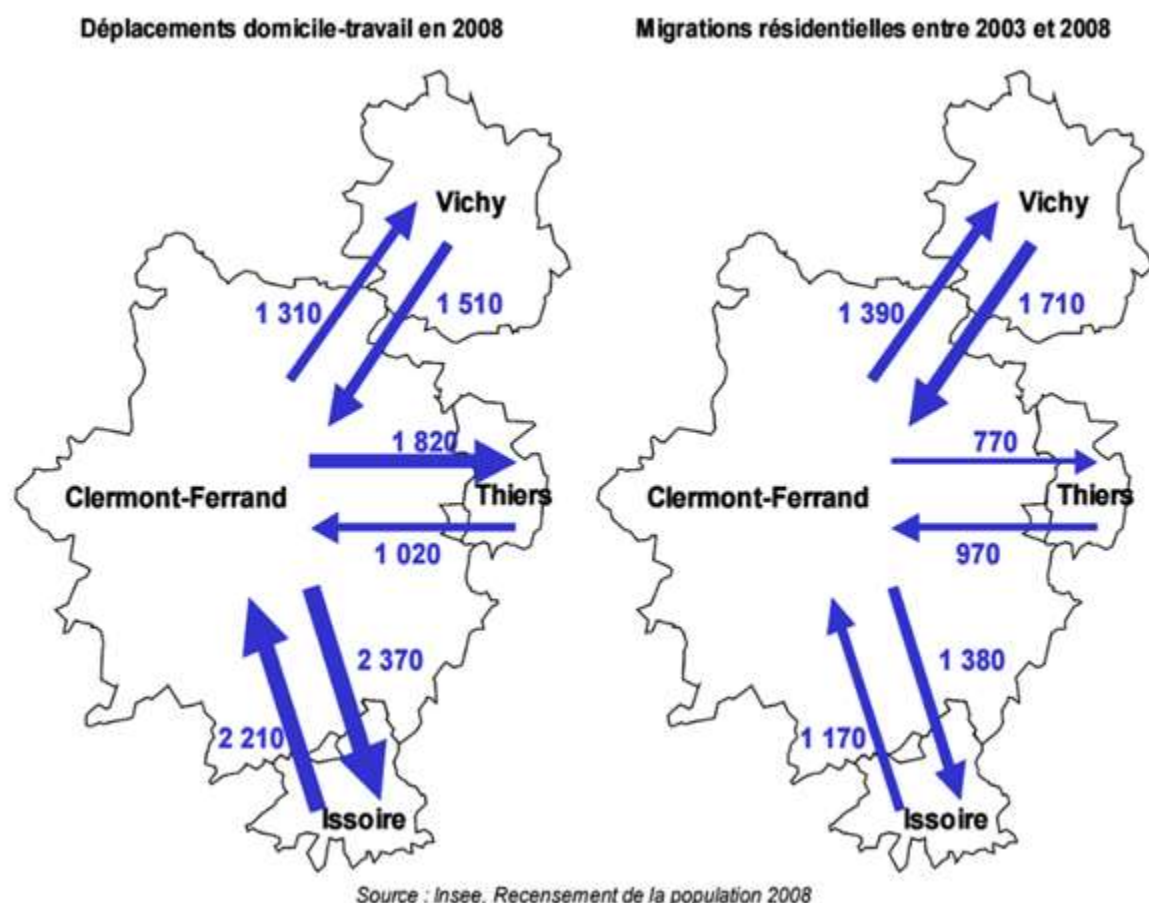


Figure 13 : Déplacements domiciles-travail en Auvergne en 2008
Source : INSEE, Recensement de population 2008

2. Des parties prenantes à concilier

a. Une activité économique proprement Auvergnate

L'économie auvergnate reste très industrielle pour notre époque : 22% des salariés sont employés dans l'industrie. Comme dit précédemment, celle-ci est particulière au territoire auvergnat. Elle est occupée principalement par les secteurs de l'agro-alimentaire, de la métallurgie, de la transformation des matériaux, de la chimie, du caoutchouc et des plastiques. Ces six secteurs représentent à eux seuls plus de 70% des emplois industriels d'Auvergne.

Les entreprises qui sont dites « traditionnelles » dans les secteurs nommés ont conservé un savoir-faire qui est en lien avec le territoire sur lequel elles se situent. Autour de celles-ci se développent d'autres activités d'innovation et de recherche, au sein des entreprises comme dans les pôles universitaires. Clermont-Ferrand accueillant la grande majorité des étudiants de l'ancienne région Auvergne, ce développement se fait autour de cette

ville et participe au dynamisme économique du pôle métropolitain. D'autres secteurs moins traditionnels naissent ainsi de cette activité : les biotechnologies, le numérique, l'économie verte...

C'est donc trois pôles de compétitivité qui se dégagent de l'économie auvergnate : Viaméca, l'Elastopôle et Céréales Vallée. Cette dernière est née en Auvergne. Elles se situent dans ou à proximité du Grand Clermont, témoin encore une fois d'un territoire centralisé autour d'un grand pôle structurant qui capte les dynamiques de l'ancienne région comme du pôle métropolitain.

Enfin, sept clusters ont été labellisés en Auvergne par l'Etat en 2010 :

Auvergne TIC qui comprend plus de 80 entreprises pour près de 3000 salariés et un chiffre d'affaire de 130 millions d'euros

L'Eco-Entreprise pour l'Innovation en Auvergne (E2IA) qui a pour but de développer des solutions innovantes visant la performance environnementale

Nutravita dans la filière de l'alimentation associée à la santé

Analgésia Partnership qui vise au développement d'alternatives thérapeutiques pour le traitement de la douleur

L'Institut de Recherches Pharmabiotiques (IRP) dont l'objectif est de développer le potentiel thérapeutique des pro-biotiques en travaillant sur la mise en place de standards pharmaceutiques adaptés aux micro-organismes

La Jeune Chambre Economique de la Plasturgie (JCEP) avec une trentaine de PME et qui a aussi amené à la création du centre d'innovation et de recherche des plastiques en extrusion pour des projets R&D collaboratifs

Le MEMO est lui un cluster qui propose à ses clients de trouver des solutions dans n'importe quel type de domaine de la mécanique

Ainsi, ces clusters occupent un large territoire sur le pôle métropolitain et diversifient son économie.

Avant cette fusion des régions, le territoire connaissait donc un renouveau économique via une économie propre au territoire auvergnat. Mais cette croissance pourrait se voir freiner par cette jonction avec la région Rhône-Alpes. Cette dernière est une des régions de France les plus prolifiques économiquement, et l'intégration de la région Auvergne à celle-ci pourrait avoir des conséquences aussi bien bénéfiques que néfastes à son développement économique.

b. Les dynamiques économiques du territoire Auvergnat

Un état des lieux sur l'économie territoriale d'Auvergne a été publié en octobre 2006 dans la lettre n°37 INSEE Auvergne. Les constats effectués sont la dominance de la sphère publique, la part importante de l'emploi résidentiel dans le sud de l'ancienne région et de l'emploi productif à l'Est du territoire.

	Auvergne	France
Sphère publique	26%	23%
Sphère résidentielle	39%	41%
Sphère productive	35%	37%

Figure 14 : Comparaison de l'économie territoriale en Auvergne et en France
Source : SMTIC Auvergne, Atlas des déplacements

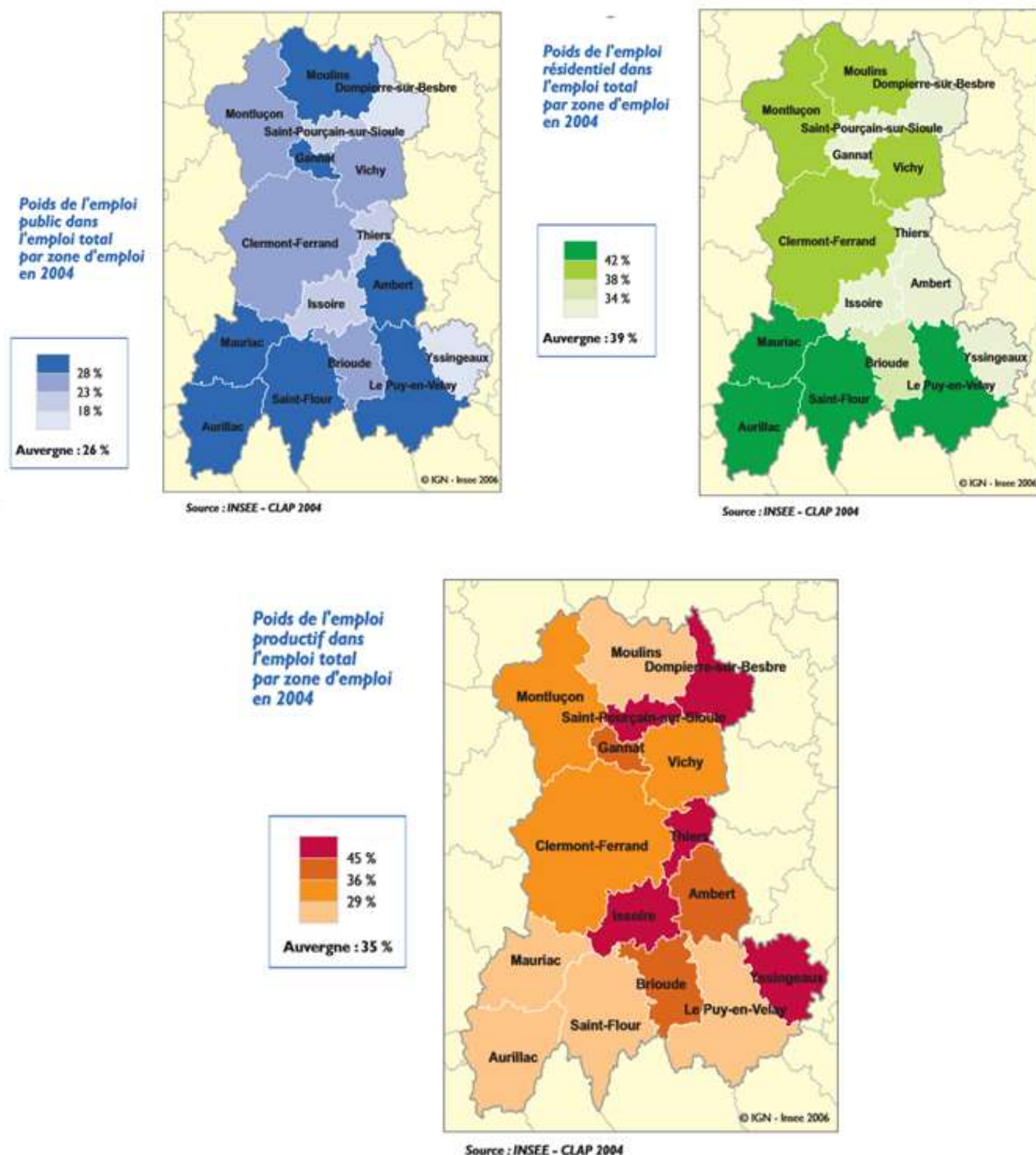
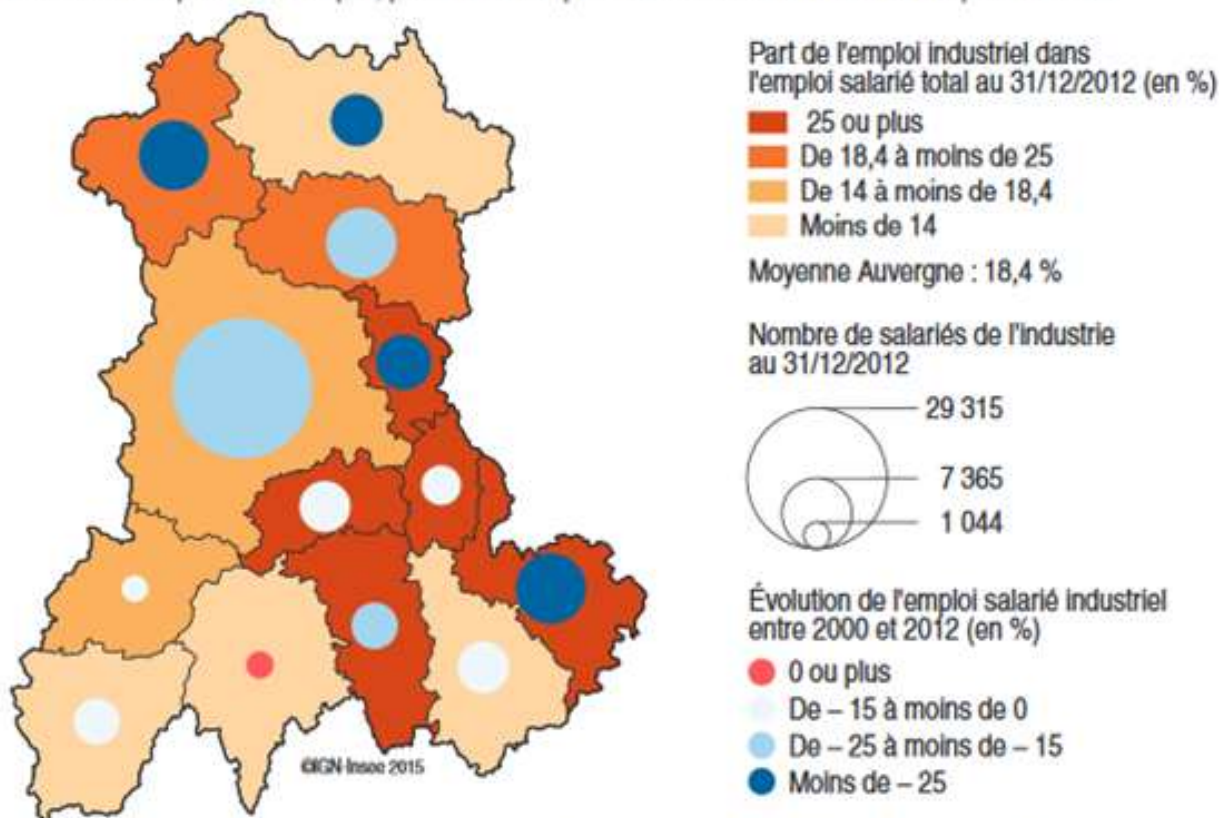


Figure 15 : Poids de l'emploi en Auvergne
Source : INSEE – CLAP 2004

Les cartes présentées par l'étude montrent un territoire aux différences marquées. Au Sud, l'économie est davantage orientée vers les services pour les populations à proximité. Dans des territoires éloignés de Clermont-Ferrand et de Vichy ou encore d'Issoire, l'emploi public et résidentiel y est très fort (environ 70% au cumul des deux types d'emplois). Les emplois productifs sont principalement localisés à l'est de l'ancienne région au sein de territoires (Thiers, Issoire, Saint-Pourçain-sur-Sioule, Dompiere-sur-Bresbre) qui « profitent » de la proximité de pôles urbains (Clermont-Ferrand, Vichy) qui sont plus équilibrés entre les différents types d'emplois retrouvés.

Le territoire du pôle métropolitain apparaît clairement sur la base productive du territoire de Brioude à Vichy, avec quand même une part équilibrée entre tous les types d'emplois. Cette homogénéité donne une véritable cohésion à cette partie du territoire auvergnat malgré certaines singularités ; une cohésion que l'on ne retrouve pas ailleurs en Auvergne. L'industrie en Auvergne a été l'objet d'un rapport partagé par l'INSEE en 2015 sur lequel apparaît la carte des zones d'emplois industriels qui fait écho à la part d'emplois productifs vue plus haut.

Effectifs de l'industrie par zone d'emploi, poids dans l'emploi salarié total et évolution de l'emploi industriel



Note de lecture : Au 31 décembre 2012, la zone d'emploi de Saint-Flour abrite 1 100 salariés dans l'industrie, soit 12,6 % de l'emploi salarié total de la zone. Entre 2000 et 2012, l'emploi salarié industriel y a augmenté de 7,6 %.

Figure 16 : Effectifs de l'industrie, poids dans l'emploi salarié total et évolution de l'emploi industriel
Source : INSEE, CLAP 2012

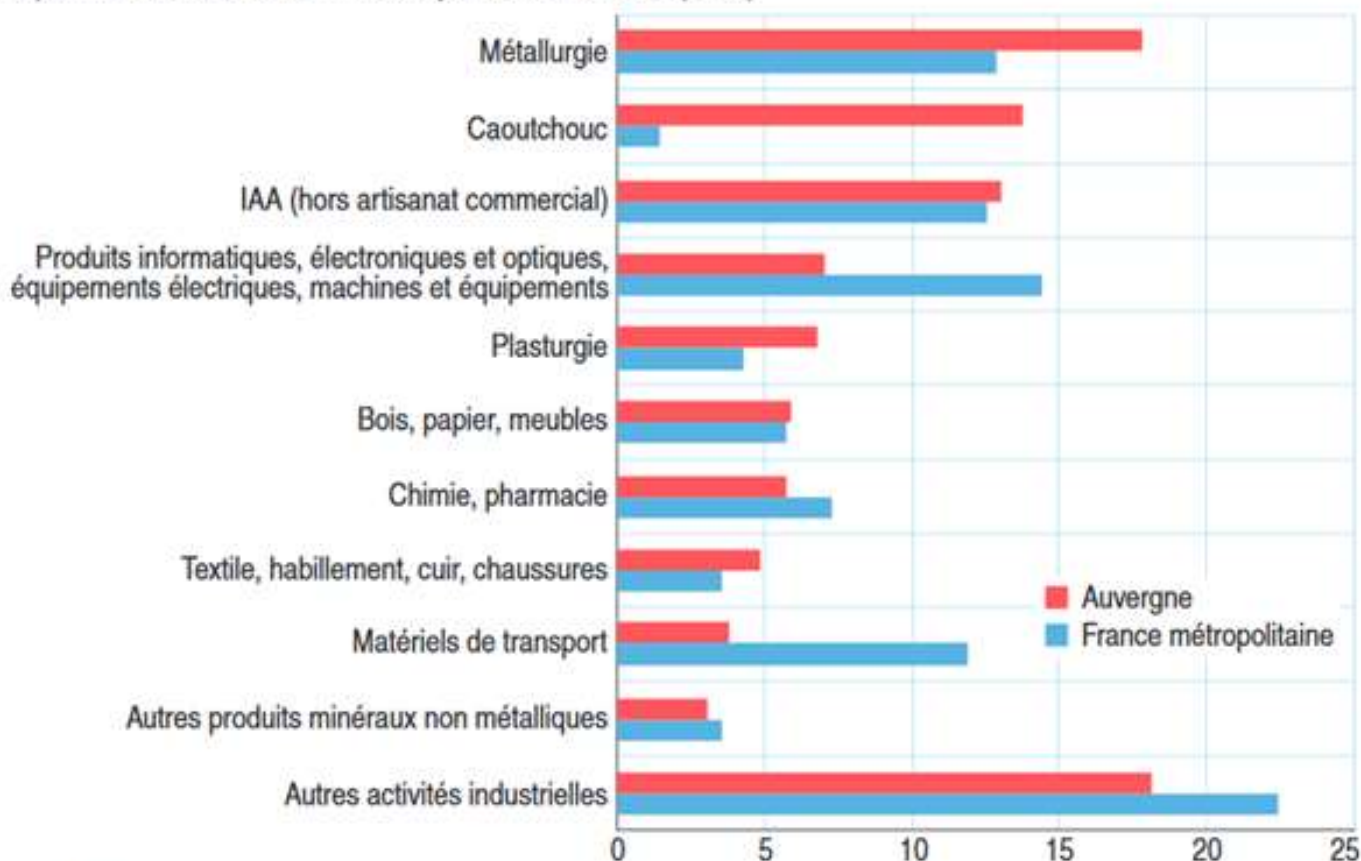
Comme expliqué précédemment, l'industrie est restée une part importante de l'économie auvergnate et notamment du pôle métropolitain. La carte ci-dessus nous montre la répartition de l'emploi industriel dans la région Auvergne et son évolution récente entre 2000 et 2012. Il y est notifié les dynamiques industrielles du territoire situées principalement à l'Est, dans le Puy-de-Dôme et la Haute-Loire avec plus de 25% des emplois.

La concentration du nombre d'emplois sur l'agglomération clermontoise fait que l'on retrouve le plus grand nombre d'emplois industriels dans ce secteur avec près de 30 000 emplois industriels. D'autres villes avec leur agglomération ont aussi un nombre d'emplois industriels important : c'est le cas de Vichy, Montluçon ou encore le Puy-en-Velay.

Ce qu'il y a de plus intéressant sur cette carte, c'est l'évolution de ces emplois sur ces différentes parties du territoire. Au niveau du pôle métropolitain, certaines gardent leur dynamique dans ce secteur comme le Pays d'Issoire. Mais la plupart des territoires subissent une forte baisse de l'activité industrielle : entre -15% et -25% sur le Grand Clermont, Vichy-Val d'Allier ou dans la région Brivadoise. Le territoire le plus touché se trouve autour de Thiers avec une baisse de l'activité industrielle de plus de 25%. Dans l'ensemble, c'est tout le territoire d'Auvergne qui subit cette baisse d'activité dans l'industrie, suivant la tendance nationale.

Les industries majeures touchent les secteurs de la métallurgie notamment en aluminium (Constellium), l'agroalimentaire (Limagrain) et le caoutchouc (Michelin) qui est la spécificité régionale. D'autres secteurs comme la plasturgie sont également très représentés notamment à Yssingeaux à proximité de Saint-Etienne.

Répartition des salariés de l'industrie par secteur en 2012 (en %)



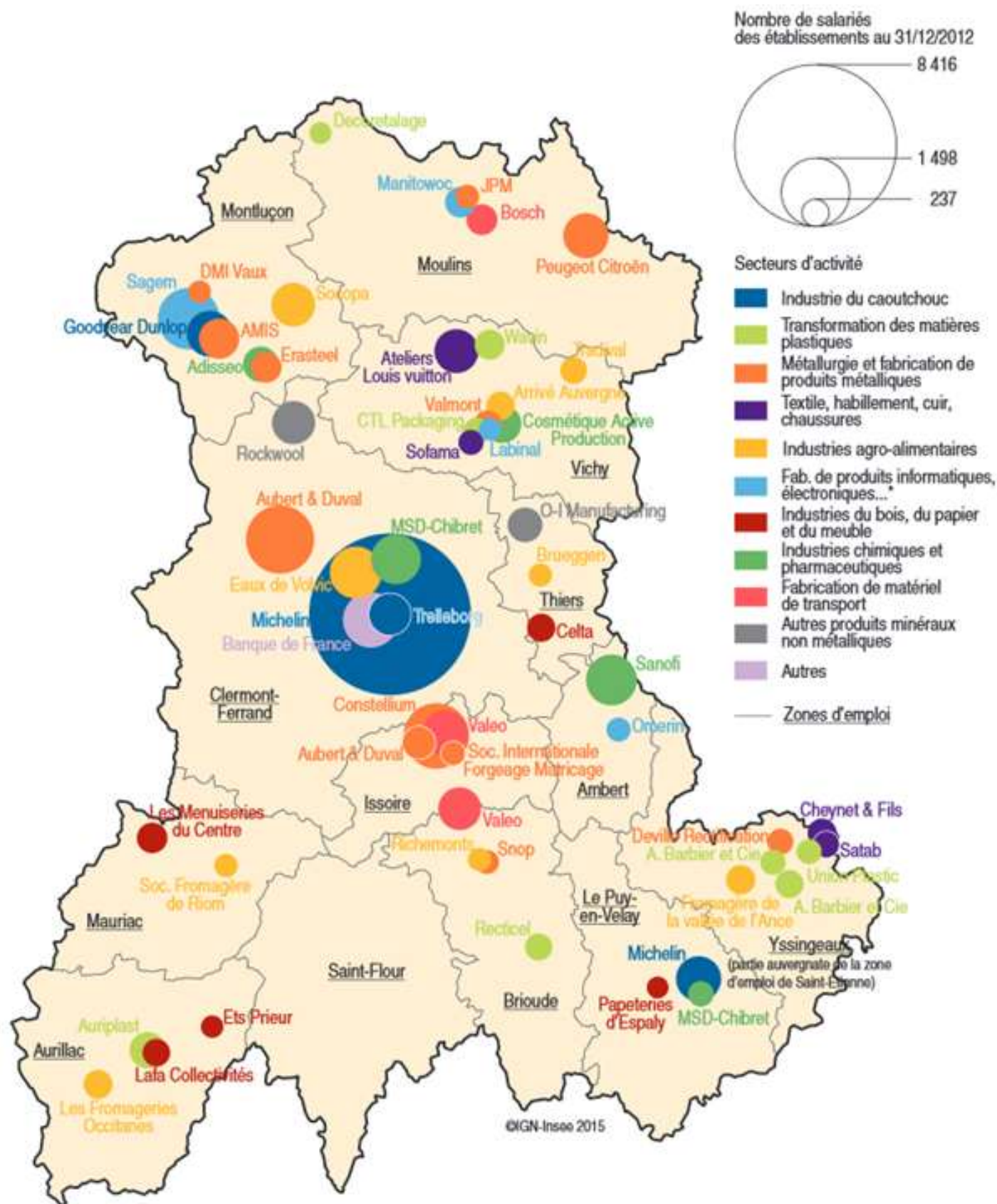
Note de lecture : En 2012 en Auvergne, les salariés de la plasturgie représentent 6,8 % de l'ensemble des salariés de l'industrie, contre 4,3 % en France métropolitaine.

Figure 17 : Répartition des salariés de l'industrie par secteur en 2012 (en %)
source : INSEE – CLAP 2012

D'autres secteurs sont en revanche sous-représentés par rapport aux moyennes nationales tels que les matériaux de transport ou encore les produits informatiques, électroniques, optiques, électriques, machines et équipements. Ce sont des secteurs industriels avec une histoire plus récente, qui ne correspondent pas à celle du territoire auvergnat dont l'industrie a accompagné les évolutions.

Sur la carte qui suit sont représentées les industries les plus notables de l'Auvergne et leur situation géographique. Un grand nombre est présent à proximité de la ville de Clermont-Ferrand avec une forte industrie tournée autour du caoutchouc grâce à Michelin qui fait office de vitrine industrielle du territoire.

Mais c'est globalement tout le pôle métropolitain qui accueille un grand nombre d'industries avec cependant des zones de creux entre le secteur clermontois et vichyssois avec par exemple sur ce dernier des industries de textile et de cosmétique ou encore entre Issoire et Brioude ; les industries étant encore présentes de Clermont-Ferrand jusqu'à Issoire.



* Fabrication de produits informatiques et électroniques, d'équipements électriques et de machines et équipements.
Champ : Établissements de plus de 150 salariés.
Source : Insee, Clap 2012.

Figure 18 : Répartition des salariés de l'industrie par secteur
Source : INSEE, CLAP 2012

c. Des pôles économiques dans le pôle métropolitain

Comme signalé à de nombreuses reprises, l'économie du pôle métropolitain est aussi très singulière. Elle se concentre autour de différents pôles d'attractivité économique. Pour le pôle métropolitain, ces pôles sont Clermont-Ferrand en premier lieu avec un grand nombre d'emplois suivi d'Issoire et de Vichy et dans une plus faible mesure de la commune de Brioude. Cela donne une structure économique du pôle du Nord au Sud avec des secteurs attractifs en périphérie comme peut l'être la commune de Thiers ou la commune de Riom, intégrée dans le Grand Clermont. Ces pôles d'attractivité n'ont pas tous les mêmes fonctionnalités.

Il y a au centre de l'activité économique du pôle métropolitain la ville de Clermont-Ferrand comme elle est aussi au centre des dynamiques démographiques. Sa centralité influence la grande majorité du pôle métropolitain. Mais à un échelon moindre, d'autres villes se distinguent au niveau de cette activité économique. Les trois villes qui ressortent sont Vichy, Issoire et Thiers avec chacune leurs singularités.

Clermont-Ferrand/ Riom

Ainsi, Clermont-Ferrand occupe une grande partie de l'économie du pôle métropolitain, et de l'ancienne région Auvergne. Au niveau de la communauté clermontoise, le nombre d'actifs qui y sont présents par rapport au nombre d'habitants confirme bien la centralité de cette ville pour le pôle métropolitain. L'attractivité se fait sur le pays du Grand Clermont et au-delà. Son aire urbaine compte près de 200 000 emplois mais seulement 8% de ces emplois sont des Cadres des Fonctions Métropolitaines, ce qui la classe loin derrière de nombreuses autres grandes villes françaises (15ème rang au niveau national). Ce déficit d'emplois cadres est dû au faible solde migratoire des jeunes actifs de moins de 30 ans sur ce territoire. Sur ce dernier, reste tout de même un bassin de vie pour tout le pôle métropolitain.

Riom est une des villes les plus dynamiques économiquement sur le territoire du pôle métropolitain. Il y est présent un très grand nombre d'emplois par rapport à la population qui y est présente ce qui montre là aussi l'influence sur d'autres territoires : il y a ainsi près de 15 000 actifs pour presque autant d'emplois. Le tissu économique y est peu diversifié et est dépendant de grandes entreprises. Ce territoire continue aussi de se développer économiquement : il est évoqué le développement de Riom-Est comme développement économique stratégique et inscrit dans le SCoT¹⁵ du Grand Clermont.

Vichy (Le Pays Vichy-Auvergne)

Le Pays Vichy-Auvergne s'étend sur deux départements, entre le Puy-de-Dôme et l'Allier. Sur les 25 communes sur le département du Puy-de-Dôme, vingt sont sous l'influence urbaine du Grand Clermont et témoignent donc de l'attractivité de celui-ci sur cette portion Nord du pôle métropolitain, mais qui représente aussi une limite pour le développement du Pays Vichy-Auvergne. Il rejoint aussi l'agglomération Riomaise et ses 12 600 emplois (INSEE 2012). Le développement se fait donc plus facilement au Nord. Les échanges restent tout de même majoritaires avec l'agglomération clermontoise.

Le dynamisme économique de ce territoire se concentre sur le cœur vichyssois qui concentre 30 100 emplois pour 75 200 habitants, soit 56% des emplois pour 48% des habitants du pays et ce avec une réelle autonomie économique. Sur le Pays, c'est donc 54 400 emplois dénombrés soit une croissance de 5% par rapport à 1999 ; des chiffres inférieurs à la moyenne nationale (+8%) mais supérieurs à la moyenne régionale (+2%). Ces emplois sont tournés vers les populations présentes et les touristes sous forme d'une économie présentielle. C'est une situation qui s'est tout de même dégradée par rapport aux années 80 où ce type d'économie était encore plus présent, témoignant de la qualité de vie des résidents. Elle est aussi très disparate sur l'ensemble du pays et notamment plus présente sur le cœur vichyssois. Ce dernier concentre aussi les dynamiques touristiques et donc l'économie qui en découle. Ces dynamiques restent stables depuis maintenant plusieurs années et témoignent de la pérennité des activités touristiques dans ce secteur.

Le Pays Vichy-Auvergne concentre aussi peu d'industries. Les secteurs les plus développés sont l'industrie chimique, celle du cuir, les industries alimentaires et les industries informatiques. Cela représente 19% des emplois

¹⁵ SCoT : Schéma de Cohésion Territoriale

contre 24% dans les années 1970. Et puis ce territoire connaît un chômage élevé (taux supérieur aux moyennes régionales et nationales en 2010) qui touche toutes les catégories socio-professionnelles ainsi que la pauvreté qui accentue le risque de fracture sociale.

Le Pays d'Issoire

Le Pays d'Issoire est un véritable prolongement de l'aire urbaine clermontoise au Sud. Son nombre d'actifs a fortement augmenté dans les années 90 (+10,8% entre 1990 et 1999). Mais surtout, près d'un quart des actifs ne résidant pas dans le pays d'Issoire y travaillent (INSEE 2005). Durant les années 90, le pays d'Issoire est même devenu plus dynamique que le reste du territoire régional.

La dynamique économique du pays d'Issoire est caractérisée par un nombre d'ouvriers supérieur à la moyenne régionale. Cela montre une spécialisation industrielle forte de ce territoire. Une majeure partie du reste de l'économie se retrouve dans l'économie résidentielle liée aux services pour les habitants. Est aussi présent de l'élevage et des grandes cultures et admet un potentiel touristique intéressant bien que les infrastructures manquantes ne permettent pas de le développer et peu de personnes vivent actuellement du tourisme.

Thiers Communauté

Ancien bassin industriel à vocation coutelière, l'activité industrielle située sur ce territoire s'est diversifiée depuis maintenant plusieurs années grâce à la sous-traitance industrielle dans la mécanique, la plasturgie, l'accastillage ou encore du traitement de surfaces.

Pays du Brivadois

Autour de la commune de Brioude, le tissu industriel reste dense et laisse occupée une partie de la population locale : c'est environ 25% des emplois, un taux qui reste stable au contraire du déclin industriel national depuis trente ans. Trois grands secteurs d'activités dominent l'industrie de ce territoire : la sous-traitance automobile en premier lieu, l'industrie agroalimentaire et les entreprises de bois. Ces emplois se concentrent à proximité de la commune de Brioude, laissant des zones de vide aux alentours.

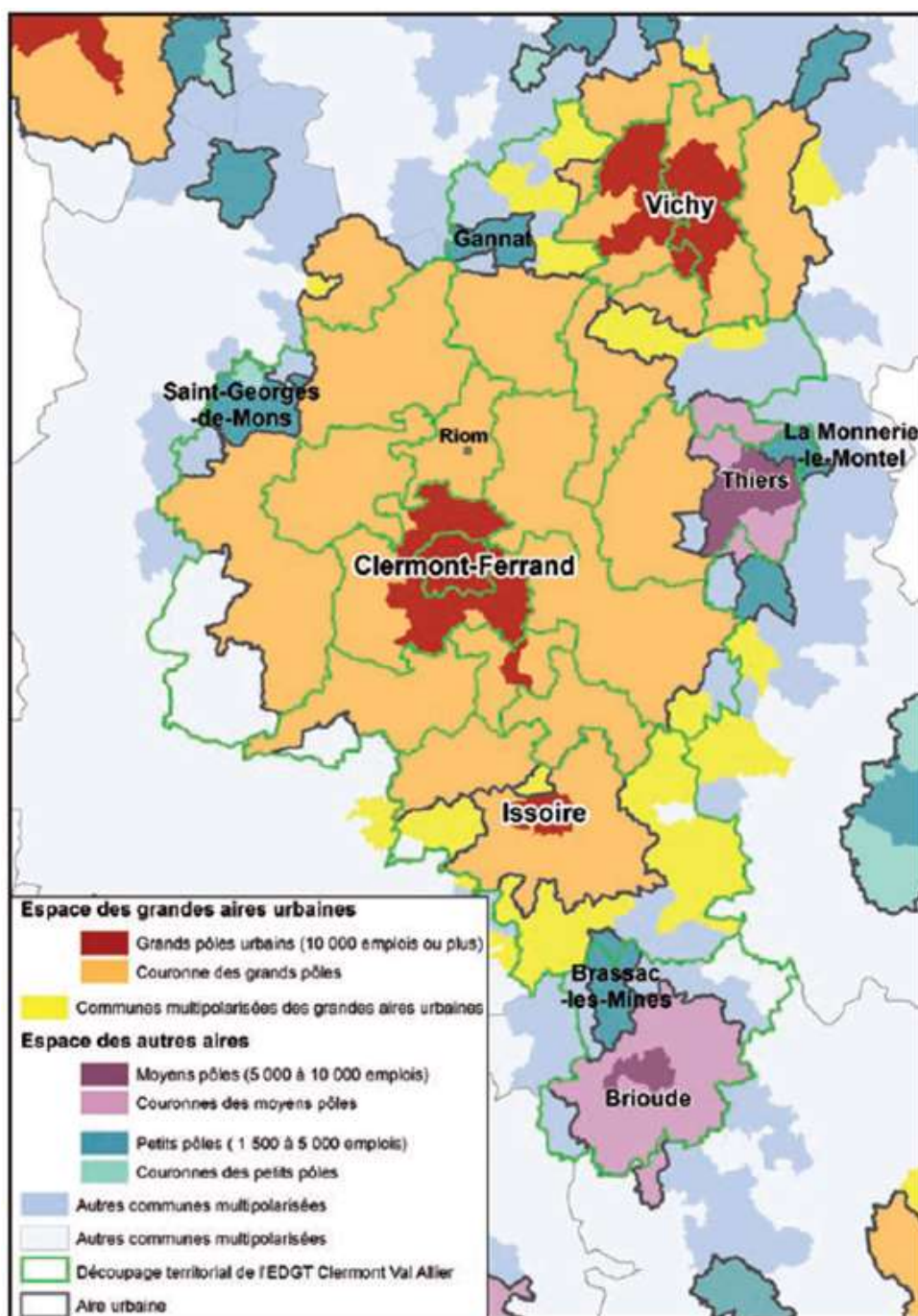


Figure 19 : Les aires urbaines en Europe
Source : INSEE, Recensement de la population 2008

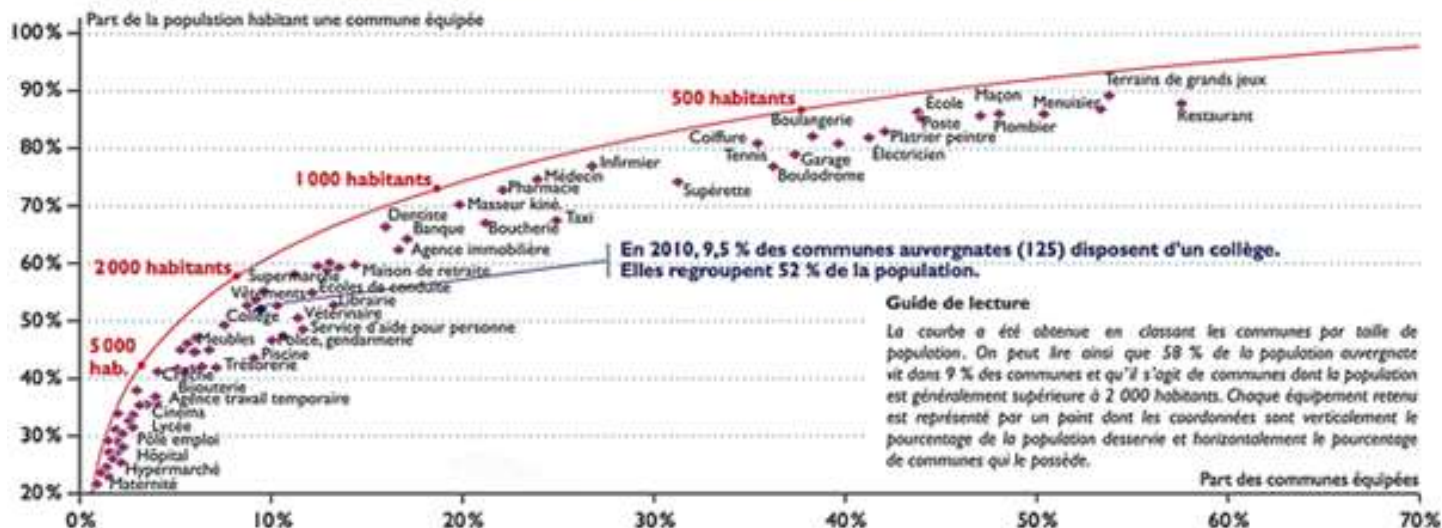
d. Une ruralité forte aux interstices des zones économiques

Mis à part les pôles structurants et les dynamiques déjà évoqués, le territoire du pôle métropolitain a de nombreuses parties rurales où se concentrent terres agricoles, zones peu peuplées et parfois pauvreté.

Vichy et Clermont-Ferrand sont des communes à dominante rurale. Le gradient démographique diminue à mesure qu'on s'éloigne des pôles. Cet éloignement détermine les équipements auxquels ont accès les Auvergnats. Les temps d'accès moyen à ces équipements au sein de la communauté d'agglomération de Vichy et de Clermont-Ferrand est de 4,5 minutes. Bien que les EPCI limitrophes à Clermont-Ferrand bénéficient d'un accès relativement rapide (6,5 minutes en moyenne) cet écart se creuse à mesure que l'on s'éloigne des aires d'influence.

Huit Auvergnats sur dix accèdent aux services de proximité dans leur commune

Concentration de la population et des équipements en Auvergne



Sources : Insee, Base permanente des équipements 2010, Recensement de la population 2010

<http://www.insee.fr/Auvergne> - Insee Auvergne Repères n°64

Figure 20 : Les services de proximité en Auvergne

Source : INSEE 2010

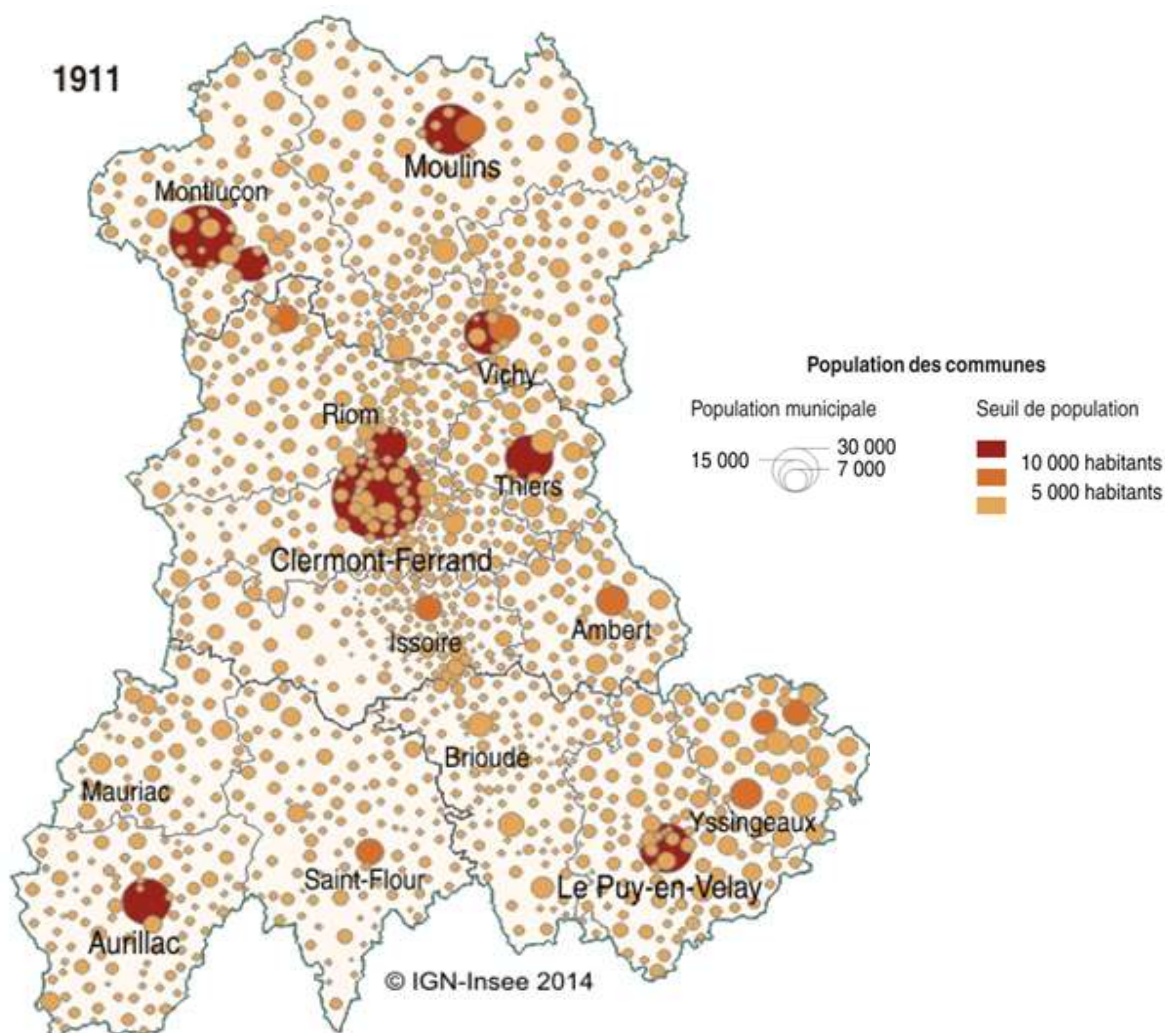


Figure 21 : La population des communes en 1911

Source : INSEE 2014

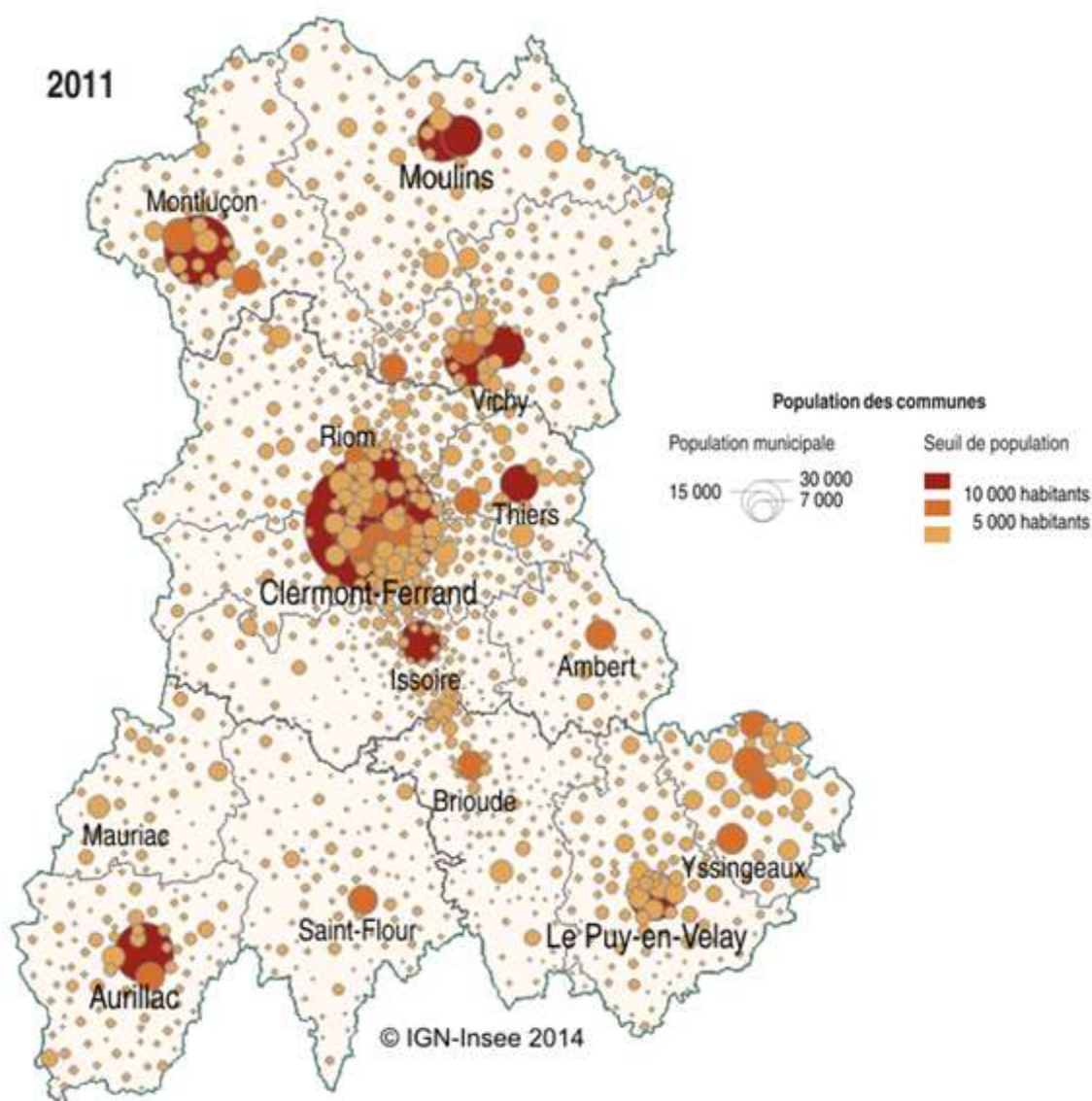


Figure 22 : La population des communes en 2011
Source : INSEE 2014

En un siècle, entre 1911 et 2011, il a été constaté une influence de Clermont-Ferrand et de Vichy sur leur bassin de vie respectif. Les dynamiques communales se sont amplifiées et étalées pour avoir une influence plus large, mais peu de nouvelles dynamiques se sont créées sur cette période. La structure actuelle du pôle métropolitain se retrouve ici avec une continuité de populations entre Brioude et Vichy, incluant Thiers et Riom. Il y a bien sûr des « vides » entre les différentes communes de ce territoire et de nombreuses communes avec moins de 5000 habitants.

Il existe donc tant au niveau démographique qu'au niveau économique des liens qui structurent le pôle métropolitain. Mais les territoires qui le composent ne forment pas encore une seule entité unique. Les projets qui y sont engagés doivent donc avoir cette vocation, et créer un nouveau lien.

e. Culture et patrimoine commun visibles à l'échelle nationale

Le pôle métropolitain dans son ensemble de paysages, son patrimoine naturel et bâti, sa culture et son artisanat dégage des spécificités communes et diversifiées sur le territoire qui le rend unique.

L'appartenance auvergnate peut aussi être un élément rassembleur pour le pôle métropolitain et les administrations publiques qui le composent. Cette appartenance date de plusieurs milliers d'années puisque le nom Auvergne, anciennement Alvernia vient des Arvernes, l'un des plus puissants peuples de la Gaule celtique. C'est de là que part une culture commune de la région, en lien avec son terrain et sa population pour en faire un lieu historique important du centre de la France.

Le paysage et la culture du territoire

Le paysage que l'on retrouve sur ce territoire est singulier à l'ancienne région Auvergne. Située entre deux chaînes de moyenne et haute montagne que l'on retrouve sur les deux Parcs Naturels Régionaux¹⁶ qui la composent, la topographie très diversifiée donne des paysages naturels remarquables. Le caractère environnemental du territoire métropolitain est apparu rapidement comme un patrimoine naturel à mettre en avant.

Il nous est apparu intéressant de mettre en avant six ensembles de paysages à proximité de la rivière Allier au travers plusieurs fiches disponibles en annexe (3 à 8) qui reprennent les observations majeures effectuées. Nous rappelons que ces ensembles s'inscrivent dans neuf familles de paysages identifiées en Auvergne : les hautes terres, les montagnes boisées, les coteaux et pays coupés, les campagnes d'altitude, le bocage, les Limagnes et terres de grande culture, les bassins, les vals et grandes rivières de plaines, les vallées/gorges et défilés. Ces ensembles de paysages potentiellement traversés par la voie verte constituent des territoires à bien identifier pour développer une plus-value auprès d'itinéraires touristiques.

En partant de l'amont de la rivière Allier la Limagne du Brivadois est le premier. Ce territoire est une plaine enclavée à l'Est et l'Ouest par la topographie du Massif Central. C'est l'interface entre les plaines de la rivière Allier, l'ouverture vers le Nord, le bassin Clermontois et les gorges et massifs de la Haute-Loire. Les éléments singuliers de cet ensemble sont les terrasses utilisées pour l'agriculture céréalière, les buttes surmontées de villages et châteaux, les nombreux bassins miniers et l'Allier entouré d'une ripisylve importante.

En parcourant l'Allier vers l'aval, nous entrons vers Issoire dans les Défilés du val d'Allier qui s'étendent jusqu'à Pont-du-Château au Nord-Est de Clermont-Ferrand. Les éléments singuliers qui se distinguent de l'ensemble précédent sont les nombreux méandres que forme l'Allier entre les buttes.

Plus au Nord, le paysage au plus proche de la rivière est le Val d'Allier, cet ensemble s'étend tout le long de la rivière, intégrant son fuseau de divagation jusqu'à la confluence avec la Loire. La pente y est faible (environ 0,1%), l'Allier y dessine de larges méandres, laissant de nombreux bras morts.

Au-delà du fuseau de divagation de la rivière, trois ensembles de paysages peuvent être directement vus depuis une voie verte projetée. On retrouve ainsi le Billomois-Comté à l'Est, la Grande Limagne et Plaines des Varennes à l'Ouest ainsi que les forêts et bocage du Val d'Allier Vichyssois au Nord.

Le Billomois-Comté présente un relief dégressif du Sud vers le Nord, plutôt vallonné et présente plusieurs systèmes de cultures diversifiées, des haies et de multiples points hauts faisant le lien entre une Limagne des plaines et une Limagne des buttes.

A l'Ouest de la rivière, se retrouve la Grande Limagne et les plaines des Varennes, paysage géométrique dû au remembrement du parcellaire agricole, ces plaines sont majoritairement cultivées en céréales.

Enfin, en se rapprochant de la communauté d'agglomération de Vichy des variations légères du relief ont permis le développement d'un terroir mixte de grande culture, d'élevage et de forêts.

D'un point de vue topographique le bassin Clermont-Ferrand/Vichy est une porte d'entrée Nord vers le massif central, ce qui présente un intérêt pour la valorisation du pôle métropolitain auprès des autres grandes régions. En effet, il y a ici une arrivée par la plaine sur une enclave entre deux reliefs forts intégrés au territoire. Nous pouvons le voir par la carte topographique suivante :

¹⁶ PNR : Parc Naturel Régional

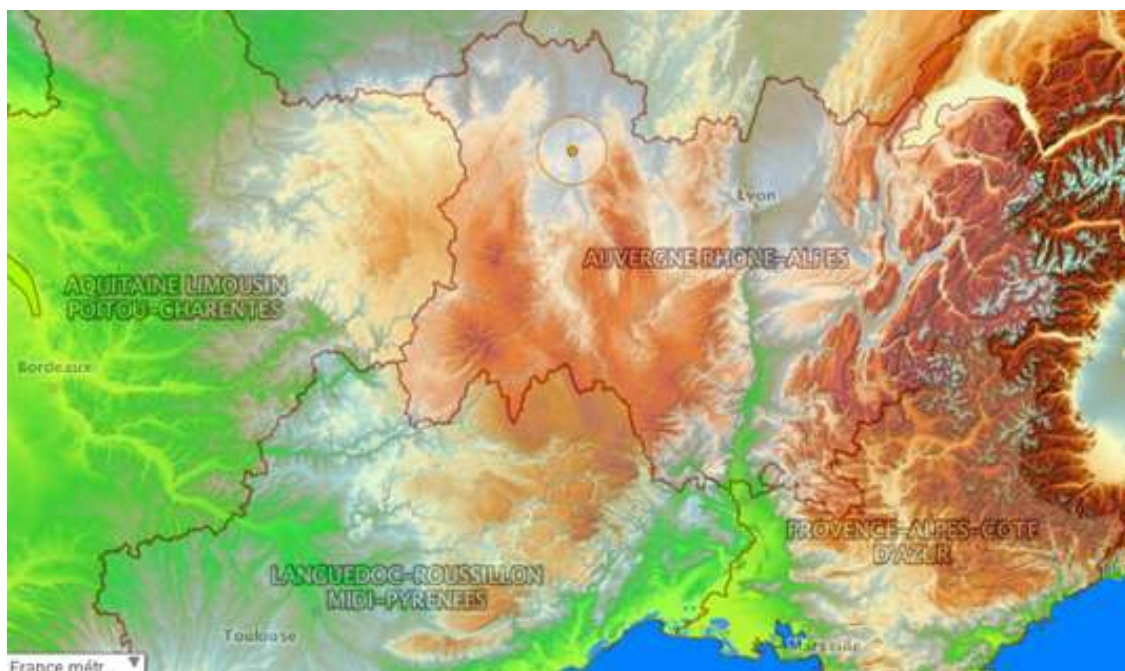


Figure 23 : Topographie de l'Auvergne

Source : Géoportail

Nous distinguons au niveau topographique plusieurs zones géographiques distinctes : une zone de plaines entre deux zones de montagnes où est présente la rivière Allier qui découpe littéralement ce territoire en deux parties, des coteaux et enfin au-delà de ces coteaux les reliefs montagneux qui contiennent une importante partie du patrimoine naturel du territoire.

Ce relief a une importance majeure sur la diversité des milieux et des activités rattachées en termes de production agricole, de sport, de cadre de vie et de tourisme mais également d'histoire et de culture. Pour le développement stratégique du pôle métropolitain, et notamment au niveau touristique, il est important de lui accorder une valeur forte dans les projets initiés.

Aussi, l'environnement Auvergnat conserve un patrimoine naturel fort réparti sur l'ensemble de ses départements, dont certains sont déjà vecteurs d'une activité touristique importante. Parmi ces départements, c'est peut-être le Puy-de-Dôme qui se distingue le plus dans son offre, en plus d'être le département ayant la part surfacique la plus importante dans le pôle métropolitain.

De fait, le département du Puy-de-Dôme se caractérise par un caractère naturel attractif et bien préservé. Cela lui permet dans ce secteur touristique d'avoir une certaine visibilité au niveau national grâce à certains marqueurs identitaires. Ainsi, la chaîne des Puys est son lieu emblématique mis en valeur par le Parc Naturel Régional des volcans d'Auvergne. Elle a candidaté cette année 2016 pour être reconnue au patrimoine de l'UNESCO¹⁷ sans pour autant avoir été retenue mais qui témoigne de l'importance de ce site. Y est présent le site Clermont-Volcans Puy-de-Dôme qui est distingué comme l'un des grands sites de France (Label National). Mais le département possède d'autres territoires et lieux à découvrir :

- Les Combrailles à l'Ouest du département qui dessinent un vaste plateau entaillé de vallées et de gorges
- Le PNR du Livradois-Forez et son patrimoine culturel et artisanal en plus de paysages naturels
- Le Pays d'Issoire et son patrimoine bâti (ex : Abbaye d'Issoire de la période romane)
- Le Pays de Riom-Limagne, capitale administrative dès le 13^{ème} siècle et reconnu pour sa culture avec onze communes sous le label prestigieux de Pays d'Art et d'Histoire

¹⁷ UNESCO : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

- Sancy-volcans avec ses stations de ski et sa gastronomie auvergnate, et des sites remarquables comme le Puy du Sancy
- Le plateau Historique de Gergovie
- Les plus beaux villages de France (Usson, Montpeyroux)
- La ville de Clermont-Ferrand, pôle économique mais qui possède aussi un patrimoine bâti et culturel important

C'est sur cet aspect que la région dispose d'un potentiel important de développement du tourisme. Avec plus de 5 000 km de circuits balisés, le département du Puy-de-Dôme a un potentiel majeur de tourisme vert adapté à tout type de clientèle (famille, sportif, jeunes) et extensible aux autres départements. Il propose de nombreuses activités de plein air comme le VTT, le cyclotourisme, le ski, la randonnée équestre et pédestre, le parapente, le canoë kayak, la baignade, le vol en montgolfière, etc. suivant les saisons.

Le département de l'Allier au Nord se démarque lui par les grands espaces bourbonnais proposant une grande diversité de paysages et des topographies diverses. Ces espaces naturels abritent notamment la forêt de Tronçais composée d'arbres âgés de plus de 300 ans et considérée comme l'une des plus belles futaies de chênes d'Europe, la vallée de la Sioule, la réserve naturelle du Val d'Allier et sa richesse ornithologique, les montagnes bourbonnaises, le bocage composé de collines et vallées (Val-de-Besbre et Sologne) ou encore les gorges du Cher.

Mais seulement une petite partie de ce département se retrouve dans le pôle métropolitain : c'est la communauté d'agglomération Vichy-Val d'Allier qui dispose aussi de nombreux attraits touristiques. Ceux qui se distinguent le plus sont les activités liées au bien-être et au thermalisme, principalement grâce à la ville de Vichy en son cœur. Cette activité découle de la présence de nombreuses sources chaudes et minérales qui sont historiquement exploitées sur l'ensemble du territoire Auvergnat. Ainsi, il est présent notamment dans l'Allier plusieurs stations thermales, mais aussi des sources ornementées laissées à la découverte par des circuits d'itinérances.

Le troisième département sur lequel prend part le pôle métropolitain, c'est la Haute-Loire, mais pour l'heure uniquement sur la communauté de communes du Brivadois. Le département possède aussi des qualités touristiques importantes : le Puy-en-Velay et sa cathédrale classée au patrimoine mondial de l'UNESCO parmi d'autres monuments historiques, certains plus beaux villages de France (Blesle, Lavaudieu...), ou encore les gorges de l'Allier comme paysages naturels. Certains de ces sites se retrouvent dans le Brivadois qui dispose aussi d'un artisanat qui lui est propre.

Les deux Parcs Naturels Régionaux

Comme déjà évoqué plus haut, le territoire auvergnat accueille deux PNR amenant une véritable dynamique touristique par les paysages et le patrimoine qui les composent.

Le PNR des Volcans d'Auvergne regroupe principalement les Monts Dôme de la Chaîne des Puys, constitué de 80 dômes et cratères alignés sur près de 40 km, et les Monts Dore avec le Massif du Sancy, les Monts du Cantal, le Cézallier et l'Artense. Ce relief de moyenne-montagne se situe à l'Ouest du département du pôle métropolitain, en grande partie sur la partie Puy-de-Dôme.

A l'Est de ce dernier, se situe le PNR du Livradois-Forez qui chevauche le Puy-de-Dôme et la Haute-Loire, il fait partie des plus grands PNR de France avec plus de 32 000 hectares et 110 000 habitants. Son caractère emblématique se distingue du PNR des Volcans d'Auvergne par les savoirs-faires traditionnels développés historiquement autour de l'énergie de la rivière.

Ainsi, parmi les nombreux atouts dont disposent ces territoires, dont certains détaillés précédemment, il y en a qui se distinguent des autres de par leur originalité ou leur attrait important. C'est le cas de la "Route des métiers" du PNR du Livradois-Forez qui rassemble plusieurs savoir-faire. Il est possible de les découvrir grâce à plusieurs itinéraires de randonnées et au travers de musées, de producteurs agricoles et d'activités artisanales. Mais est aussi présent sur cette route des châteaux et des monuments qui regroupent des techniques artisanales qui se perdent au fil du temps.

Une autre route traversant cette fois les deux PNR, de Ambert à Aurillac, est à distinguer bien que n'ayant aucun véritable tracé. C'est donc la route des fromages qui regroupe ces étapes pour découvrir un artisanat et un savoir-faire, notamment autour de cinq fromages principaux classés AOP.

Voici également ce qui se trouve essentiellement sur le PNR du Livradois-Forez représenté sur cette carte :

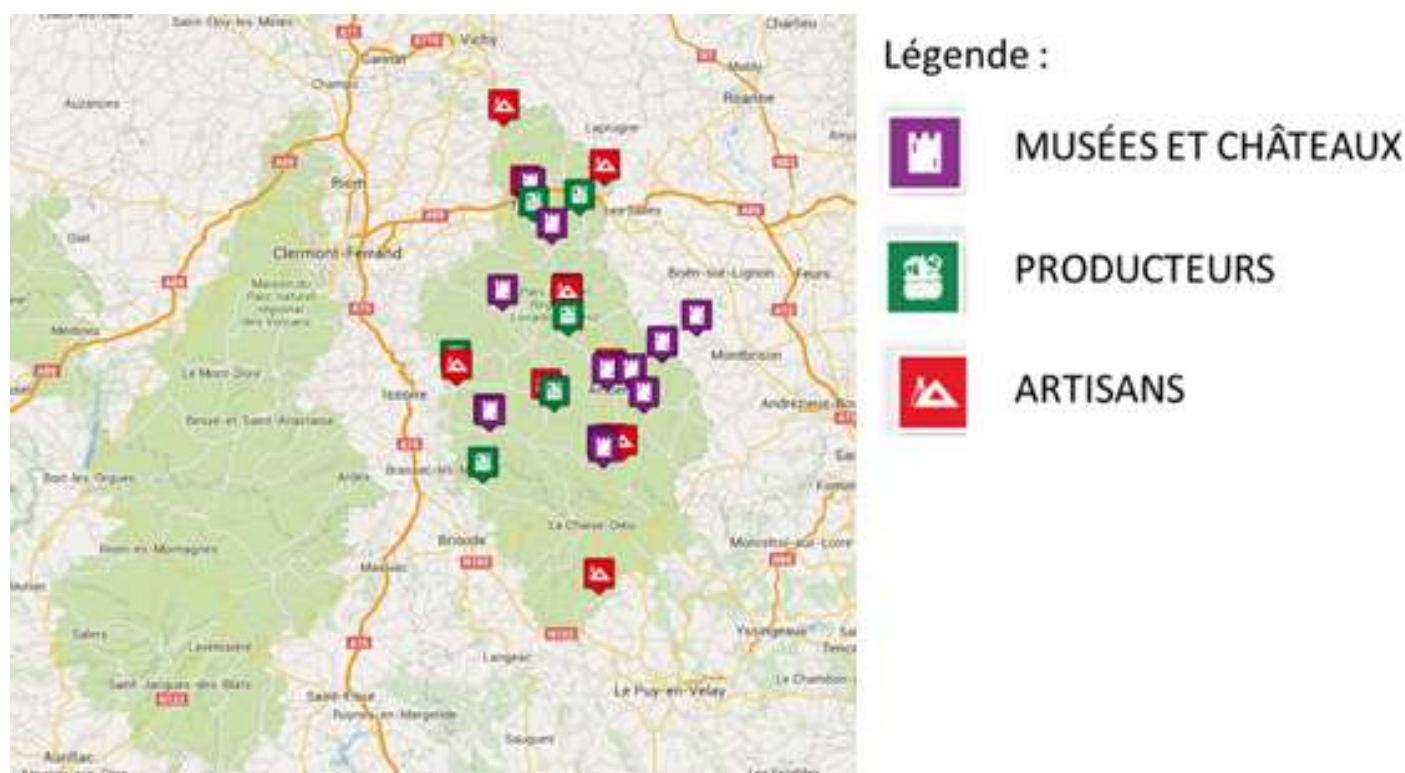


Figure 24 : Les points d'intérêt du PNR du Livradois-Forez

Source : <http://www.routedesmetiers.fr>

L'intérêt de ces parcs naturels est d'associer les activités humaines à la préservation de l'environnement. La biodiversité régionale représente 2 162 espèces de plantes dites « indigènes » ou « naturalisées » dont 345 sont classées « exceptionnelles » par le conservatoire des espaces naturels d'Auvergne, soit 16% de la totalité. Quelques plantes endémiques du massif central en font partie. Parmi elles, la Jasione d'Auvergne, la Knautie du Forez, le Pissenlit de Bessarabie ou encore le Saxifrage à feuilles d'Epervière. La faune compte elle aussi des espèces emblématiques comme le saumon d'Atlantique et le cerf, très médiatisés.

La culture et le patrimoine bâti auvergnat

En termes d'architecture, le Puy-de-Dôme présente de longues maisons trapues aux hauts murs spécifiques au territoire. Témoins de l'insécurité des villes d'autrefois, la présence de nombreux châteaux et édifices religieux fortifiés sur l'ensemble du territoire donnent d'autres caractéristiques de celui-ci.

L'art roman est également un fait typique auvergnat avec des statues de la Vierge et des édifices religieux noirs, c'est notamment le cas de la cathédrale de Clermont-Ferrand ou celle du Puy-en-Velay. Ces bâtisses sont construites en andésite, lave aux nuances grises qui provient essentiellement d'une coulée volcanique proche de Volvic. Autre témoin d'une culture et d'un patrimoine commun qui a traversé les âges, la route des Châteaux d'Auvergne (*Annexe 9 : Carte de la route des châteaux d'Auvergne*) constitue un héritage historique certain, notamment sur le département de l'Allier qui est le berceau de huit rois de France. Sur l'ensemble de l'ancienne région Auvergne, il se dénombre aussi neuf villages classés parmi les plus beaux villages de France.

Mais au-delà de la culture visuelle et de son histoire bâtie, il y a aussi une culture commune liée au langage en Auvergne. A la rencontre de la langue d'Oïl au Nord et de la langue d'Oc au Sud, son langage s'est construit à partir d'influences latine et germanique. Il se retrouve aussi dans son patois régional des mots romans ou du vieux français le rendant unique.



Figure 25 : Cathédrale de Clermont-Ferrand
Source : micromick.eklablog.com

La culture du bien-être et du sport

Comme évoqué précédemment, le territoire auvergnat dispose d'une activité importante de thermalisme qui présente des vertus thérapeutiques complémentaires à la médecine. Cette activité résulte de la diversité des sources minérales de la région et permet d'offrir douze orientations thérapeutiques agréées par la Sécurité Sociale (Rhumatologie, Voies respiratoires, dermatologie, affections de l'appareil digestif, maladie métaboliques, gynécologie, phlébologie, affections psychosomatiques, neurologie, maladie cardio-artérielles, affections de l'appareil urinaire et du métabolisme, troubles du développement de l'enfant, affections des muqueuses bucco-linguales). D'autres stations thermales sont présentes dans les départements de la Saône-et-Loire, de la Creuse et du Cantal. Ainsi, une part conséquente de l'économie de ce territoire est due à l'activité thermale qui tend à se développer encore dans les années futures avec les changements de comportements des populations, de plus en plus tournés vers la santé et le bien-être.



Figure 26 : Les stations thermales en Auvergne
Source : location-cure.net

Les grandes villes situées sur la partie auvergnate de la région Auvergne-Rhône-Alpes ont une vocation à devenir des pôles d'excellence sportive, notamment Clermont-Ferrand et Vichy qui ont déjà de nombreux équipements sportifs permettant d'accueillir de grandes manifestations à l'échelle nationale. C'est d'ailleurs une des vocations du pôle métropolitain dans son élaboration et y consacre tout un volet dans son développement.



Figure 27 : Le rugby auvergnat
Source : radioscoop.com

L'équipe de rugby de l'Association Sportive Montferrandaise (ASM) Clermont-Auvergne basée à Clermont-Ferrand est une icône de la région, fédérant des milliers de supporters à travers celle-ci et vecteur de partenariat avec de multiples acteurs (industriels majeurs, médias locaux, institutions).

Le pôle médical sportif du CREPS¹⁸ de Vichy est un atout majeur du territoire pour le développement du sport de haut-niveau organisé autour de quatre pôles espoirs en aviron, basketball, football et cyclisme. De nombreux autres pôles sportifs font partie intégrante de l'activité de la région comme le Pôle France et Espoir d'Athlétisme, le Pôle Espoir Judo, le rugby, le tennis de table, le triathlon et le volley-ball.

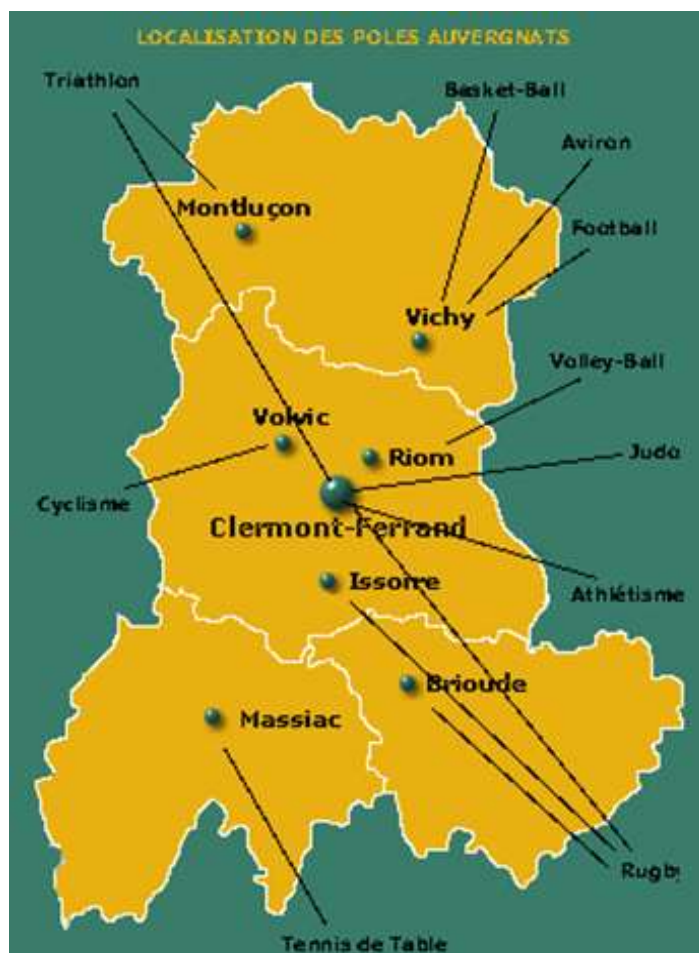


Figure 28 : Localisation des pôles sportifs auvergnats
Source : <http://auvergne.franceolympique.com/art.php?id=3851>

¹⁸ CREPS : Centre Régional de l'Education Populaire et du Sport

Le tourisme

Tous ces éléments culturels et patrimoniaux en plus de prestataires associés génèrent une activité touristique sur le territoire Auvergnat. Avec 19,7 milliards d'euros de consommation touristique, soit 8,1% du PIB, la région est la 2ème économie touristique de France. Les investissements réalisés dans l'économie touristique régionale s'élèvent à 1,6 milliard d'euros et placent la région au 1er rang national. Le tourisme est l'un des premiers employeurs de l'économie régionale avec 167 900 emplois salariés, soit 5,5% du total régional.

Le tourisme représente une part importante de l'activité économique de la région. En termes d'hôtellerie, la région propose près de 85 000 chambres, grâce aux 2 600 établissements hôteliers de la région. Cela représente près de 15% du parc hôtelier national. Près de 92 000 emplacements répartis dans plus de 1 000 camping sont disponibles dans la région, cela représente 15% du nombre total de campings en France. Nous recensons aussi d'autres types d'hébergement tels que des villages vacances ou des auberges de jeunesse.

Concernant les nuitées touristiques, elles s'élevaient à 3 250 000 en 2013. Un tiers de ces nuitées provient de touristes étrangers et principalement venus d'Europe. Nous retrouvons de nombreux types de tourisme dans la région tels que le tourisme d'agrément, celui d'affaires ou encore celui de santé. La région offre un cadre de vie remarquable et des paysages très diversifiés avec ses dix parcs naturels, une centaine de stations de ski, de nombreuses villes thermales et des sites classés. Avec 123 900 curistes médicalisés, Auvergne-Rhône-Alpes est la 3ème région thermale de France. Enfin, les stations de ski de la région comptabilisent 41 millions de journées skieur soit les trois quarts de la fréquentation nationale.



Figure 29 : Les puys en Auvergne
Source : <http://a395.idata.over-blog.com>



Figure 30 : Plaine de la Limagne et Chaîne des Puys
Source : <http://www.legrandclermont.com>

L'agriculture : autre paysage remarquable du territoire

L'agriculture est qualifiée de diversifiée et de qualité en région Auvergne-Rhône-Alpes. Dans cette dernière, se trouvent 2,9 millions d'hectares de surface agricole. Ainsi, cette région est la quatrième région agricole française en surface. En 2010, il y avait près de 63 000 exploitations agricoles. Ainsi, la région représente 12% des exploitations agricoles en France. Le nombre d'exploitations est en baisse puisqu'en 2000, la région recensait 87 000 exploitations agricoles.

Les petites exploitations, celles de moins de 20 hectares représentent 44% du total ce qui est semblable à la moyenne de la France métropolitaine qui est de 46%. Cette part est surtout élevée sur la partie rhônalpine de la nouvelle région, où 52% des exploitations sont inférieures à 20 hectares. A l'opposé, sur la partie auvergnate, la part des petites exploitations n'est que de 31%. Au-delà de cette tendance, la taille des exploitations reste moyenne, aux alentours de 50 ha ce qui correspond à la moyenne nationale. Peu d'exploitations dépassent les 100 ha comme dans certaines régions de France principalement à cause du prix du foncier puisqu'il faut compter entre 10 000 et 12 000 € l'hectare contre moins de 3 000 € l'hectare en zone défavorisée.

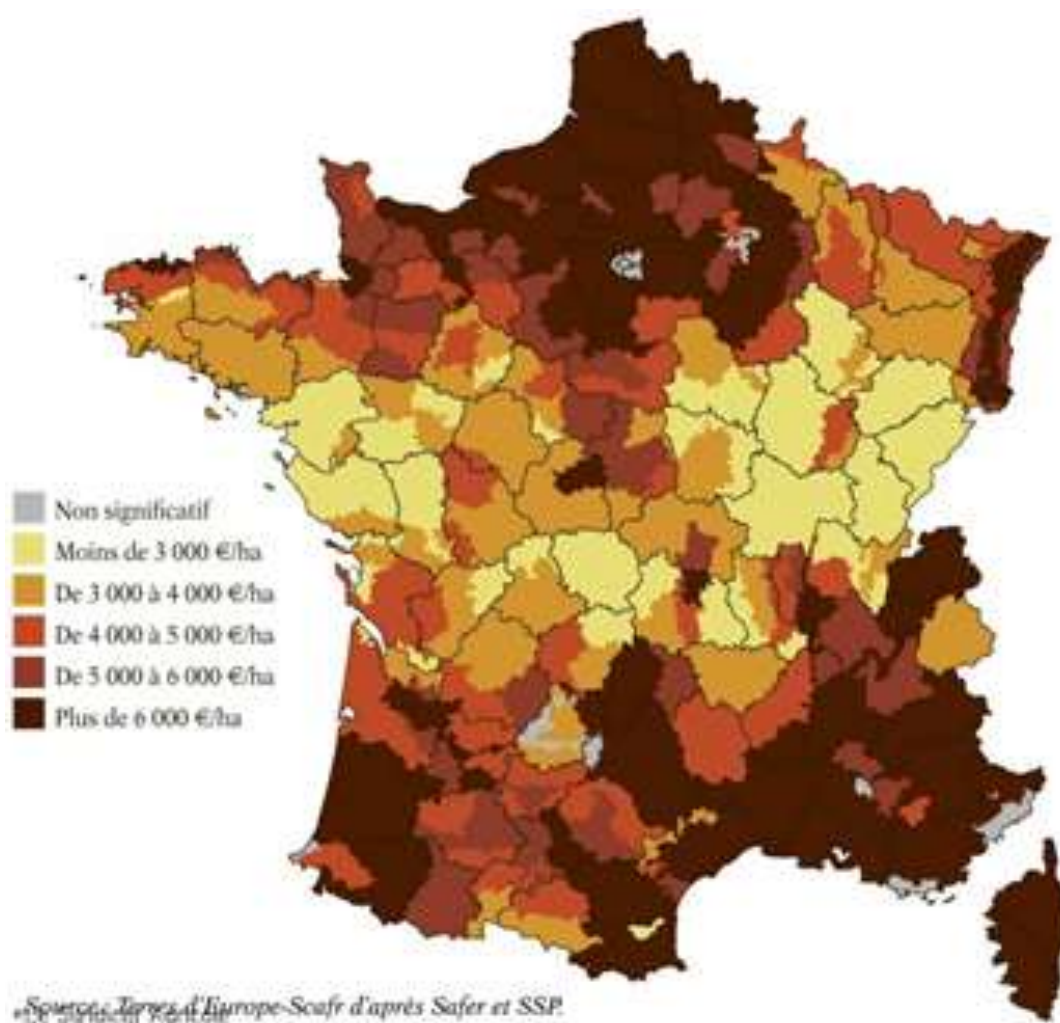


Figure 31 : Taille moyenne des exploitations agricoles en France
Source : SAFER, SSP

ORIENTATION TECHNICO-ÉCONOMIQUE DE LA COMMUNE EN 2010

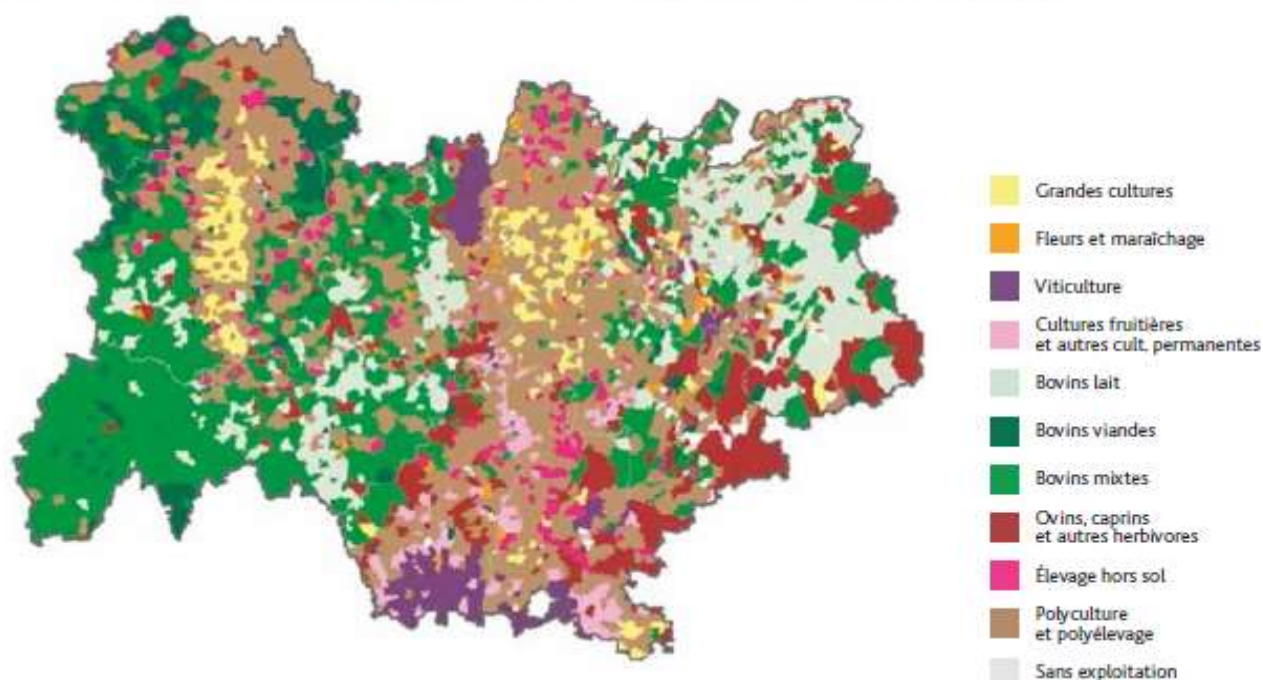


Figure 32 : Orientation technico-économique de la commune en 2010

Source : <http://draaf.auvergne-rhone-alpes.agriculture.gouv.fr/Une-grande-diversite-de>

D'après la carte de répartition des exploitations agricoles selon leurs systèmes de production (ci-dessus), nous constatons que la partie auvergnate ne remplit pas les mêmes fonctions que la partie rhônalpine. Il est bien distinct sur cette carte la scission entre l'Auvergne et Rhône-Alpes sur cette activité agricole, préservant un certain rapport et une cohésion entre les territoires d'Auvergne. De plus, dans la plaine de la Limagne, ce sont de grandes cultures qui dominent en lien avec la forte proportion de terres noires entre Clermont-Ferrand, Aigueperse, Maringues et la vallée de l'Allier qui présentent un très fort potentiel productif dû à un taux d'humus et de calcaire important, mais aussi de poussières et débris volcaniques. Sur les coteaux lorsque le relief est moins favorable aux cultures ce sont plutôt des élevages bovins qui dominent. Dans la partie Est du territoire de la région, ce sont de nombreux types d'agriculture différents qui sont représentés.

La région Auvergne-Rhône-Alpes accueille aussi de nombreuses productions pour l'élevage de bovins. En effet, 11% de la production nationale de lait de vache est réalisée dans cette région et ce grâce aux productions fromagères en AOP¹⁹ du Massif Central et de Savoie qui dynamisent la filière. De plus, 10% de la production nationale de viande bovine finie est réalisée dans la région. La Vallée du Rhône est un gros producteur de fruits, notamment de fruits à noyau, de fruits à coque et de petits fruits. Par exemple, la moitié de la production française de noix, de châtaignes et d'abricots est rhônalpine. Les élevages hors-sols représentent un poids économique important et contribuent à la renommée de la région.

Conclusion sur le territoire

Le territoire ici présenté à grande échelle dispose de nombreux atouts lui conférant une certaine attractivité sur laquelle peut se baser son développement. De nombreux projets émergent un peu partout pour jouer sur ces qualités, améliorer le cadre de vie des habitants et des utilisateurs du territoire en comblant les lacunes qui ralentissent ce développement.

Le projet de route de l'Allier entre Vieille-Brioude et Billy, et dans notre cas entre Pont-du-Château et Billy, fait partie de ces projets métropolitains dont les effets dépassent les frontières du territoire. Certaines de ses parties sont d'ailleurs déjà réalisées ou en voie de réalisation, notamment sur l'agglomération de Vichy Val d'Allier et sur le Grand-Clermont, mais d'autres secteurs restent encore à développer de bout en bout.

¹⁹ AOP : Appellation d'Origine Protégée

PARTIE 2 : Thématique du territoire

Le projet sur lequel nous intervenons ici s'inscrit dans le nouveau contexte régional ainsi que celui du pôle métropolitain bien qu'il soit localisé sur le périmètre de la rivière Allier. Il ne faut bien sûr pas exclure les territoires plus éloignés à cette rivière. Afin de mettre en valeur l'ensemble du territoire ciblé nous avons jugé important de préciser les caractéristiques du territoire en lien avec notre sujet.

Ainsi, les éléments de cette seconde partie de diagnostic concernent plus spécifiquement le projet de voie verte autour de la rivière Allier et notamment sur notre échelle d'étude entre Pont-du-Château et Billy. Cependant, le même diagnostic pourrait servir à d'autres tronçons de la rivière dans l'optique de prolonger la réponse à la commande qui nous a été faite.

Ce diagnostic se base sur une analyse aussi bien quantitative que qualitative du territoire, par la rencontre des acteurs qui sont au plus proche de l'échelle technique établie. De fait, nous verrons dans cette partie le rapport qu'ont les habitants du territoire à la rivière Allier, le patrimoine naturel et bâti, les activités économiques et touristiques ainsi que les déplacements qui se font sur cette partie du territoire.

1. Le rapport des habitants à la rivière Allier

a. Une histoire et des activités qui se perdent

La rivière Allier se retrouve au centre de la vie des habitants qui vivent à proximité de celle-ci. Tout le long de la rivière, à travers les trois départements qu'elle traverse, une histoire commune se partage entre les usagers. La plus marquante est celle du transport de pierres en sapinières, bateaux à fonds plats qui remontaient autrefois l'Allier jusqu'à Paris. De cette activité, il ne reste que des vestiges de son passage le long de la rivière, à Joze par exemple ou au port de Bresme à Crevant-Laveine, des lieux laissés à l'abandon bien qu'il existe des panneaux d'informations à proximité de ces lieux, marqueurs de l'histoire du territoire.

Parmi les nombreux acteurs rencontrés sur le territoire, une partie souhaiterait que cette activité soit rendue visible pour les habitants des communes du bord d'Allier. En redonnant vie à certains lieux qui ont contribué à la pérennité de la batellerie sur la rivière Allier. C'est le cas par exemple du port de Bresle à Crevant-Laveine qui est aujourd'hui délaissé et englouti dans une zone classée Natura 2000, où la végétation a pris sa place. La volonté de la collectivité locale présente serait de réhabiliter ce lieu pour faire découvrir ce patrimoine historique commun. Mais cela est pour l'heure impossible du fait de la conservation de ces espaces naturels par l'État ainsi que le manque de moyens financiers des petites communes de ce territoire.

Le seul témoin de cette histoire oubliée par une majeure partie des habitants est le musée de la batellerie situé à Pont-du-Château.

Ces activités font partie de l'histoire du territoire et en font une activité commune en tous points de la rivière Allier. La pêche était encore il y a quelques dizaines d'années, très importante sur la rivière et ses affluents. Mais cette activité est elle aussi en décroissance ; de moins en moins de pêcheurs le fréquentent les abords de la rivière. Cela provient peut-être du fait qu'il n'est maintenant plus possible de pêcher n'importe quel poisson dans la rivière. L'Allier étant réputée pour être une rivière à saumons, il n'est dorénavant plus possible de pêcher cette espèce menacée par l'homme. L'Allier est devenue une rivière de pêcheurs de carnassiers tels que les sandres, les brochets ou les silures.

Pourtant, il est proposé par la région ou les départements de la région des sentiers de découverte, des sentiers famille ou des sentiers pour les passionnés de la pêche, afin de redonner vie à cette activité ancestrale. Ces sentiers permettent de s'initier pour les plus novices à ce passe-temps tout

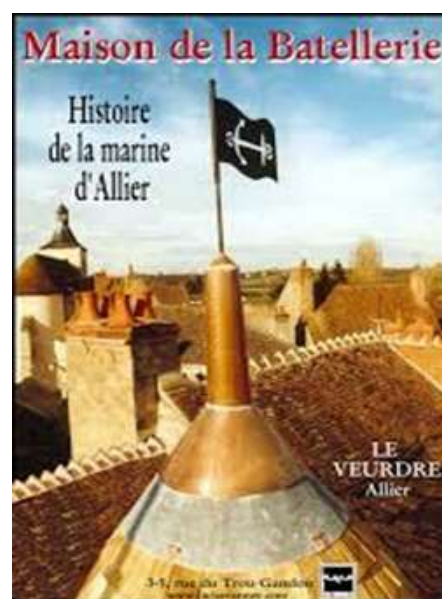


Figure 33 : Affiche du musée de la batellerie
Source : http://www.lachavannee.com/Batellerie/maison_batellerie.htm

en découvrant des lieux remarquables du territoire, ou encore pour pratiquer cette activité de manière plus expérimentée. La pêche est une activité en voie d'extinction sur la rivière qu'il faut donc pérenniser.



Figure 34 : Pêche dans la rivière Allier
Source : <http://www.allier-auvergne-tourisme.com>

b. Des usages récréatifs timides

Il existe cependant d'autres activités sur la rivière qui continuent de se développer. C'est le cas de la baignade, bien qu'elle soit aujourd'hui interdite sur la quasi-totalité de l'Allier. En effet, pour des raisons de sécurité (qualité de l'eau, débit de la rivière) mais aussi de protection des réserves écologiques présentes, il n'est pas possible de s'y baigner. Seuls quelques points comme par exemple la ville de Vichy sur une petite parcelle de son plan d'eau sont autorisés à mettre en place une zone de baignade.

D'autres communes souhaitent développer cette activité ; c'est le cas de Pont-du-Château qui voudrait selon les élus de la collectivité créer une baignade surveillée sur les berges de l'Allier en face de la haute ville. Il est aussi possible de se baigner sur différents plans d'eau proches de la rivière ; il en existe d'ailleurs déjà plusieurs qui sont exploités, et d'autres qui pourront l'être si elles sont aménagées.



Figure 35 : Baignade à Vichy
Source : <https://www.ville-vichy.fr>

Le canoë est aussi une des activités de la rivière Allier. La rivière est praticable sur une grande partie de sa longueur. Seuls deux endroits ne sont pour l'heure pas exploités. Le premier se situe entre Pont-du-Château et Joze. Sur la première commune, le seuil de la Madeleine empêche notamment le prolongement de l'activité en aval de la rivière. Mais au-delà de ce seuil, la rivière est navigable. La deuxième portion se trouve entre le pont de Ris et Saint-Yorre. Il n'existe là aucune difficulté restreignant la navigation, seulement un manque de prestataires complétant l'offre de canoë.

Nous parlons ici de la rivière Allier, mais nombreux sont ses affluents qui sont aussi empruntables par canoë. Certains sont réservés à une pratique plus expérimentée et sportive, mais d'autres pourraient être investies par le grand public si les infrastructures le permettaient. C'est le cas de la Dore qui se jette dans l'Allier au niveau du pont de Ris.

Ainsi, de nombreux prestataires se retrouvent le long de la rivière pour faire vivre cette activité sur le pôle métropolitain, bien que celle-ci reste très saisonnière et peu active sur certains tronçons de la rivière. Il existe un manque de visibilité de cette activité qui a donc du mal à poursuivre son développement.



*Figure 36 : Pratique du canoë sur la rivière
Photo : Claire ALIX*

La plus grande activité présente le long de la rivière Allier reste la promenade via des sentiers organisés. Ils permettent pour la plupart de découvrir le patrimoine vernaculaire des communes alentours par des circuits sur une ou plusieurs communes, et certains permettent aussi de longer la rivière et de découvrir son patrimoine naturel et sauvage.

Des aménagements ont été réalisés dans ce sens : c'est le cas sur la communauté de communes de Limagne Bords d'Allier sur laquelle différents sentiers de découverte ont été tracés avec des panneaux explicatifs tout le long au niveau de points de vue. Seulement ces sentiers aménagés ne sont pas entretenus et sont laissés à l'abandon, au point d'être détruits par la rivière. Aussi, nous avons constaté peu de passage d'habitants sur ces sentiers.

Comme déjà expliqué pour les deux PNR présents sur le pôle métropolitain, il existe aussi de grands sentiers de randonnée, mais peu sont en lien avec l'Allier. Un de ses sentiers traverse la rivière au Sud de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier et deux autres à proximité de Brioude, faisant la jonction entre le PNR des volcans d'Auvergne et le Puy-en-Velay. Ce potentiel de passage pour de la randonnée expérimentée ne semble pas pour autant trouver un lien avec la rivière ou d'autres lieux de passage sur ce territoire.



*Figure 37 : Passage au-dessus de la rivière
Photo : Claire ALIX*

Des usages autres que récréatifs se retrouvent également sur le territoire et participent à son dynamisme économique. En effet, tout le long de la rivière de nombreux puits de captage servent à l'irrigation des terres de la Limagne. C'est un usage qui doit se concilier avec les contraintes de protection de la rivière comme toute autre activité de l'homme.

c. Des points durs à arranger

Il existe aussi d'autres usages plus négatifs de la rivière et de ses berges. Des dégradations sont constatées à de nombreux points (déchets, verres, foyers de feux...). Mais ce qui revient le plus dans les différents entretiens que nous avons pu avoir, c'est l'installation de camps de gens du voyage en bord d'eau. Ces camps créent des nuisances et des zones polluées par des déchets abandonnés par les personnes. De plus ces populations s'installent dans des zones réputées non habitables en raison du risque d'inondation, c'est donc dangereux et à l'encontre de la loi. Il existe pourtant des aires d'accueil pour ces populations mais elles sont trop peu nombreuses et ne répondent pas toujours aux besoins des gens du voyage qui se sédentarisent dans des lieux inappropriés.

Les gravières et carrières exploitées pendant des dizaines d'années en tous points le long de la rivière sont également un point dur du territoire puisqu'elle dégrade le cours d'eau et modifie le lit de la rivière. Cependant l'arrêt de ces exploitations et le futur usage qui peut en être fait se révèle être un atout pour le développement du territoire. Encore faut-il que les financements et les aménagements projetés permettent de nouveaux usages (ludiques, éducatifs, etc.) notamment pour les populations locales.

Le rapport des habitants avec la rivière Allier est par conséquent contrasté. Des usages en sont faits mais ils sont faibles et déclinent dans le temps. En regardant les populations infra-communales sur les communes en bordure de l'Allier, elles ne se positionnent pas ou peu au bord de l'eau. Cela est dû à la protection qui est faite de la rivière qui rend la construction impossible au plus proche de celle-ci, mais aussi au manque d'accessibilité de la rivière.

En effet, ce dernier point revient souvent dans les conversations engagées avec les acteurs du terrain. Il existe très peu de points d'accès et de points de vue sur la rivière qui ne pousse pas la population à avoir du lien avec celle-ci. La végétation présente et le manque de sentiers séparent la rivière des communes sur lesquelles elles passent. Dans l'optique d'une réappropriation de la rivière par ses habitants, le projet de voie verte se place sur l'objectif de la palliation de cette accessibilité pour ses habitants. Ce point négatif est l'élément qui revient le plus souvent dans les entretiens que nous avons eu avec les élus de ces communes, suite à une demande conséquente des habitants sur cette accessibilité.



*Figure 38 : Végétation invasive
Photo : Florian FONTANAUD*

2. L'Allier un écosystème à préserver

Nous avons déjà évoqué le fait que l'Allier est une des dernières rivières sauvages d'Europe. Il existe un ensemble de vies qui donne à ce territoire et sa rivière son identité. Cette identité commune remonte sur tout le bassin versant de la rivière, soit un territoire de plus de 15 000 km² en lien avec un autre bassin versant, celui de la Loire qui est le plus grand fleuve de France. C'est donc plusieurs dizaines d'affluents qui se jettent dans cette rivière.

a. La dynamique fluviale active de la rivière

Le dénominateur de rivière sauvage lui est attribué du fait qu'il lui est facilement possible de faire des méandres ou de s'étaler en surface, selon son débit. La préservation de cette dynamique hydrique lui confère certaines caractéristiques positives pour le maintien de la biodiversité et du paysage présent, mais soumet aussi quelques contraintes au territoire.

La première contrainte est celle de l'érosion des berges. En effet, les méandres de l'Allier de par la dynamique fluviale entraînent des changements et glissements de terrains entraînant l'érosion des berges. Cela n'est pas sans conséquences sur les équipements existant notamment ceux de Limagne bords d'Allier dont nous parlerons plus tard dans ce rapport.

Dans l'optique d'un projet de voie verte, il est important de faire cet état des lieux du territoire pour éviter de manière absolue les zones où ce risque est présent. L'analyse de certaines données cartographiques nous a permis de constater que les différentes échelles de zones de divagations possibles de la rivière étaient très larges et que de nombreux chemins bordant la rivière Allier entraient dans ces zones à risque. Mais il reste d'autres chemins exploitables pour un projet de voie verte.



*Figure 39 : Enrochement de la rivière Allier
Photo : Claire ALIX*

En lien étroit avec le risque d'érosion, le risque d'inondation par la rivière Allier et ses affluents est aussi important sur ce territoire. Il faut le prendre en compte car il peut avoir un impact sur les infrastructures à mettre en place pour une voie verte (par exemple des chemins alternatifs) ou encore sur les subventions accordées au projet.

De fait, et toujours en lien avec le caractère sauvage de la rivière, l'Allier et quelques-uns de ses affluents sont régulièrement en crues. L'impact sur les riverains n'est pas réellement important puisque cette rivière est bordée par de nombreuses terres agricoles en plus du constat qui a été fait avec les populations infra-communales éloignées de la rivière. Ce n'est donc pas sur ce point que le risque est présent mais sur l'inondation potentielle de sentiers de voie verte entraînant des moyens supplémentaires à mettre en place. Comme pour l'érosion, leur nombre est important sur le territoire étudié mais des alternatives peuvent être trouvées dans certains cas même si le degré d'importance est moindre comparé au point précédent.



*Figure 40 : Repères de crue au Pont de Ris
Photo : Thomas CAILLAUD*

Les deux éléments cités entrent en lien avec la morpho dynamique fluviale générale de la rivière. Celle-ci est en perpétuelle évolution, par les événements naturels qui changent le lit majeur des rivières mais également par la main de l'homme (barrages, prélèvements alluvionnaires). Quelques barrages sont présents sur la rivière Allier et permettent de réguler son débit et donc de changer sa dynamique fluviale. En outre, la protection qui est aujourd'hui faite de la rivière limite l'impact de l'homme sur son évolution morphologique.

Comme pour toutes les rivières, la hauteur d'eau de la rivière Allier évolue suivant les périodes de l'année. Quelques fois haute avec un débit élevé, elle peut aussi être très basse laissant place à de nombreux bancs de sables au milieu de la rivière.



*Figure 41 : Rivière Allier
Photo : Charline TAGOT*

b. Caractéristiques singulières

Les gravières à proximité de la rivière jouent plusieurs rôles pour le territoire. D'abord économique, elles deviennent progressivement des zones réhabilitées par les exploitants.

Certaines d'entre elles trouvent une reconversion dans leur utilité. C'est le cas du site de l'Ecopôle de Perignat-les-Allier où l'on peut actuellement observer les oiseaux et qui deviendra, une fois l'arrêt complet des exploitations, un véritable complexe de découverte de la nature.

D'autres sites doivent cependant encore trouver leur utilité, comme la gravière de Maringues où de nombreux oiseaux étaient présents il y a quelques années mais aucun projet n'a pu voir le jour dans ce sens. Concernant les gravières entre Pont-du-Château et les Martres d'Artière il n'existe pour le moment pas de véritable projet de reconversion bien que les communes souhaitent tout de même réaménager les berges des carrières d'après l'adjoint au maire.

Ces sites peuvent donc soit être des atouts à la découverte du territoire par un rattachement au projet de voie verte, soit une contrainte paysagère.

Il n'est pas possible de parler du territoire proche de la rivière sans parler du parcellaire (principalement agricole) qui la juxtapose. En effet, sur les terres de la Limagne se retrouve la culture d'à peu près toutes les céréales présentes en France. Mais les nombreuses parcelles se trouvant en bord d'Allier peuvent imposer des contraintes de passage. Un grand nombre d'entre elles sont privées, le reste appartenant à l'État ou aux communes principalement.

Si le besoin se fait de faire passer la voie verte sur certaines parcelles privées, cela peut engendrer des obligations d'acquisitions foncières rendant le projet plus difficile dans sa réalisation.

Autre enjeu, si la voie verte passe sur des chemins communaux en bordure de ces parcelles majoritairement empruntés par les exploitants agricoles, il faudra trouver une solution permettant aux agriculteurs de travailler sur leurs terres sans gêner le passage sur de la voie verte et inversement. Cette dernière doit en effet être un site propre de tout véhicule à moteur.

c. Une biodiversité remarquable et unique

Le caractère sauvage de la rivière relève aussi de l'identité faunistique et floristique du territoire. Ce dernier accueille ainsi de nombreuses espèces de plantes, de mammifères ou d'oiseaux qui se raréfient en France. Ils se retrouvent sur différentes zones diversifiées qui ont chacune leurs atouts tout au long de la rivière. Il y a notamment deux associations faisant l'état de cette réserve écologique au cœur duquel l'Allier fonctionne comme un véritable corridor fluvial. Ces deux associations sont la LPO et le CEN.

On peut ainsi citer de nombreuses espèces qui font la richesse de ce territoire : chez les volatiles le guêpier d'Europe et la cistude ou encore la sterne naine, chez les mammifères, le castor, la loutre et le vison d'Europe, et le saumon d'Atlantique chez les poissons (espèce fortement protégée sur la rivière Allier qualifiée de « rivière à saumons »), chez les végétaux : la Marsilée et de nombreuses espèces d'orchidées.

Cette concentration de richesses naturelles amène à avoir de nombreuses zones protégées, catégorisées et hiérarchisées autour de la rivière par : les ZNIEFF²⁰ 1 & 2, les zones Natura 2000²¹, et les ENS²² présentent de manière homogène sur le territoire. Ces espaces sont pour la grande majorité ouverts à la découverte des habitants et des touristes, sauf le bec de Dore qui lui reste fermé. Citons par exemple l'ENS des bois carrés à Vichy, la forêt des bois noirs ou encore l'ENS entre Maringues et Joze.

3. Un patrimoine à l'image des dynamiques du territoire

Ce qu'il y a de plus remarquable sur le territoire qui entoure l'Allier, ce sont les paysages diversifiés qu'elle offre. Nous avons parlé précédemment des deux PNR qui encadrent le territoire du projet de voie verte et qui donnent aussi un relief et des points de vue intéressants à proximité de la rivière.

Nous avons répertorié des collines, comme la butte de Montgacon, qui offrent aussi une visibilité large du territoire. Les différents points de vue qui existent sur la rivière Allier et au travers d'une grande couverture végétale incitent à la ballade et la découverte des richesses naturelles du territoire. En lien avec la biodiversité de la rivière Allier, c'est véritablement la qualité principale du territoire.

Le paysage agricole est aussi une des composantes du territoire. Une certaine monotonie de paysages se dégage de celui-ci avec une agriculture de céréales en continue sur de grandes étendues qui n'offre pas un grand intérêt de découverte. Mais ces terres agricoles de Limagne peuvent être exploitées afin de faire découvrir les techniques agricoles mises en place sur celle-ci.

²⁰ ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique ; espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable.

²¹ Natura 2000 : Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats.

²² ENS : Espace Naturel Sensible ; institué par la loi 76.1285 du 31 décembre 1976 puis jurisprudentiellement précisé par le tribunal de Besançon comme « *espace dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent* ».



*Figure 42 : Vue du haut de la Butte de Montgacon
Photo : Florian FONTANAUD*



*Figure 43 : Patrimoine
Photo : Florian FONTANAUD*

Entre Pont-du-Château et Billy, nous avons recensé très peu de patrimoine bâti proche de l'Allier et ayant une visibilité à une échelle régionale ou nationale. Le seul notable est le domaine royal de Randan qui se situe à environ sept kilomètres de la rivière Allier mais qui peut être un point d'accroche pour la découverte de la rivière. La ville de Vichy peut aussi jouer ce rôle, par son rayonnement via son patrimoine et ses thermes qui accueillent de nombreux touristes chaque année.

Dans les communes en bord d'Allier, nous avons répertorié essentiellement du patrimoine vernaculaire : des églises, des fours, des pigeonniers, des lavoirs, des sources thermales ou encore de petits châteaux. Ces derniers ne sont d'ailleurs pas très bien mis en valeur : certaines de ces richesses sont délaissées par les communes. Pourtant, dans la perspective d'une voie verte pour les habitants du territoire, elles ont un intérêt local de découverte des lieux qui les entourent. Les circuits déjà présents sur certaines communes pourraient être rattachés au projet dans cet intérêt de découverte du territoire mais aussi de maillage de l'offre d'itinérance.

Certaines communes se démarquent dans cette offre d'itinérance et dans son petit patrimoine. C'est le cas de Maringues avec ses tanneries et son musée bien qu'elle reste une zone de creux vis-à-vis du patrimoine bâti peu mis en valeur.

4. L'économie à l'échelle technique

a. Le tourisme

Ce point a déjà été évoqué à l'échelle régionale ainsi que celle du pôle métropolitain. De fait, il a été référencé de nombreux sites et de nombreuses zones d'intérêt touristique sur le territoire : principalement les deux PNR de la région qui concentrent un grand nombre de ces points d'attractivité.

Mais si l'on se repositionne sur notre échelle technique entre Pont-du-Château et Billy, là où passe la rivière Allier, ces intérêts touristiques sont beaucoup moins présents et inégalement répartis. En effet, comme dit précédemment, nous remarquons une zone de creux dans l'attractivité touristique qui se concentre essentiellement sur la ville de Vichy et son offre thermale avec des infrastructures permettant d'accueillir une grande population.

Les différents lieux de découverte ne sont pas d'un assez grand intérêt pour des touristes venant d'ailleurs et l'offre d'itinérance n'est pas assez bien calibrée. Ce sont donc des lieux encore réservés à un public local qu'il faut tout de même attirer pour initier un dynamisme touristique sur ce territoire.

C'est donc pour cela que le projet de voie verte le long de la rivière Allier a pour objectif premier de redonner un dynamisme touristique du territoire à une échelle locale.

b. Les industries et les commerces

Le même constat de creux peut être fait sur les industries et les commerces. Il n'existe sur les communes bordant l'Allier entre Pont-du-Château et Saint-Yorre que des commerces servant à la vie locale, des petits commerces qui ne sont d'ailleurs pas présents dans toutes les communes.

Ces dernières se retrouvent principalement aux extrémités de cette échelle technique, à savoir sur le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier. Elles participent comme dit plus haut à la singularité économique du territoire avec des industries qui ne se retrouvent pas forcément sur la partie Rhônalpine de la région.

Parmi les singularités que nous avons constatées grâce aux rencontres de plusieurs responsables et acteurs du secteur agricole, des enjeux et spécificités du territoire d'étude sont apparues. Le paysage agricole se dessine du Sud au Nord au travers de plusieurs petites régions agricoles (PRA²³) appartenant à la Grande Limagne, plaine identifiée au niveau national pour la qualité de ses terres. Ces terres noires sont héritées de l'ancien lac de Limagne qui en s'asséchant a laissé au sol de qualité, avec des alluvions favorables aux cultures. La proximité des volcans de la chaîne des Puys a fourni également des rejets volcaniques très fertiles une fois associés aux différents éléments du sol. Les Petites Régions Agricoles traversées par l'Allier sont le Brivadois, la Limagne (Bassin de Brioude), la plaine de Lembron (Bassin d'Issoire), la Limagne viticole (Clermont-Ferrand), la Limagne agricole (Pont-du-Château - Saint-Yorre) et enfin son extension dans le Val d'Allier (Vichy).

²³ PRA : Petite Région Agricole

A l'échelle technique, ces différentes plaines sont sous l'effet de Foëhn qui assèche l'air passant la chaîne des Puys et rend difficile l'irrigation naturelle des cultures. Ce phénomène météorologique pose la problématique des usages de l'eau puisque l'essentiel des précipitations se déversent sur les reliefs.

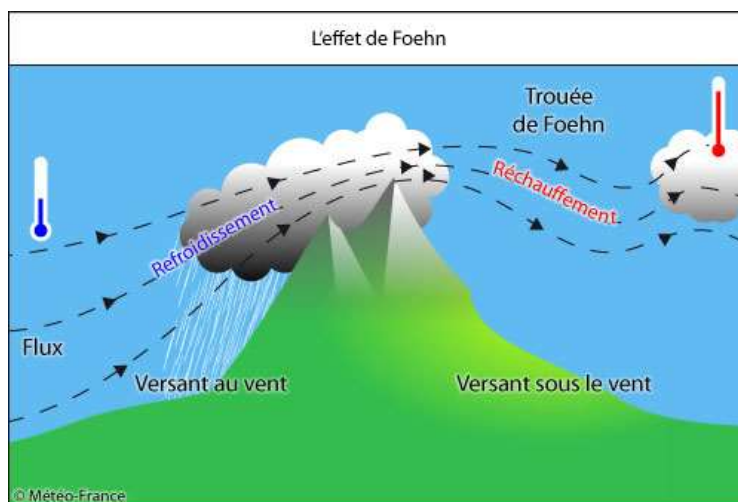


Figure 44 : Foehn
Source : <http://meteofrance.com/>

Cet ensemble de petites régions agricoles constitue le bassin d'activités céréalières majeures du territoire en lien direct avec des filières agro-alimentaires originales et spécialisés. Ces filières se développent en circuits courts industriels qui consistent en l'identification d'un besoin commercial capable de bien valoriser une capacité de production agricole et industrielle sur un territoire. La transformation est effectuée sur le territoire et la matière première agricole est sourcée localement, si possible dans une démarche de contractualisation. Cette organisation permet de développer des marchés locaux, régionaux, nationaux et internationaux de niche c'est à dire qu'elle assure la maîtrise de la valeur ajoutée (traçabilité, qualité, volume, prix) en amont.

C'est notamment dans ce contexte que la coopérative Limagrain avec ses partenaires (Sanders, Pains Jacquet...) développe une approche qui couple les attentes des agriculteurs céréaliers, produire en Limagne, et les attentes des industries pour élaborer des produits alimentaires de qualité. Les capacités de productions sont ainsi interconnectées aux outils de transformation qui sont dimensionnés et élaborés pour des volumes et spécificités de production propres aux territoires. Cette stratégie permet également de s'adapter à des conditions géographiques particulières. La première est la localisation de la Grande Limagne au centre de la France qui implique de maîtriser la valeur ajoutée et de réduire l'impact des coûts de transport. Pour ce faire, le territoire du pôle métropolitain regroupe l'ensemble des acteurs-filières de la production agricole à la transformation en produits alimentaires. La seconde est l'enclavement de la Grande Limagne entre différents massifs, les Monts du Forez à l'Ouest, la Chaînes des Puys et les Combrailles à l'Est et les gorges de l'Allier au Sud. Cette situation rend difficile l'extension des surfaces céréalières et présente un risque de confrontation et d'exclusion d'autres systèmes de productions notamment herbagers. La pression foncière y est donc forte ce qui favorise le maintien d'exploitations moyennes (environ 80 ha) et un maillage parcellaire dense. Cet aspect renvoie à l'enjeu de la périurbanisation des aires urbaines accentuant cette pression foncière et mettant en danger économiquement ces filières. Les industries agro-alimentaires Auvergnates représentent en 2015 près de 3,7 milliards d'euro de chiffre d'affaires pour plus de 270 établissements et 12 000 emplois direct.

Au-delà la Grande Limagne bien identifiée comme une région céréalière, les coteaux des Monts du Forez à l'Est, des Monts Dômes au Sud-Ouest et les Combrailles au Nord-Ouest de la plaine sont davantage orientés vers l'activité d'élevage avec là encore des spécificités.

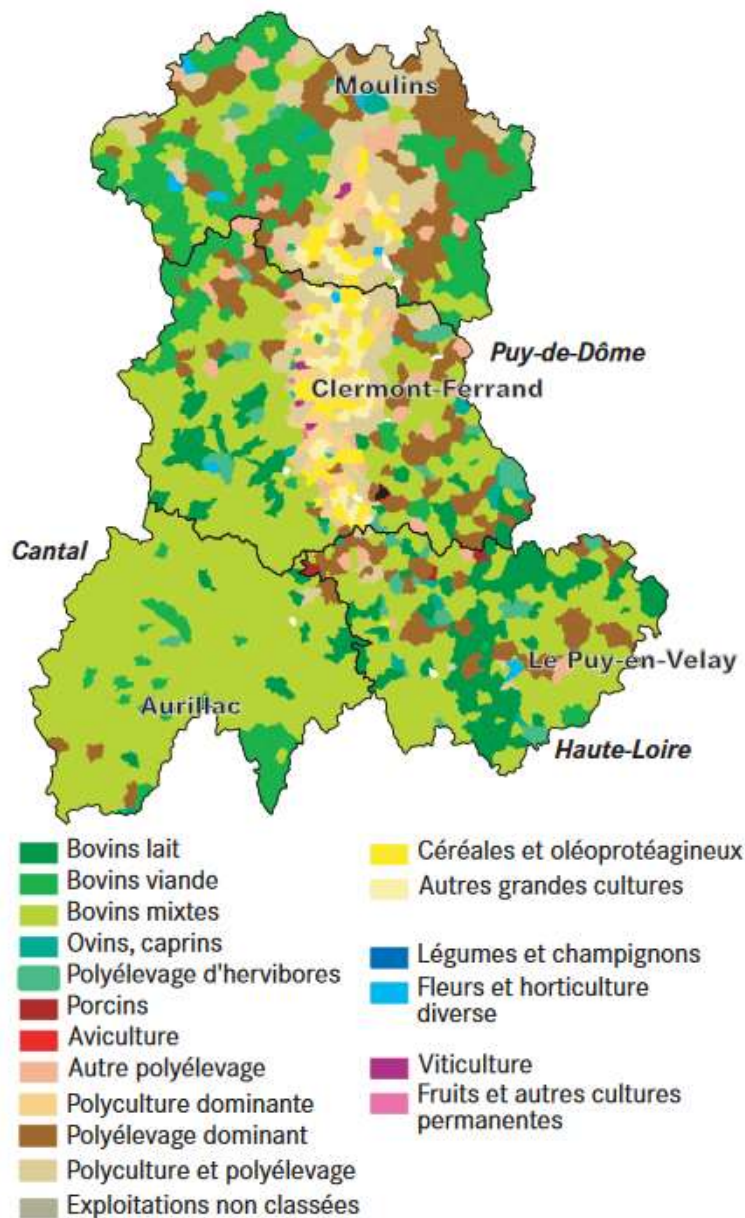


Figure 45 : L'agriculture en Auvergne

Source : <http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Gar14p150-157.pdr>

Les différents enjeux que soulèvent les thématiques de l'environnement, de l'agriculture, du tourisme et de l'urbanisme ont été bien identifiés dans un rapport rédigé par le Conseil de Développement du Grand Clermont intitulé « Un Territoire de Nature Singulière, un projet pour le Grand Clermont ». Ces enjeux stimulent déjà des dynamiques comme par exemple la création d'un Laboratoire d'Innovation Territoriale (LIT²⁴) pour les grandes cultures. Ce projet s'inscrit dans la stratégie de spécialisation intelligente mise en place dans la région Auvergne Rhône-Alpes.

Le constat de ces dynamiques en cours démontre que les espaces au sein du pôle métropolitain risquent d'être « disputés » pour plusieurs usages (urbanisme, agriculture, tourisme, environnement, etc.). C'est pourquoi, dans la continuité du rapport « Terre de Nature Singulière », doit être développée des innovations intégrant les disciplines comme l'agro-écologie, l'agriculture urbaine, l'éco-tourisme, ou encore l'agro-tourisme entre-elles plutôt que des actions sectorisées. Ce travail permet un multi-usages des espaces, limitant ainsi le risque d'exclusion de certaines activités au profit d'autres.

²⁴ LIT : Laboratoire d'Innovation Technologique

La réflexion sur l'itinérance et le développement d'une voie verte métropolitaine ne peut se penser sans prendre en compte le caractère agricole des territoires traversés notamment à l'échelle technique entre Vichy et Clermont-Ferrand.

Mobilité interne et externe

a. Les déplacements à l'échelle technique

Le transport routier au centre du transport du territoire

Nous avons vu précédemment que le transport par véhicule privé est le moyen de déplacement le plus emprunté sur le pôle métropolitain. C'est d'autant plus vrai entre Le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier où les infrastructures routières sont très denses. Mais ce qui assure véritablement cette forte utilisation, ce sont les autoroutes qui relient les pôles majeurs de ce secteur. En effet, il y a tout d'abord l'A71 qui relie Riom et Clermont-Ferrand et maintenant Vichy par la bretelle autoroutière A719, et puis l'A89 entre Clermont-Ferrand et Thiers qui se poursuit jusqu'à Lyon.

Ces jonctions, notamment entre Vichy et Clermont-Ferrand posent problème car elles délaissent les communes du bord d'Allier comme Maringues ou Puy-Guillaume qui perdent ici des flux avec les pôles urbains, qui ne sont pas compensés par les autres réseaux de transport. Le projet de voie verte peut permettre de connecter ces territoires.

Le transport ferroviaire et le réseau de bus

Il y a tout d'abord un réseau de transport ferroviaire avec plusieurs gares sur cette échelle technique. Mais seulement certaines sont vraiment exploitées comme l'a précédemment montré les flux de déplacements sur le pôle métropolitain. Il existe donc globalement un nombre conséquent d'échanges entre Vichy et Clermont-Ferrand et en s'éloignant un peu, de Riom et de Thiers. Ainsi, des gares comme celles de Maringues ou de Randan sont très peu utilisées de par un nombre d'habitants faible et une attractivité économique peu développée.

Les réseaux de transport

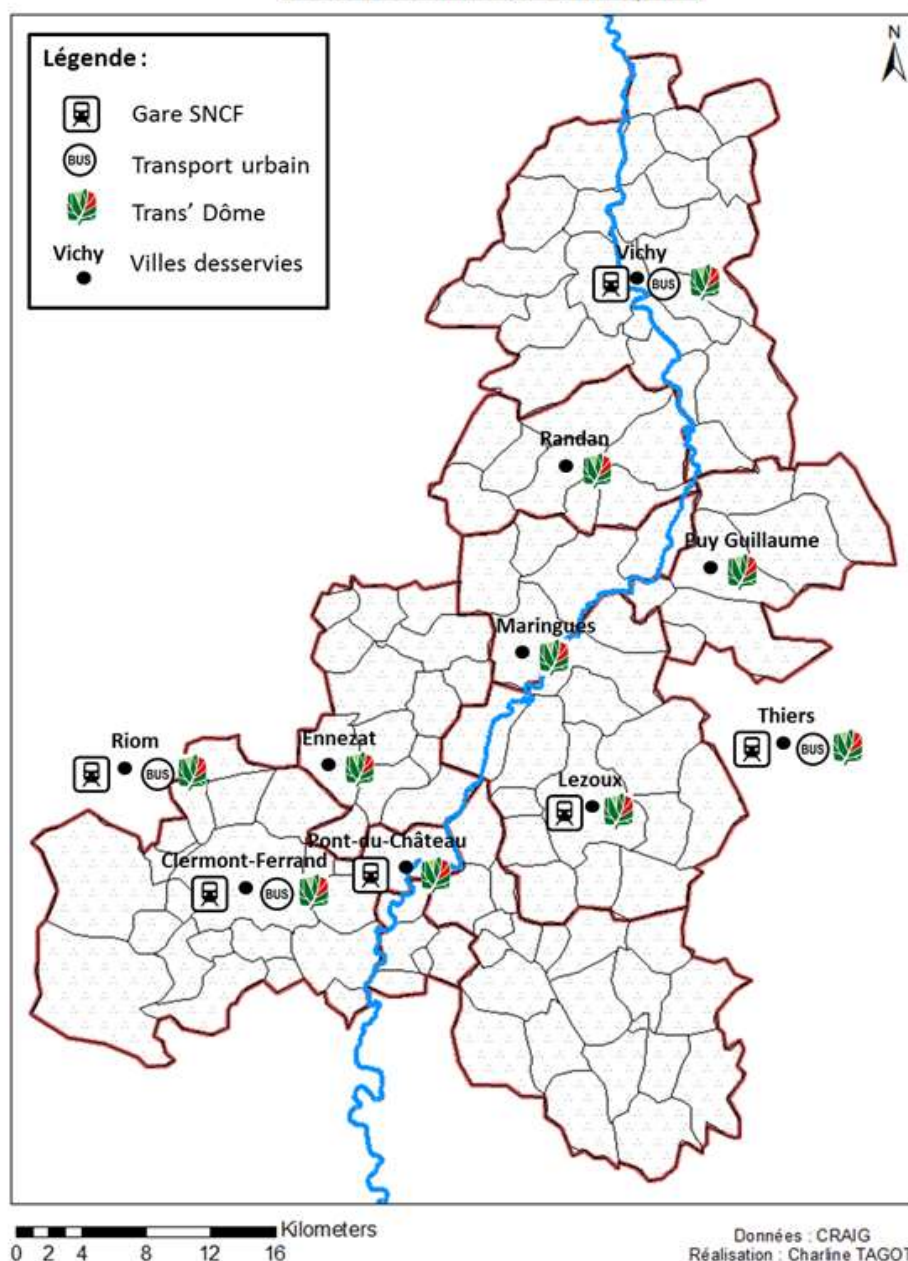


Figure 46 : Réseaux de transport
Réalisation : Charline TAGOT

Pour ce qui est du transport routier, il existe moins de points routiers sur le réseau Trans' Dôme que de gares ferroviaires. A notre échelle entre le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier, seulement quatre sont recensées entre les communes de Riom, Thiers, Vichy et Clermont-Ferrand soit les quatre pôles urbains de cette partie du pôle métropolitain.

Ces connexions entre ces pôles permettent de créer une dynamique, notamment économiques, mais posent la contrainte de délaisser les territoires plus ruraux aux interstices de ceux-ci. Les communes comme Maringues à la confluence de ces quatre pôles ne peuvent pas engager un développement optimal de la commune. Ainsi, le projet de voie verte le long de la rivière Allier peut avoir cet objectif de développement territorial.

Les déplacements vélos

Les transports doux, et notamment le vélo, sont sur le territoire peu empruntés. C'est le cas sur toute la France comparé à d'autres pays d'Europe. Le vélo n'assure que 1% des déplacements quotidiens. En cause, le faible taux d'équipements mis à disposition au niveau des pôles urbains denses. Mais si l'on s'éloigne de ces pôles urbains, il existe également un manque d'infrastructures permettant davantage l'utilisation de ce mode de transport.

Des projets pour développer ce type d'équipements sont en cours à l'échelle du pôle métropolitain. C'est le cas du Grand Clermont avec une voie verte en émergence le long de la rivière Allier ainsi que d'autres projets à l'étude sur la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier. Un projet de véloroute traversant le département du Puy-de-Dôme du Nord au Sud est également en cours. Le projet de voie verte viendrait donc compléter ces projets engagés.

Conclusion

De ce diagnostic nous pouvons déduire que le territoire d'étude est large, eurodiversifié et inégal. Il existe de nombreuses centralités qui le structurent et concentrent ses activités dont une qui se distingue des autres : Le Grand Clermont qui est le poumon économique et attractif du territoire.

Il y a donc par ces centralités des territoires qui sont dynamiques et d'autres qui connaissent une population vieillissante et une économie qui reste figée et concentrée sur des activités agricoles.

D'un autre côté, le territoire a de nombreuses richesses patrimoniales et naturelles, et notamment grâce aux deux PNR. Mais autour de la rivière Allier, les richesses patrimoniales sont déjà moins importantes ou alors mal exploitées, ne permettant pas d'être attractif pour des populations extérieures.

Mais ces richesses ne sont pas non plus exploitées par les habitants du territoire. L'exemple de la rivière Allier est au centre de ce constat : l'accessibilité de celle-ci ne permet pas un lien entre les habitants et la rivière qui traverse pourtant l'ensemble des territoires.

Le projet de voie verte lancé va donc dans ce sens, pour redonner du lien entre le territoire et ses habitants et fédérer les différents territoires du pôle métropolitain.

IV. Objectifs et enjeux

Aussi bien le contexte territorial dans lequel le projet s'inscrit, que la commande ou les caractéristiques du territoire auquel le projet s'attache, donnent un cadre permettant d'établir les différents enjeux du projet.

Tout d'abord, l'enjeu premier découle de la réorganisation régionale et de la volonté de la Ville de Clermont-Ferrand et plus largement le territoire auvergnat de garder une visibilité suffisante dans celle-ci et à plus grande échelle pour le pôle métropolitain nouvellement créé. L'objectif qui suit cet enjeu dépasse donc le cadre de la commande qui nous a été faite bien qu'elle y prend une place conséquente. En effet, la création d'une voie verte a ici deux objectifs : mettre en valeur la rivière Allier pour initier un développement stratégique de l'offre touristique à l'échelle métropolitaine en sus de la mise en place d'un premier projet fédérateur pour l'ensemble des entités territoriales qui composent le pôle métropolitain. L'objectif de construction du pôle métropolitain est donc encore aujourd'hui essentiel dans les démarches et les projets qui sont enclenchés.

Ces objectifs qui viennent directement de la création du syndicat mixte du pôle métropolitain se retrouvent également dans la commande qui a été faite par ce dernier. Ainsi, la valorisation de la rivière Allier est véritablement l'enjeu principal de cette commande du pôle métropolitain d'où sa qualification d'"œuvre du mandat" parmi les autres projets de développement. Parce qu'il est aussi le plus concret et le plus avancé à l'heure actuelle, un objectif implicite le suit : donner une dynamique fédératrice pour les futurs projets engagés par le syndicat mixte et initier la coopération entre les différents acteurs du territoire.

C'est sur ce dernier objectif que commencent ceux de la commande qui nous a été faite. Il faut tout d'abord souligner que de par notre appropriation de la commande, notre travail et les enjeux aussi bien que les objectifs qui y sont joints se distinguent à deux échelles. La coopération des gouvernances est un enjeu qui se retrouve aux deux échelles sur la mise en valeur de l'axe Allier. En effet, il s'agit ici de faire le lien entre la société civile, les élus locaux et les EPCI ainsi qu'avec les niveaux d'organisation supérieurs comme peuvent l'être le syndicat mixte du pôle métropolitain et les services de l'Etat. Dans le cadre de notre commande, c'est l'objectif qui englobe tous les autres, sans lequel il n'est pas possible d'avancer.

Certains des enjeux ne se retrouvent qu'à l'échelle du pôle métropolitain. C'est le cas du développement de l'itinérance touristique. De fait, elle est très peu développée dans la région bien que celle-ci regroupe un patrimoine, notamment naturel, remarquable à l'échelle du pays. Pour accéder à ce développement touristique, le principal objectif est d'établir un schéma conceptuel de l'itinérance entre Vieille-Brioude (Communauté de commune du Brivadois) et Billy (Communauté d'agglomération Vichy-Val d'Allier) qui mettrait en valeur la route de l'Allier et plus précisément la rivière Allier. C'est donc une analyse de l'itinérance qui permettrait de voir les atouts qu'elle apporte au territoire mais aussi les manques qui restent à pallier pour enfin arriver à l'objectif final à cette échelle : prescrire des actions à mettre en place en priorité pour créer par l'itinérance un développement touristique du territoire.

Par la mise en valeur de la rivière Allier, l'itinérance se retrouve là aussi au cœur des enjeux du pôle métropolitain. En effet, les premiers projets de mise en valeurs sont des projets de voie verte, l'un sur le Pays du Grand Clermont et l'autre sur la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier. L'enjeu pour le syndicat mixte est donc de mettre en synergie les différents projets de développement du territoire et notamment ceux qui peuvent avoir un lien fort comme ces deux projets de voie verte le long de la rivière Allier. Nous en arrivons donc à notre deuxième échelle entre Pont-du-Château et Billy, faisant le lien entre les deux projets de voie verte initiés. L'objectif est donc de proposer un itinéraire de voie verte mettant en valeur la rivière Allier et connectant les projets existants. Là aussi, d'autres objectifs s'ensuivent : ces projets seront dans un premier temps des outils de développement local pour une réappropriation de la rivière Allier par les habitants du pôle métropolitain et dans un second temps, ils permettront le développement de l'offre touristique locale. Enfin, sur ce type de projets, entre protection des espaces naturels, le développement touristique et les usages agricoles le long de la rivière, l'objectif est aussi de concilier les différents usages du territoire pour que les projets envisagés soient acceptés par tous.

Ce dernier objectif rejoint ceux qui ressortent des caractéristiques du territoire. Avec de nombreux espaces naturels protégés, un territoire agricole qu'est la plaine de la Limagne et une activité économique centrée sur quelques pôles principaux, les projets de développement territorial doivent prendre en compte les atouts et les faiblesses de celui-ci pour pouvoir en dégager des objectifs de développement convenables.

Ainsi, il ressort que le territoire admet de nombreuses qualités patrimoniales et naturelles qui ne sont pas suffisamment mises en valeurs et que l'offre touristique n'est pas coordonnée au niveau du territoire métropolitain. L'objectif est donc de permettre de redonner une visibilité et une attractivité à des franges du territoire qui en manquent fortement.

La voie verte métropolitaine devrait être alors vectrice de dynamisme économique local et touristique tout en complétant l'offre d'itinérance du pôle métropolitain.

V. Benchmarking

Méthode

Tout d’abord, nous avons défini les notions de voie verte et de véloroute qui sont essentielles pour effectuer le benchmarking. Ensuite, afin de pouvoir comparer plusieurs types de voies cyclables et de voies vertes, nous avons créé une grille d’analyse afin d’avoir les critères communs pour chaque exemple. Les *annexes 10 à 13* sont les résultats de cette grille, en fonction des exemples étudiés dans le benchmarking. La grille type est la suivante :

Nom de la VV + logo		Principales caractéristiques	
Histoire			
Carte			
Financement		Acteurs	
Particularités			
Caractéristiques			
		Objectifs	Fréquentation
		Critère de choix de rive	
		Public cible	
		Usages	Type de voie
		Services	

Figure 47 : Grille type de benchmarking

Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie verte et vélo route

Dans un premier temps, nous avons défini ce que sont les voies vertes et les véloroutes en France et quels en sont leurs usages. Nous nous sommes intéressés à la charte qui réunit les critères d'attribution de voie verte à une voie cyclable. Ensuite, nous avons abordé d'autres types de voies cyclables.

a. Qu'est-ce qu'une voie verte ?

Une voie verte est une route en site propre exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (Art. R110-2 du Code la Route).

Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et éventuellement aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisée et jalonnée en conséquence.

Une intégration consensuelle des différents types d'usagers est nécessaire. Ainsi, il faut veiller à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" ainsi que la continuité entre les différents modes de déplacement. Pour se faire, une charte des utilisateurs est généralement mise en place.

Les voies vertes sont des projets qui peuvent être imaginés en milieu rural comme urbain. Celles-ci empruntent souvent des chemins de halage des canaux et rivières, des voies ferrées désaffectées, des promenades littorales, des routes forestières ou des parcs urbains.

Une voie verte doit être établie dans le respect de "l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés. Une démarche d'identité culturelle est menée et propre à chaque voie verte. Les aménagements de cette voie doivent s'intégrer au tissu socio-économique local et subvenir aux besoins spécifiques des utilisateurs et desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt touristiques et culturel ainsi que les centres commerciaux.

Signalétique et autorisation

Les voies vertes ont une signalisation de police spécifique : panneaux C115 et C116



C115



C116

Elles sont autorisées aux cavaliers lorsque ces panneaux sont accompagnés d'un panneau représentant un cavalier sur sa monture (M4y).



M4y

Les véhicules de secours, d'entretien et les exploitants ou riverains dûment autorisés sont les seuls véhicules motorisés susceptibles de circuler sur une voie verte. Certains secteurs pourront également être autorisés à la circulation des exploitants agricoles riverains.

Statut juridique

La voie verte correspondant à un statut juridique ; il faut qu'une décision administrative affirme préalablement sa qualité de Voie Verte par classement. Il n'existe pas de procédure définie pour cela, laissant s'appliquer le régime classique des décisions administratives. Par délibération et arrêté, la collectivité peut ainsi donner le statut de Voie

Verte répondant à la définition donnée par l'article R-110-2 du code de la route, à la voie aménagée sur des terrains ou voies dont elle est propriétaire (domaine public ou domaine privé). Elle précise dans son arrêté que les règles du code de la route prévues pour ces voies de communication y sont applicables.

L'usage de la Voie Verte étant réglementé par le code de la route, le pouvoir de police qui s'y applique est le pouvoir de police de la circulation. L'autorité de police compétente dépend donc du type d'assiette foncière considérée. Le maire est automatiquement compétent dès lors que la Voie Verte est située en agglomération. Il est également compétent pour toutes les voies communales et chemins ruraux, qu'ils soient situés ou non en agglomération. Enfin le maire est également compétent dans le cas de voies vertes réalisées sur une propriété privée, après conclusion de conventions avec les propriétaires.

Concernant le cas des voies vertes réalisées sur un domaine appartenant à un groupement de collectivités ou encore sur une propriété de l'Etat privée et gérée par convention par le maître d'ouvrage de la Voie Verte, aucune règle spéciale de la circulation n'existe. L'autorité de police compétente est alors le préfet, celui-ci étant « autorité de police générale » dans le Département pour l'application du code de la route.

Les usagers des voies vertes

Quatre types d'usagers se distinguent : les résidents, les excursionnistes, les touristes en séjour et les itinérants.

Leurs caractéristiques sont très diverses, qu'il s'agisse de leur provenance, de leurs périodes de pratique, du montant de leurs dépenses ou de leurs attentes vis-à-vis de l'aménagement.

Tout d'abord, les résidents partent de chez eux directement à vélo, à pied ou en roller et/ou habitent à moins de 5 km de l'itinéraire. Une faible part d'entre eux consomme au cours de leur sortie. Ils sortent surtout le week-end et à l'avant-saison mais leur pratique en semaine reste soutenue. Ils peuvent utiliser une voie verte ou une portion de véloroute pour leurs trajets domicile - travail.

Ensuite, les excursionnistes, généralement cyclistes ou rollers, prennent un autre moyen de transport, presque toujours la voiture, pour rejoindre les sites et effectuer des balades à la journée ou à la demi-journée. Leur niveau de consommation est élevé, avec des exigences fortes de qualité d'aménagement et de services. Pour les attirer, information et promotion sont des éléments déterminants.

De plus, les touristes en séjour, essentiellement des cyclistes, sont des utilisateurs assidus des itinéraires véloroutes et voies vertes, notamment sur les sites littoraux. Le vélo y est utilisé pour la découverte de sites touristiques et comme moyen de déplacement utilitaire. Ces usagers supportent des aménagements cyclables rustiques, à condition qu'ils soient rapidement accessibles.

Enfin, les cyclistes itinérants sont, pour l'instant, souvent étrangers (Néerlandais, Allemands, Britanniques,...). Ils ne représentent qu'une minorité de clients mais ils ont un impact économique important et leurs dépenses quotidiennes sont fortes (Britanniques et Américains en particulier).

Ainsi, nous avons vu que les pratiques de la voie verte sont diversifiées, comme nous pouvons le constater selon les études réalisées par ODIT France dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Fréquentation et types d'usagers des voies vertes
Source : ODIT France

Fréquentation et types d'usagers des voies vertes (en pourcentage)				
Motif de fréquentation	Promenade	Sport	Utilitaire	Itinéraire
Sur Voie Verte	71	21	7	1
Par les résidents	64	29	6	1
Par les touristes	70	18	6	6
Comparaison vélo sur route	50	42	4	4

Tranche d'âge	- 20 ans	20-30 ans	30-40 ans	40-50 ans	60 ans et +
Sur Voie Verte	16	23	24	17	10
Comparaison vélo sur route	13	19	23	19	15

Sexe	Femmes	Hommes
Sur Voie Verte	35	65
Comparaison vélo sur route	16	84

Mode de pratique	Entre amis	En famille	En sortie organisée	Seul
Jogging	23	17	4	56
Rollers	42	28	-	30
Vélo	28	27	5	40
Randonnée pédestre	27	28	1	34
Comparaison vélo sur route	33	13	7	47

Ainsi, les principaux chiffres à retenir de ces études sont les suivants :

- En moyenne, les non cyclistes représentent 30% des usagers
- Les rollers représentent 12% et sur certains sites 30%, en particulier le week-end
- Les piétons et joggers représentent environ 19% mais avec des différences selon les sites
- Sur Voie Verte, la promenade est l'activité la plus répandue avec 70% des pratiques (contre 21% pour la pratique sportive)
- Sur route, la pratique sportive est plus répandue (42%) même si la promenade y reste majoritaire (50%)
- La pratique utilitaire est plus élevée sur Voie Verte (7%) que sur route (4%)
- La fréquentation de la Voie Verte se fait en famille (32%), entre amis (27%) et en solitaire (40%)
- La pratique familiale sur route concerne 13% des usagers.

Les usages des voies vertes

Les cyclistes sont les utilisateurs exclusifs des Véloroutes et sont majoritaires sur les Voies Vertes. Quatre principaux types de pratique existent. Tout d'abord, l'utilitaire qui utilise le vélo comme moyen de transport alternatif pour des besoins domestiques (travail, école, achats). Cela reste une pratique encore faible en France (moins de 5%), mais en forte mutation et qui peut devenir importante à proximité des agglomérations. Ensuite, le loisir pour des distances assez courtes (inférieures à 20 kilomètres). Ainsi, les cyclistes fréquentent les Voies Vertes pour se promener en famille avec les enfants et/ou entre amis. Cette pratique correspond à 80% des utilisateurs de vélos à des allures réduites (< 15 km/h²⁵). De plus, les cyclistes soucieux de performance, sportifs (routiers et VTT²⁶), utilisent rarement les Véloroutes et Voies Vertes pour s'entraîner du fait de problèmes de cohabitation avec d'autres usagers plus lents. Sur les Voies Vertes, la pratique sportive ne représente que 10 à 20% de la fréquentation. Enfin, le tourisme est une pratique concerne qui les longs et courts séjours pour des voyages itinérants comprenant plusieurs nuitées d'hébergement. Elle est aujourd'hui très faible chez les Français. La pratique en long séjour concerne, en très grande majorité, les étrangers (82% des itinérants). L'itinérance et la pratique cyclo-touristique est en cours de développement avec la mise en place d'itinéraires adaptés.



Figure 48 : Pratique familiale du vélo sur la Voie Verte – Bourgogne
Source : <http://www.terresdepouilly.com/>

La pratique du roller n'a cessé d'augmenter ces dernières années avec 2,5 millions de paires de rollers vendues par an pour 2 millions de vélos : l'effet de mode est donc dépassé pour une nouvelle pratique sportive. La pratique du roller se distingue en catégories : le fitness, la vitesse, la pratique urbaine ou encore l'utilitaire. Considérés, d'un point de vue juridique, comme des piétons, ils n'ont théoriquement accès qu'aux Voies Vertes et trottoirs. En pratique, grâce à la tolérance de certaines collectivités locales, de nombreux rollers utilisent également les aménagements cyclables : c'est la qualité des revêtements qui permet ou empêche la présence de rollers sur des itinéraires de circulation douce. Leurs pratiques se révèlent assez proches de celles des cyclistes, même s'il existe certaines différences. Tout d'abord, le roller se pratique beaucoup plus entre amis (42%, contre 30% en moyenne), sa pratique sur de longues distances est moins fréquente et les patineurs aiment utiliser les Voies Vertes en raison de leur sécurité.

²⁵ Km/h : Kilomètre par heure

²⁶ VTT : Vélo Tout Terrain



Figure 49 : Pratique du roller sur la Via Fluvia - Monfaucon en Velay
Source : Office de Tourisme Haut Pays du Velay - <http://www.otmontfaucon.fr/>

Les Voies Vertes accueillent plusieurs types de piétons. Tout d'abord, les promeneurs à pied effectuent des promenades familiales sous différentes formes (en poussette, pour favoriser l'apprentissage de la marche à un enfant en toute sécurité, ou tout simplement pour flâner) et aux abords des agglomérations sur des distances faibles (moins de 5 km) avec un très fort taux de retours sur le même itinéraire. Ensuite, la randonnée, qui s'effectue souvent en groupes informels ou dans le cadre d'un club, est une activité physique à tendance sportive souvent conjuguée à la découverte d'un territoire et à une activité touristique. Les marcheurs, amateurs de sentiers de pleine nature, sont peu concernés par les Voies Vertes sauf pour un tracé commun avec celui d'un sentier de randonnée. Ils sont amateurs de guides, cartes, visites guidées et apprécient les revêtements souples ; leur pratique est concentrée sur les week-ends et les périodes de vacances. Enfin, les joggers, résidant à proximité d'une Voie Verte, pratiquent souvent leur activité de manière solitaire (56% contre une moyenne de 39% pour l'ensemble des usages). D'une façon générale, plus nombreux aux abords des villes, ils parcourent des distances de 5 à 20 kilomètres à une vitesse de 10 km/h. Il s'agit essentiellement des joggings informels entre amis et d'entraînements de clubs sportifs. Les joggers utilisent les Voies Vertes afin de bénéficier d'un itinéraire sécurisé et calme. Ils apprécient les revêtements souples.



Figure 50 : Promenade sur la voie verte de Périgueux
Source : <http://www.sudouest.fr/>

Les voies vertes sont des espaces privilégiés pour les personnes à mobilité réduite (PMR²⁷). En 2005, on recensait deux millions de personnes à mobilité réduite en France (handicapés, personnes âgées, femmes enceintes, etc.) (Source : *ministère de la Santé et de la Solidarité*). L'intérêt de la voie verte pour les PMR est de penser le territoire touristique afin de les accueillir dans tous les moments du séjour : le transport, l'activité, l'hébergement et la restauration. Cette combinaison peut donner un véritable avantage concurrentiel par rapport au potentiel important que représente cette clientèle spécifique. En effet, ces itinéraires leurs permettent d'accéder aux pratiques sportives et aux loisirs de plein air, en toute sécurité, comme n'importe quel autre usager. Leur progression n'est pas empêchée par des obstacles (trottoirs, barrières, pentes trop élevées) et par les risques liés au trafic automobile.

Il est nécessaire pour eux de pouvoir accéder aux Voies Vertes par des rampes spécialement adaptées ou par des chaussées à niveau, utiliser la Voie Verte dans son intégralité et bénéficier des services proposés sur les Voies Vertes.

En 2004, le label « Tourisme et Handicap » a été créé. Un an plus tard, 1 600 sites et équipements touristiques ont été labellisés mais encore très peu de Voies Vertes. Les itinéraires peuvent être adaptés aux handicaps moteur, visuel, auditif et mental. Le label « Tourisme et Handicap » a pour ambition d'offrir un vrai choix sur l'offre touristique grâce à une information fiable et homogène. Délivré aux professionnels du tourisme, il est la reconnaissance d'une démarche d'intégration de qualité, politique poursuivie par le Ministère délégué au Tourisme depuis 2000. Ce label national a un double objectif. Tout d'abord, apporter une information fiable, descriptive, et objective sur l'accessibilité des sites et équipements touristiques en tenant compte de tous les types de handicap puis développer une offre touristique adaptée.



Figure 51 : La Voie Verte Baugé-La-Flèche-Le-Lude
Source : <http://www.tourisme-bauge.com/>

La cohabitation entre les usagers peut poser des problèmes liés aux différentes vitesses. Il importe alors de considérer les Voies Vertes comme un parc linéaire, dédié aux loisirs, dans lequel chacun se déplace à son rythme, respectant les plus lents et les plus vulnérables. Le respect des pratiquants doit s'inscrire dans un cadre concerté de dialogue pour permettre à chaque catégorie de trouver et de pérenniser ses espaces de pratique. La cohabitation avec les cavaliers est souvent redoutée par les autres usagers et leur confort exige des revêtements souples. Ils utilisent donc les Voies Vertes seulement sur de courtes portions, comme itinéraire de liaison, au même titre que les randonneurs pédestres, pour rejoindre leurs propres itinéraires. Sur certains tronçons, des pistes réservées aux cavaliers peuvent être aménagées en parallèle des Voies Vertes. Les pêcheurs sont des utilisateurs réguliers des bords de cours d'eau. Il s'avère légitime de prendre en compte leurs attentes. Aussi, ils souhaitent pouvoir accéder au plus près de leur lieu de pêche avec leur véhicule pour éviter de transporter leur matériel. La fermeture d'accès peut donc leur porter préjudice s'il n'est pas prévu la solution du partage sans transit : en implantant une barrière au milieu de la section considérée, le trafic de transit est ainsi empêché. De plus, les agriculteurs doivent accéder à certaines parcelles agricoles qui ont un seul accès à partir de la Voie Verte. Dans ce cas, et compte tenu du nombre de

²⁷ PMR : Personne à mobilité réduite

déplacements, une barrière semble être une solution acceptable. Certaines maisons disposent d'un seul accès depuis des Voies vertes. Il convient pour les riverains de pouvoir accéder à leur domicile avec une solution de partage de route sans transit. Enfin, les plaisanciers ou loueurs de canoë ont besoin d'accéder aux berges à des endroits ponctuels.

Les revêtements

Le choix du revêtement de la voie verte est très important selon les types d'usages et dépend de multiples éléments notamment le milieu environnant (urbain, périurbain, rural, forestier), l'implantation éventuelle de la voie verte dans un site classé (Architecte des Bâtiments de France, Office National des Forêts), les types d'usagers attendus sur la voie verte, l'utilisation par les engins agricoles, les critères esthétique, d'ambiance du paysage ou encore les pratiques techniques et les moyens d'entretien.

Il existe différents types de revêtements possibles pour les voies vertes :

Tableau 4 : Les différents types de revêtements des voies vertes

Source : https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2011/12/Catalogue-des-revetements-VVV_v4.pdf

Les stabilisés	<ul style="list-style-type: none"> - Sable stabilisé - Stabilisé renforcé aux liants pouzzolaniques ou à la chaux - Stabilisé renforcé aux liants hydrauliques - Stabilisé renforcé aux liants résines ou polymères - Stabilisé renforcé au liant ciment de verre
Les matériaux hydrauliques	<ul style="list-style-type: none"> - Béton hydraulique balayé - Béton hydraulique désactivé - Graves traitées aux liants hydrauliques - Traitement de sol en place à la chaux et/ou aux liants hydrauliques - Traitement de matériaux d'apport à la chaux et/ou aux liants hydrauliques
Les matériaux hydrocarbonés	<ul style="list-style-type: none"> - Béton bitumineux - Enrobé coulé à froid - Enduit superficiel - Enrobé percolé - Enrobé émulsion - Asphalte
Les enrobés aux liants translucides	<ul style="list-style-type: none"> - Enrobé à base de liant de synthèse - Enrobé à base de liant végétal
Autres matériaux	<ul style="list-style-type: none"> - Dalles de pierre naturelle - Bois

b. Qu'est-ce qu'une véloroute ?

Une véloroute est un itinéraire pour cycliste qui peut emprunter différents types de voies, allant de la moyenne à la longue distance reliant les départements, les régions et mêmes les pays entre eux, en toute sécurité. Elle est composée autant que possible des voies vertes mais peut aussi bien emprunter des pistes et bandes cyclables, des routes à faible circulation, ou des chemins ruraux. Son itinéraire doit être le plus direct possible entre deux villes et pour une question de sécurité vis-à-vis des véhicules à moteurs, ne doit pas être interrompu. Une véloroute emprunte donc un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et permet à tous les cyclistes de faire du vélo-tourisme ainsi que des déplacements utilitaires.

c. Quels sont les autres types de voie cyclable ?

Une piste cyclable est une infrastructure réservée aux cyclistes et séparée physiquement de la chaussée. Une piste cyclable peut être bidirectionnelle ou à sens unique.



Figure 52 : Illustration d'une piste cyclable bidirectionnelle
Source : <http://www.mobilite-peps.eu/>

Une bande cyclable est une partie latérale de la chaussée réservée aux cyclistes et séparée de la chaussée principale par un marquage au sol.



Figure 53 : Illustration d'une bande cyclable
Source : <http://transports.blog.lemonde.fr/>

Les itinéraires doivent être linéaires, continus, sécurisés, jalonnés, balisés et adaptés aux cyclistes de tout niveau ; leur déclivité (pente), notamment, sera limitée à 3% en général avec, éventuellement, quelques exceptions en montagne. Offrant un très haut niveau de sécurité et entretenus en permanence, ils doivent être incitatifs mais non obligatoires, offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques, en liaison avec les transports publics – et notamment le train – auxquels ils donnent accès.

Les véloroutes et voies vertes

a. En France

Le tourisme à vélo est une filière économique en plein essor. Le développement de cette économie fait écho à une évolution des pratiques touristiques, orientées aujourd'hui vers le bien-être, le respect et la découverte de l'environnement et au partage. La France est en deuxième position des destinations mondiales du tourisme à vélo, après l'Allemagne. Les étrangers représentent 1/4 des touristes ayant recours à ce mode de découverte. Le tourisme à vélo représente plus de 9 millions de séjours et un chiffre d'affaires global de l'ordre de 2 Milliards d'euros ce qui en fait l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français.

Les aménagements cyclables inscrits dans les schémas européens, nationaux et régionaux ou départementaux sont suivis au travers de l'observatoire national des véloroutes et voies vertes. À terme, ce sont plus de 21 000 km d'itinéraires qui doivent composer le schéma national des véloroutes et voies vertes. Aujourd'hui, plus de 12 000 kilomètres ont été inaugurés et sont ouverts au public. Ainsi, ce soit 58% du réseau national projeté qui sont aménagés. Parmi ces près de 12 000 km de véloroutes et voies vertes aménagées se placent des itinéraires phares comme la Vélodyssée qui suit le littoral Atlantique ou encore La Loire à Vélo qui relie la mer Noire et l'océan Atlantique.

Une fois réalisés, les 21 000 km du Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V²⁸) devraient contribuer à consolider la position française en termes de cyclotourisme. Le réseau français est reconnu comme étant de qualité, bien balisé et complété par un réseau de petites routes locales peu fréquentées.

Une prise en compte nationale des enjeux liés au cyclotourisme s'opère depuis plusieurs années. Ainsi, lors des Assises du Tourisme de juin 2014, l'itinérance a été identifiée comme faisant partie de l'un des cinq pôles d'excellence thématiques du tourisme en France. Le vélo y occupe une place privilégiée. De plus, les travaux du Comité national du tourisme à vélo ont pour objectif de trouver une déclinaison opérationnelle aux propositions identifiées grâce à une mutualisation des moyens qui s'opère sous le pilotage de l'Etat.

Les retombées économiques liées au cyclotourisme ne cessent d'augmenter en France, c'est le cas notamment de la Loire à vélo, itinéraire ayant engendré 18,4 M€ de retombées en 2013 et 19,8 M€ en 2014. Le tableau ci-dessous compare les retombées économiques globales et rapportées au kilomètre de plusieurs itinéraires ainsi que les dépenses journalières par usagers.

Tableau 5 : Les retombées économiques du cyclotourisme
Source : Baromètre 2015 du vélotourisme en France

Région / Itinéraires	Estimation de l'impact direct (M€)	Dépenses des touristes par jour et par personne	Retombées économiques par kilomètre et par an
La Loire à Vélo	18,4 M€ en 2013 19,8 M€ en 2014	68 €	27 900 €
Bretagne	16,4 M€ en 2013 16,8 M€ en 2014	65 €	16 700 €
Alsace (EV5 et EV15)	6,9 M€ en 2013	105 €	24 000 €
Tour de Bourgogne	14,4 M€ en 2009	68 €	23 000 €

²⁸ SN3V : Schéma national des véloroutes voies vertes

Aujourd'hui, 40% des français disent avoir une pratique régulière du vélo, ainsi, l'économie du vélo à un potentiel de développement important sur le territoire français.



Figure 54 : Plan des voies vertes en France
Source : <http://www.af3v.org/CarteAF3V/carte-detaillee.html>

b. En Europe

Le premier itinéraire européen existe depuis 1995, c'est celui qui Nantes et Budapest, aussi connu sous le nom d'Atlantique-Mer Noire. Il existe aujourd'hui 15 routes Cyclables de longue distance dites Eurovélo soit 70 000 kilomètres d'itinéraires à terme dont 45 000 km déjà réalisés. Ce sont 42 pays qui sont par ces routes et la plus longue d'entre elles mesure 10 400 kilomètres, c'est l'Eurovelo 13, Iron curtain route. Il y a plus de 6 000 kilomètres d'Eurovélo en France via 7 itinéraires.



Figure 55 : Carte des voies cyclables européennes

Source : <http://www.francevelotourisme.com/contenus/images-2/eurovelo-carte.jpg>

Les différentes voies cyclables étudiées

a. La Loire à vélo ou Eurovélo 6



Figure 56 : Logo de la Loire à vélo

Source : <http://www.loire-en-scene.fr/fr/labels/loire-a-velo.html>

Les objectifs de cet itinéraire cyclables sont d'offrir une découverte variée des grands sites, du patrimoine local et des paysages ligériens, rester proche du cours de la Loire, aménager des variantes pour desservir des sites touristiques majeurs, développer l'économie touristique locale et proposer un aménagement sécurisé de qualité, adapté à une clientèle de séjour familial.

Le concept est de créer un projet touristique d'envergure interrégionale. Le projet est né en 1995, à l'initiative des Régions Centre et Pays de la Loire. La Loire à Vélo est une route touristique cyclable de 800 kilomètres de long. Aménagée dans les deux sens, elle relie Cuffly (à hauteur de Nevers) à Saint-Brevin-les-Pins (en face de Saint-Nazaire) et traverse le Val de Loire, inscrit en grande partie au Patrimoine Mondial de l'UNESCO²⁹. "La Loire à Vélo", c'est un concept portant à la fois sur une destination et sur un service. L'itinéraire met en continuité les richesses humaines, patrimoniales, gastronomiques, viticoles de la "vallée des rois" ligérienne dans un cadre naturel et préservé, tout en proposant un accueil adapté aux touristes à vélo. Signalisé dans les deux sens, sécurisé et sans difficulté technique, hormis quelques côtes dues au relief local, il est adapté à une pratique familiale. La Loire à vélo s'inscrit dans une véloroute de l'Atlantique à la Mer Noire : Eurovélo 6 ou "Eurovéloroute des fleuves".



Figure 57 : Carte de l'itinéraire de la Loire à vélo

Source : <http://www.eurovelo6-france.com/>

²⁹ UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

Ce projet a nécessité 52 millions d'euros pour aménager et signaler l'ensemble de l'itinéraire, c'est l'un des plus gros potentiels de fréquentation des véloroutes françaises avec plus de 800 000 cyclistes qui empruntent La Loire à Vélo chaque année. Le coût moyen de création du kilomètre est de 61 000 €.



Figure 58 : Signalisation de la Loire à vélo
Source : <http://www.lav.loirevelonature.com/>

Parmi les touristes, sont recensés 36% d'étrangers avec en tête les européens (Néerlandais, Allemands, Belges, Britanniques...) mais aussi les touristes de pays plus lointains (Américains, Canadiens, Australiens...). L'itinéraire permet de relier à vélo, la façade atlantique à la Mer Noire sur 3 650 km, traverse 10 pays et longe 3 grands fleuves européens : la Loire, le Rhin et le Danube. Ainsi, voici les chiffres clés montrant le succès de cet itinéraire.



Figure 59 : Les chiffres clés de la Loire à vélo
Source : La Loire à vélo

Concernant le financement de cet aménagement, ce sont deux régions qui sont concernées, à savoir Centre et Pays de la Loire. Ainsi, elles assurent 60% du financement, définissent et coordonnent le projet et l'itinéraire. Ce sont les régions qui portent ce projet auprès de l'État, de l'Union européenne (Mission Nationale Vélo et Eurovélo6) et fédèrent les différents partenaires. Les Départements et Agglomérations sont aussi impliqués. De fait, les Départements du Cher, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire et Loire-Atlantique et les agglomérations d'Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers et Nantes assurent la maîtrise d'ouvrage sur leur territoire, organisent la gestion de l'entretien de l'itinéraire, concourent aux financements à hauteur de 40%, définissent les travaux et aménagements à entreprendre et assurent la signalisation.

Les maîtres d'ouvrage sont nombreux pour ce projet. Ce sont les conseils généraux, conseils départementaux, communauté d'agglomération, pays des châteaux, office national des forêts, le CRT Centre-Val de Loire et L'Agence régionale - Pays de la Loire Territoires d'Innovation qui assurent la promotion de La Loire à Vélo, développent et animent le site www.loire-a-velo.fr en 4 langues et la page Facebook www.facebook.com/FandeLaLoireaVelo. Le CRT Centre-Val de Loire en lien avec les CDT Loiret, Loir-et-Cher et Touraine, et L'Agence régionale, en lien avec Loire-

Atlantique Tourisme et le Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou animent le réseau de professionnels adhérents à la marque "Accueil Vélo" (hébergeurs, loueurs de vélos, Offices de Tourisme, sites de visite et de loisirs).

Les partenaires sont nombreux et composés de prestataires situés à moins de 5 km comprenant notamment les hébergeurs (chambre d'hôte, camping, hôtel, etc...), les loueurs (Vélo, Canoë), les sites de visite touristiques et de loisirs, les offices de tourisme et syndicats d'initiative.

Les critères ayant permis de déterminer la rive sur laquelle est tracé l'itinéraire sont les suivants : nombre de visiteurs sur les sites touristiques cumulés et dans les communes, la population par commune et la capacité d'hébergement en équivalent lits (campings, hôtels, gîtes, chambres d'hôtes, gîtes de groupes, résidences secondaires). Puis, une analyse comparée des itinéraires a été réalisée, s'intéressant ainsi à la propriété de la voie, le revêtement, l'intérêt paysager, la sensibilité environnementale, la zone de protection patrimoniale ou encore le trafic routier. La validation du tracé est réalisée avec les communes, les départements et les agglomérations.

Le tracé est adapté à une pratique familiale, principalement sur les tronçons en site propre. La majeure partie des étapes recommandées ne dépasse pas 40 km, distance "tout public" qui correspond à 4 heures maximum de vélo par jour, fractionnables à volonté. Une vingtaine de gares sont accessibles aux vélos, l'Interloire fait voyager votre vélo gratuitement et sans réservation d'Orléans jusqu'au Croisic. Train Vélo Loire, c'est un service unique, qui vous assure l'embarquement, le rangement et le débarquement de votre vélo par du personnel dédié dans une voiture aménagée pour accueillir jusqu'à 34 vélos.

La Loire à Vélo est faite de différents types d'itinéraires cyclables. En effet, les voies vertes, routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers, accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière ne représentent que 27% de l'itinéraire complet. Les routes à faible circulation, route sur laquelle circulent moins de 500 véhicules/jour représentent 37% de l'itinéraire. Puis, les routes sans transit, route accessible aux riverains et cyclistes mais pas au trafic de transit sont 24% de l'itinéraire. Enfin, les bandes cyclables qui sont des bandes matérialisées par un marquage au sol, directement sur la chaussée, exclusivement réservée aux cyclistes et plutôt utilisée en milieu urbain ou encore les pistes cyclables, voies séparées de la chaussée, uni ou bidirectionnelles exclusivement réservées aux cyclistes représentent 12% de l'itinéraire. Ainsi, ce sont les $\frac{2}{3}$ du parcours qui longent la Loire et près de 300 aires d'arrêt sont aménagées dans l'objectif d'accueillir les touristes à vélo. La largeur standard est de 3 mètres et le revêtement principal est dur et peut être localement adapté en fonction du contexte patrimonial, environnemental et paysager.

Ce sont trois types d'usages principaux qui sont recensées sur la Loire à Vélo. Tout d'abord, la balade du fait que La Loire à Vélo vous offre la possibilité de vous promener en famille sur des itinéraires sécurisés et de courtes distances. Ensuite, ce sont des usages de type séjours à vélo, en bord de Loire, souvent pour visiter le patrimoine qu'offrent les alentours du fleuve. Les itinéraires proposés permettent de découvrir le Val de Loire sur des distances raisonnables de 25 à 50 km. Enfin, l'itinérance, fonction des capacités et des centres d'intérêt de chacun une randonnée plus longue, permettant ainsi de découvrir plusieurs tronçons en longeant la Loire et ses châteaux, jusqu'à l'océan atlantique. Il existe une carte interactive permettant de situer différents services (OT, loueur de vélo, etc.) et de connaître la nature de l'itinéraire (route partagée, voie en site propre, etc.).

Enfin, l'identité de La Loire à Vélo s'est construite autour du patrimoine reconnu à l'UNESCO du Val de Loire. La Loire à Vélo permet de découvrir ce dernier, un territoire inscrit depuis le 30 novembre 2000 sur la liste du patrimoine mondial au titre des paysages culturels vivants. C'est le plus grand site inscrit en France. Il mesure 280 km de long entre Sully-sur-Loire (à l'est d'Orléans) et Chalonnes-sur-Loire (au sud-ouest d'Angers). Les châteaux, les villes et villages, la culture fluviale, les productions viticoles s'intègrent dans le paysage du dernier fleuve sauvage d'Europe. Pour le préserver, la Mission Val de Loire, créée en mars 2002 par les Conseils régionaux du Centre et des Pays de la Loire, s'engage dans la préservation, la valorisation et l'animation du site inscrit.



VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL



Figure 60 : Classement du Val de Loire à l'UNESCO

Source : <http://static.reseaudesvilles.fr/cities/96/images/pyi1rm6pijkyrp0.jpg>

b. La ViaRhona

D'une longueur de 1 165 km dont 815 en France et 350 en Suisse, les travaux de la ViaRhona ont été entrepris en 2008. Cette voie cyclable a été conçue autour du thème du fleuve, ici le Rhône, et du patrimoine. Les travaux sont en cours et dureront jusqu'en 2020. En 2015, 520 km étaient déjà réalisés en France. L'objectif de cet itinéraire est de faire découvrir les 2000 ans d'Histoire et les richesses patrimoniales du Rhône (vallée du Rhône, espaces naturels, patrimoine remarquable...) ainsi que l'histoire du Rhône. Le tracé passe par dix villes incontournables dont Vienne, Lyon, Valence ou encore Arles. Concernant le patrimoine naturel, le tracé propose des réserves naturelles, des sentiers d'interprétation et des grottes par exemple. Diverses activités nautiques sont présentes le long du tracé tels que la baignade, des bases de loisirs et des promenades en bateau. Enfin, la gastronomie et l'œnotourisme sont mis en valeur grâce à la ViaRhona.

Le départ de l'itinéraire se fait du Lac Léman (sur ses deux rives) et l'arrivée est à Sète (et donc la Méditerranée) en suivant le Rhône. Cette Véloroute est divisée en cinq tronçons et 21 étapes se succèdent. Le projet prévoit 306 km de voie verte à terme soit 26,2% sur l'ensemble du tracé. Ce sont trois régions qui sont traversées et douze départements jusqu'à la Suisse. La principale difficulté rencontrée pour la création de cet itinéraire a été la traversée du couloir de la chimie.

Concernant le financement du projet, la région Rhône-Alpes participe à hauteur de 30% et la compagnie nationale du Rhône (CNR) à plus de 20%. Ce projet est co-financé par l'Union Européenne. L'investissement global est estimé à 60 000 000€.

À propos des acteurs, nous retrouvons la Compagnie Nationale du Rhône, les trois régions à savoir Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon ainsi que les douze départements partenaires, les trois conseils régionaux du tourisme et douze conseils départementaux du tourisme, le réseau National des Destinations Départementales (Rn2d), l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), les services de l'Etat et le Groupement d'intérêt public (GIP) Littoral Aquitain.

Des itinéraires provisoires sont mis en place pour permettre aux cyclistes d'emprunter la véloroute en attendant le tracé complet. Pour la sécurité des usagers, les voiries partagées avec des véhicules motorisés se font sur des routes à faible circulation et à vitesses réduites. Des variantes et des liaisons existent pour relier les points d'intérêts et interconnecter



Figure 61 : Tracé de la ViaRhona

Source : <http://www.rue89lyon.fr/>

la véloroute (gares, villes annexes, sites touristiques, etc...). La politique mise en place veut conforter la dynamique de l'utilisation du vélo électrique sur la ViaRhôna permettant ainsi un gain économique supplémentaire.

De nombreux labels sont présents le long du tracé tels que le label véloroute européenne EuroVélo, Label Tourisme et Handicap et le Label National Vignoble et Découverte.



Figure 62 : Les labels de la ViaRhôna
Source : <http://www.sportsdenature.gouv.fr/>

c. La Via Fluvia

Nous avons rencontré Mr David Charbonnier, directeur de la communauté des communes du Pays de Montfaucon, dans le département de la Haute-Loire, dans l'objectif de connaître l'origine du projet de Via Fluvia ainsi que sa gestion et les usages qui y sont faits.

Initiée par les élus de la commune de Montfaucon-en-Velay, Haute-Loire en 2001, la voie verte est née de l'idée de faire « quelque chose » du délaissé ferroviaire entre Dunières et Riotord. Après l'étude de faisabilité réalisée entre 2002 et 2004, les travaux se sont poursuivis entre 2005 et 2007. Une fois le tronçon réalisé, les communautés de communes voisines (CC des Sucs et CC des Monts du Pilat) ont vu un intérêt économique dans la création d'une voie verte et ont souhaité poursuivre le tracé sur leur territoire. En 2012 d'autres communes ont voulu s'investir dans le projet ; les collectivités se sont alors engagées en 2013 à créer un équipement commun et regroupées dans une Entente : *L'Entente pour la Via Fluvia* permettant de travailler ensemble sans avoir à créer de structure dédiée.

Le tracé de la voie verte s'étendra à long terme sur 120 km de la commune de Lavoûte-sur-Loire jusqu'au Col du Tracol (2015) puis jusqu'à Sarras et Serrière. Aujourd'hui, 32 kms sont construits et 30 sont en cours de construction. Le coût moyen du kilomètre est de 100 000€.



Figure 63 : Tracé de la Via Fluvia

Source : <http://www.otmontfaucon.fr/IMG/pdf/-76.pdf>

Construite sur l'ancienne voie ferrée « La Galoche » entre Vallées de la Loire et du Rhône, elle « relie » la Loire au Rhône. Le revêtement en enrobé lisse fait écho au choix d'un usage familial, accessible aux rollers et PMR ; et résistant aux conditions climatiques (ruissellement, gel/dégel) dues au relief marqué du territoire. Il n'y a pas de boucle ou d'itinéraire bis car, selon les responsables locaux, il est préférable de privilégier les allers-retours vers centre-ville ou lieux d'intérêt. Ainsi, le public ciblé est certes les habitants des communes et donc les familles mais aussi les touristes en itinérance.



Figure 64 : Revêtement en enrobé lisse et signalisation de la Via Fluvia

Photos : Claire ALIX

Les particularités de cette voie verte sont qu'elle est en accès libre toute l'année du fait notamment de son revêtement et l'accès aux PMR de chaque tronçon. Dans chaque ville étape sont présents des parkings et aires de pique-nique et de repos, des toilettes automatiques et parfois loueurs (vélos, rollers, trottinettes...). Des attractions existent à proximité de l'aménagement dont le Vélorail de Dunières, le Train du Velay et le PNR du Pilat.



Figure 65 : Aménagement de la ville étape de Dunières

Photos : Claire ALIX

Le label accueil vélo, présent à proximité de nombreuses étapes, concerne les hébergeurs, offices de tourisme, sites de visite et les loueurs sur l'itinéraire. C'est une marque nationale qui garantit pour les cyclistes : un itinéraire cyclable à moins de 5km, des équipements adaptés (abris à vélos sécurisés, kit de réparation), un accueil attentionné (informations et conseils utiles), des services adaptés (lavage des vélos, transfert de bagages, lavage et séchage du linge, location de vélos et accessoires, etc.).



Figure 66 : Gîte à proximité d'une halte et ayant le label accueil vélo

Photo : Charline TAGOT

Les acteurs de cette voie verte sont l'entente Intercommunale pour la ViaFluvia, la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Annonay ainsi que les Communautés de Communes de l'Emblavez, des Sucs, du Pays de Montfaucon, des Monts du Pilat, Porte de DrômArdèche et de VivaRhône.

Concernant le financement, les EPCI ont fait appel à des financements au niveau Européen, National, Régional et Départemental. Le financement a été à hauteur de 60% par la Communauté de Communes de Montfaucon via 20 financements différents principalement par la Région Auvergne, l'Etat et l'Europe (programmes FEDER, LEADER, FEADER), la région et le département. Au total, ce sont 20 financements différents qui ont participé à l'aménagement et le coût a été de 4 millions d'euros pour 22 km.

Des retours d'expériences sont rédigés sur le site de la voie verte dont voici des extraits :

- *Malheureusement il s'agit encore d'une route goudronnée, parfaitement inhospitalière aux marcheurs. pp 07/07/15*
- *Une véritable frénésie de vouloir « goudronner » à tout prix ces voies « vertes », un bon stabilisé en sable serait préférable pour les marcheurs et les cyclistes ! A. 08/07/15*
- *C'est bien et permet d'aller faire du vélo avec enfants et petits-enfants sans être gêné par les voitures. L. 10/07/15*

Les objectifs pour le territoire sont d'avoir un projet qualitatif et homogène, un espace de lobbying pour tous les partenaires financiers, avoir une promotion touristique en commun et réaliser « un triangle des voies vertes » avec la Dolce Via (Ardèche) et ViaRhôna. Dans un second temps, leur objectif est la mise en tourisme de cet objectif.

d. Givry-Cluny

La voie verte de Givry-Cluny en Bourgogne s'étend sur une distance de longueur 58 km et a été créée en lien avec une ancienne voie ferrée. Elle a été créée en 1997 sur 46 km de Givry à Cluny puis étendue en 2005 au Sud jusqu'au tunnel du bois clair et ensuite étendu en 2007 au Nord vers Châlon-sur-Saône. La connexion au Sud est faite avec une voie verte existante entre Charnay-les-Mâcon et Berzé-le-Châtel.

A l'origine, l'objectif de ce projet était de se positionner sur un axe stratégique européen d'itinérance entre Nantes et Budapest. Les opportunités foncières du fait du délaissé ferroviaire ont permis la mise en place de cet itinéraire. Cette voie verte est un outil de découverte d'une région via un tourisme différent, orienté vers le dynamisme d'économie locale.

La réussite de cet itinéraire provient de trois causes bien identifiées que sont la grande qualité de l'aménagement, la richesse touristique de la région et les bonnes dessertes routières et ferroviaires qui permettent de capter la clientèle de Paris et de Lyon. Le revêtement est en enrobé lisse et la voie mesure 3 mètres de large. Un guide pratique a été mis en place recensant notamment les hébergements et des animations sont disponibles.



Figure 68 : Enrobé lisse sur la voie verte Givry-Cluny
Source : <http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=44>



Figure 67 : Tracé de la voie verte Givry-Cluny Source : <http://bourgvilain.free.fr/Activites/PlanVoieVerte.jpg>

Ce sont cinq haltes-services qui ont été aménagées le long du tracé. Très complètes, elles comprennent : un point d'information, un point d'eau, des toilettes, des tables de pique-nique, des locations de vélo et la possibilité de navettes entre haltes. De nombreux parkings sont aménagés et permettent une zone de chalandise d'une heure en moyenne. Treize boucles de cyclotourismes balisées allant de 13 à 44 km ont été aménagées et permettent de quitter la piste à la découverte de lieux d'intérêts ou pour des pratiques plus sportives situées, sur des petites routes.

La voie verte s'étend sur 22 communes, 4 cantons et promeut 4 typologies de paysages (cultures et herbages, vignobles, bocage, forêts). La fréquentation est estimée à 3/5 passages par an pour 100 habitants à moins d'une heure. L'impact économique est à hauteur de 10 à 14 € par personne par excursion.

Concernant le financement, l'achat de l'emprise de l'ancienne voie ferrée a été réalisé par le Conseil Départemental. Le coût global du projet est de 2,01 millions d'euros ce qui représente un coût de 45 700 € par kilomètre. La répartition du financement est la suivante, un tiers provient de l'Etat, un autre tiers de la région et le dernier tiers du département, chacun d'entre eux est maître d'ouvrage. Les aménagements en parallèle de la voie verte représentent deux tiers du coût total. A titre d'exemple, une aire de repos simple comprenant trois bancs et une poubelle coûte environ 2 150 € hors taxe. Une aire de convivialité avec deux ensembles pique-nique, la plantation de deux arbres et une poubelle revient à 7000 €. La gestion de la voie verte revient à la direction des routes et des infrastructures. La gestion de l'information touristique est assurée par le Conseil Départemental de Saône-et-Loire.

Les usages sont possibles pour les coureurs, les PMR, la pratique de la marche, le roller-skating, le vélo de route, vélo tout chemin et vélo tout terrain. La fréquentation en 2000 était, selon les usages de 79% de vélos, 8% de piétons, 13% de rollers et 0% de joggers. Cela s'explique par l'environnement rural de la voie verte, bien que compensé par la proximité à 20 km de deux agglomérations.

e. Un autre concept de voie cyclable : la voie bleue

L'étude benchmarking a mis en évidence la nécessité de développer une spécificité au projet de voie verte. Cette spécificité permet d'avoir une meilleure visibilité et de mettre en avant des caractéristiques propres à l'itinéraire. C'est dans cette optique que nous avons abordé le concept de voie bleue présent en Saône-et-Loire ainsi qu'en Ardèche. Cette dénomination fut reprise dans ces deux cas pour des projets de voie verte parcourant les rives de cours d'eau, respectivement la Saône et le Rhône. Cependant, le terme reste peu répandu et ne renvoie à aucun cahier des charges ni label. Il n'en demeure pas moins un outil intéressant de communication pour préciser qu'une voie verte s'intègre également dans la continuité d'un fleuve ou d'une rivière. Nous pensons que ce concept de voie verte et bleue pourrait s'appliquer dans notre projet, l'Allier étant un élément clé du territoire et la dimension environnementale fortement présente autour de cette rivière.

Point de vue critique sur les aménagements déjà réalisés sur le territoire

La communauté des communes de Limagne Bord d'Allier a réalisé des aménagements le long de la rivière Allier permettant de faire découvrir l'histoire de la rivière ou de simples espaces de repos. Ces aménagements, bien que récemment mis en place, doivent faire face à de nombreuses contraintes comme nous allons le voir. Ces derniers sont mis en place sur les quatre sites suivants.



Pont Picot : Histoire d'une mare



Les Moussouves : Les oiseaux de la rivière



Limons : Devenez artiste d'un jour



Vialle : A la rencontre de la rivière

Figure 69 : Les sites aménagés

Photos : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Le premier lieu aménagé est sur le lieu-dit Pont Picot, où est expliqué les intérêts écologiques d'une mare située à proximité immédiate d'un lavoir. Sur des panneaux d'information est expliqué l'histoire d'une mare et les espèces qui s'y trouvent.

Bien que l'environnement soit agréable, le manque d'entretien et les incivilités polluent ce site, comme nous pouvons le voir sur les photos ci-dessous. En effet, les panneaux explicatifs ont été arrachés et de nombreux déchets dont des bouteilles en verre sont présents dans la mare. De plus, il n'y a pas d'accès à la rivière Allier depuis ce site ce qui représente un frein à sa mise en valeur. Ainsi, nous remarquons que l'entretien et le lien entre le site aménagé et d'autres espaces sont des éléments importants.



*Figure 70 : Site de Pont Picot
Photos : Claire ALIX*

Le second site est Vialle, un itinéraire de 6 km le long de l'Allier expliquant ce qu'est une confluence, ici avec la Morge, et un bras mort. Là où débute cet itinéraire, à la confluence entre la Morge et l'Allier, un parking est prévu pour le stationnement des voitures (photo a), il n'y a pas de stationnement cycliste sur le site. Ce dernier est inondé en cas de fortes pluies, le rendant ainsi impraticable à certaines périodes de l'année. Le premier panneau d'information reste visible et bien entretenu ce qui invite le visiteur à continuer (photo b). Ensuite le second panneau expliquant la confluence est difficilement identifiable du fait que l'endroit où il est implanté n'est pas entretenu et donc envahi par la végétation (photo c). Le troisième panneau est détérioré et ne prend donc que peu d'intérêt. Lorsque nous suivons le chemin, nous nous retrouvons face à la rivière, l'itinéraire ayant subi l'érosion de la berge de l'Allier (photo d). De plus, bien que ce phénomène ne soit pas récent, il n'est à aucun endroit indiqué cette difficulté. En empruntant le chemin à l'inverse, il faut tout d'abord traversé le camp de gens du voyage qui se sont installés le long de la rivière. Ensuite, certains panneaux mis en place pour l'aménagement de Vialle sont présents bien qu'ils soient difficilement accessibles. Le souci principal réside dans le fait que de nombreux animaux en liberté (photo e) soient présents tels que des vaches et des chevaux.



*Figure 71 : Site de Vialle
Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT*

Le site suivant est celui dit des Moussouves. Ce site est un parcours le long de la rivière avec des panneaux explicatifs sur la dynamique de la rivière. L'accès au point de départ n'est pas indiqué, et aucun stationnement n'est aménagé pour signaler aux visiteurs qu'ils sont à ce point. Ensuite, un chemin mène au premier panneau. A cet endroit, la végétation est entretenue permettant ainsi une vue dégagée sur l'Allier (photo a). Puis, lorsque nous poursuivons le chemin pour atteindre le second panneau, il est difficile à emprunter du fait de l'emprise de la végétation sur le chemin empêchant le passage (photos b,c). Au niveau du second panneau, des dégradations sont visibles (photos d,e), des graffitis ont été réalisés sur les panneaux d'information et des déchets et résidus de feu sont présents sur le site. Des plantes invasives dont la renouée asiatique ont envahi les chemins (photo f) ce qui rend la promenade difficile. Ainsi, ce site manque clairement d'entretien passé le premier panneau d'information et nécessite d'être indiqué depuis les routes alentours.



Figure 72 : Site des Moussouves
Photos : Claire ALIX, Florian FONTANAUD & Charline TAGOT

Enfin, le dernier site est celui du Land'art (photo a) situé sur la commune de Limons. Ce site, bien que peu indiqué, est le mieux entretenu de tous. En effet, l'accès au site est correct (photo b), et celui-ci est bien entretenu. Des poubelles sont présentes sur le site (photo c). Ce site agréable offre une vue en partie dégagée sur l'Allier (photo d,e). Cependant, la localisation de ce site, sous un pont permettant de traverser l'Allier (photo f), est à l'origine de nuisances sonores qui portent préjudice à la quiétude du site.



*Figure 73 : Site de Limons - Land'Art
Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT*

L'analyse de ces sites aménagés nous permet de comprendre l'importance de l'entretien. En effet, celui-ci est à la charge des communes qui, semble-t-il, délaissent parfois ces sites aménagés. C'est pourquoi, il est nécessaire de prévoir en amont du projet à qui revient la charge de l'entretien des aménagements faits, c'est ce qui doit être mis en place pour la voie verte future. De plus, le manque de jalonnement évident des aménagements est une menace pour les sites puisqu'il est difficile de les atteindre. Ainsi, une signalisation efficiente et homogène représente un réel atout pour la mise en valeur des aménagements. Enfin, au cours de cette étude nous avons pu constater la nécessité de prendre en compte des contraintes naturelles et notamment celle de l'érosion, qui peuvent à plus long terme, endommager les aménagements.

Résultats de l'étude

Suite à l'analyse comparée de plusieurs exemples de voies vertes et itinéraires cyclables de France, nous avons retenu des critères importants pour la réussite d'une voie verte, notamment en milieu rural et urbain comme c'est le cas au sein du pôle métropolitain Clermont-Vichy Auvergne.

Ainsi, le premier objectif à ne pas manquer pour la réussite de la voie verte est de développer la singularité du projet. Chacun des exemples de voie cyclable fait référence à une histoire ou a une particularité du territoire, comme c'est le cas de la Loire à vélo avec les châteaux de la Loire. Le second point important est de développer des aménagements de qualité certes mais surtout réguliers. En effet, des haltes services doivent être aménagées tous les 5 kilomètres environs pour offrir des services type stationnement automobile et cycliste ainsi que des sanitaires aux usagers de la voie verte. Il faut savoir que cette distance représente environ 30 minutes de vélo pour un public familial. D'autres services tels que des aires de repos, des espaces de jeu pour les enfants, des loueurs de vélo ou encore de la restauration peuvent être présents dans les haltes. Ensuite, il faut assurer un jalonnement homogène le long du tracé pour une meilleure lisibilité de l'itinéraire. L'implication de nombreux acteurs est une des clés de la réussite d'une voie verte. En effet, outre les élus locaux qui sont des acteurs primordiaux pour la création et l'entretien de la voie verte, des partenaires dans les domaines de la restauration, de l'hébergement et dans la location de matériels type vélo, canoë ou encore roller sont nécessaires. Les objectifs, à l'échelle locale, doivent être de répondre à des besoins des populations locales qui recherchent des lieux de balade sécurisés. À une plus large échelle, l'aménagement d'une voie verte doit répondre aux besoins des touristes itinérants qui ont besoin de plus de services mais aussi qui parcourent plus de kilomètres chaque jour.

De fait, nous avons appliqué les résultats de l'étude à notre territoire. Tout d'abord, nous nous sommes intéressés aux objectifs selon lesquels la voie verte doit être pensée et comment répondre aux attentes des populations, de l'économie et de politiques locales. Afin de répondre aux attentes de chacun d'eux, la voie verte doit être un consensus. Nous avons vu qu'entre la ville de Pont-du-Château et celle de Saint-Yorre, il y a peu de population et que l'économie est concentrée sur certaines communes. Ainsi, l'objectif de la création de la voie verte est aussi de permettre d'un dynamisme de ces communes. Ce dernier sera issu en partie du développement de partenariats avec des prestataires existants et en capacité de se développer ou de nouveaux prestataires situés au plus à 5 kilomètre de part et d'autre de la rivière. Ensuite, l'un des objectifs est de développer les spécificités de la voie verte qui en font un projet singulier. Pour cela, il est nécessaire d'avoir un patrimoine identifié et ciblé dans un souci de visibilité. La rivière Allier et ses activités passées et actuelles telles que la batellerie ou l'exploitation de gravières, le caractère agricole de la Limagne ou encore le caractère naturel et sauvage de la rivière avec la dynamique fluviale active sont des éléments du patrimoine qui permettent la singularité du projet de voie verte. Pour que ce patrimoine soit visible, il est nécessaire de travailler la signalétique par le biais de panneaux d'interprétations et de mettre en place des animations. Il serait par exemple intéressant de développer un label ou une marque spécifique à l'Allier comme c'est le cas du label Loire à vélo, du label National vignoble et découverte ou encore de l'appellation voie bleue de Givry-Cluny. En sus, l'un des objectifs est de permettre une implication de tous les acteurs du territoire. La priorité est de coordonner les acteurs, souvent nombreux ; les services de l'Etat, conseils départementaux et régionaux ainsi que les communautés de communes et l'agglomération, en tant que maître d'ouvrage, chacun d'entre eux ayant des intérêts pour le territoire à concilier avec ceux des autres acteurs. Le Département est souvent un acteur clé en tant que maître d'ouvrage, d'entretien et de promotion d'une voie verte. Toutefois, c'est dans l'animation et la promotion de l'aménagement que réside le succès d'un tel projet. Le développement d'aménagements de qualité est essentiel à l'attractivité de la voie verte. Ainsi, nous avons vu qu'il est nécessaire de prévoir des sites aménagés et fonctionnels tout au long de la voie verte. C'est pourquoi il nous semble judicieux d'aménager ces sites à proximité des ponts permettant ainsi à l'utilisateur de changer de rive et d'accéder aisément aux stationnements. Ensuite, lorsqu'il n'est pas possible de créer une voie verte, il est important de privilégier les partages de voie avec véhicules limités à des vitesses faibles, inférieur à 50 km/h et à faible tic, moins de 500 véhicules par jour. Enfin, il est important d'assurer un jalonnement homogène tout au long de la voie verte, de même que pour les boucles reliant les points d'intérêts et les sites intermodaux (TC³⁰, parking, covoiturage, etc.).

³⁰ TC : Transports en commun

Pour conclure, l'étude de cas que nous avons réalisé a permis de mettre en exergue les objectifs principaux à respecter pour une utilisation optimale de la voie verte projetée. De plus, nous avons pu constater l'intérêt que pourrait présenter à terme un raccordement entre la voie verte projetée en Auvergne et la Loire à vélo.

VI. Propositions d'aménagements

PARTIE 1 : « La Route de l'Allier »

Méthodologie

Nous avons réalisé un schéma remplaçant l'ensemble du périmètre du pôle métropolitain dans un territoire plus large intégrant les Parcs Naturels Régionaux des Volcans d'Auvergne et du Livradois-Forez. L'objectif de ce travail a été de cibler des pôles dits « structurant ». Ce concept qui est souvent revenu pendant notre travail mérite d'être mieux défini. Nous avons donc choisi d'avoir une approche selon différents rôles que peut avoir un pôle structurant. Ainsi le caractère structurant peut se rapporter à différentes interactions possibles. Cette approche nous a permis de travailler sur l'ensemble du pôle métropolitain, cherchant ainsi davantage la complémentarité plutôt que des pôles comptabilisant à eux seul l'ensemble des rôles. La complémentarité de pôles structurants est ici perçue comme plus importante pour un pôle métropolitain qui devrait s'organiser en pôles multiples à mettre en synergie.

Le schéma des pôles structurants est organisé en 3 niveaux de lecture.

Niveau 1 : La symbolologie circulaire

Les cercles continus gris définissent les pôles structurants existants que sont Vichy Val d'Allier et le Grand Clermont principalement dû à leur caractère urbain et économique. Les cercles continus verts représentent des pôles structurants présentant une certaine urbanité par rapport au reste du territoire majoritairement rural. C'est le cas du Pays d'Issoire, du Brivadois, de Thiers mais également de Riom, Pont-du-Château, Cournon d'Auvergne et Vic-le-Comte intégrés au territoire du Grand Clermont. Les cercles pointillés orange représentent des projets en cours de réalisation pour la mise en valeur touristique et locale de l'Ecopôle et de Chadieu. Les cercles pointillés rouge sont les pôles structurants que nous avons identifié comme importants et à mettre en avant dans une stratégie de développement à l'échelle du pôle métropolitain. Des efforts soutenus devront être envisagés sur ces pôles.

Niveau 2 : La symbolologie des carrés de couleurs

Le second niveau de lecture est représenté par des carrés de couleurs se reportant chacun à un rôle de site existant ou à envisager sur le pôle. Les numéros indicatifs de chaque carré précisent l'ordre de priorité de ces rôles. Cette hiérarchie permet alors de cibler les actions de court, moyen et long termes et d'évaluer leur importance vis-à-vis des intérêts métropolitains.

Le pôle qui dispose d'un carré de couleur bleu présente des sites d'intérêts touristiques fréquentés ou à valoriser. On attend de ces pôles une capacité à capter la clientèle touristique sur des lieux ou des pratiques de loisirs.

Le pôle disposant d'un carré de couleur orange dispose -ou devrait à terme disposer- d'un site d'animation en lien avec la rivière Allier. Positionné stratégiquement à intervalles réguliers sur les bords de la rivière, l'intérêt est d'apporter une structure pédagogique à destination des populations locales, écoles et universités. Ils peuvent ainsi être des lieux de gouvernance, de rencontres entre acteurs du territoire et populations. Ces sites doivent être mis en réseau afin d'être complémentaires sur les sujets abordés et de renforcer les liens entre les territoires qu'ils occupent à l'échelle du pôle métropolitain. A terme, ils seront de véritables lieux de mise en valeur de l'Allier et de visibilité des usages de cette rivière tant pour les habitants que pour les touristes. Au cours de ce travail, nous avons pu identifier plusieurs traits à mettre en avant : les tanneries, la batellerie, les gravières et leur réhabilitation, l'écosystème dynamique de la rivière, la faune et la flore comme l'emblématique saumon de l'atlantique, les mines, etc.

Le pôle disposant d'un carré rouge regroupe des prestataires de loisirs participant à la découverte du territoire. Ce sont notamment les balades à pieds, à vélo, en canoë, montgolfière, Tous les transports doux sont ainsi représentés dans leur multimodalité. L'idée est de mettre en réseau ces sites afin qu'un maillage de l'itinérance puisse à terme se réaliser et être lisible.

Le pôle disposant d'un carré de couleur verte est marqué par le caractère économique important du pôle qu'il faudra renforcer ou développer. Le potentiel de fréquentation de ces pôles est un élément majeur compte tenu de leur démographie et visibilité à l'échelle nationale.

Le pôle disposant d'un carré de couleur jaune se situe géographiquement en un lieu stratégique du pôle métropolitain comme par exemple à proximité d'une voirie principale ou dans une zone isolée à reconnecter. La mise en avant de ces pôles doit permettre de réduire la distance entre les territoires comme par exemple avec le cas de Lezoux entre le Grand Clermont et Thiers.

Le pôle disposant d'un carré de couleur marron se situe aux "portes d'entrées" du pôle métropolitain, c'est à dire au niveau des convergences de fréquentation soit induit par l'attractivité comme à Vichy, soit par le passage d'une autoroute comme à Thiers et Riom ou encore par la topographie contraignant le passage en vallée comme à Brioude. Leur intérêt est primordial pour la mise en tourisme du territoire, un document présentant toute l'itinérance du territoire métropolitain devrait être mis à disposition dans les offices de tourisme de ces pôles. Cette recommandation vaut pour les communes de Vichy, Brioude, Thiers, Riom mais également Clermont-Ferrand, Issoire et Brassac-les-Mines car le Parc Naturel Régional (PNR) des Volcans d'Auvergne dispose de nombreux points d'intérêts touristiques reconnus, qui génèrent de l'attractivité touristique malgré un accès par la route plus difficile en montagne. Rappelons également la candidature UNESCO de la Chaîne des Puys et de la Faille de la Limagne pouvant générer un géotourisme d'importance. L'axe d'entrée Ouest du pôle métropolitain par le relief ne doit donc pas être négligé.

Niveau 3 : La symbolique en flèche

Les flèches continues bleues montrent les connexions existantes qui structurent déjà le pôle métropolitain. Ce sont par exemple des échanges quotidiens entre deux pôles structurants comme c'est le cas entre Clermont-Ferrand et Issoire et entre Clermont-Ferrand et Vichy.

Les flèches bleues pointillées sont les connexions qui sont à créer ou à renforcer pour mailler la structure du pôle métropolitain. C'est le cas de Maringues par connexions Est-Ouest avec Riom et Thiers, mais aussi par des connexions Nord-Sud entre le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier. Même s'il y a déjà une connexion entre Clermont-Ferrand et Vichy, il apparaît important d'intégrer Maringues afin d'équilibrer ces connexions ; ce constat vaut également pour Brassac-les-Mines entre Brioude et Issoire.

Les flèches marrons sont complémentaires des carrés marrons et représente les portes d'entrées et les connexions existantes ou à envisager pour le pôle métropolitain. Ces portes d'entrées se retrouvent à plusieurs points du territoire (Nord, Sud, Est, Ouest).

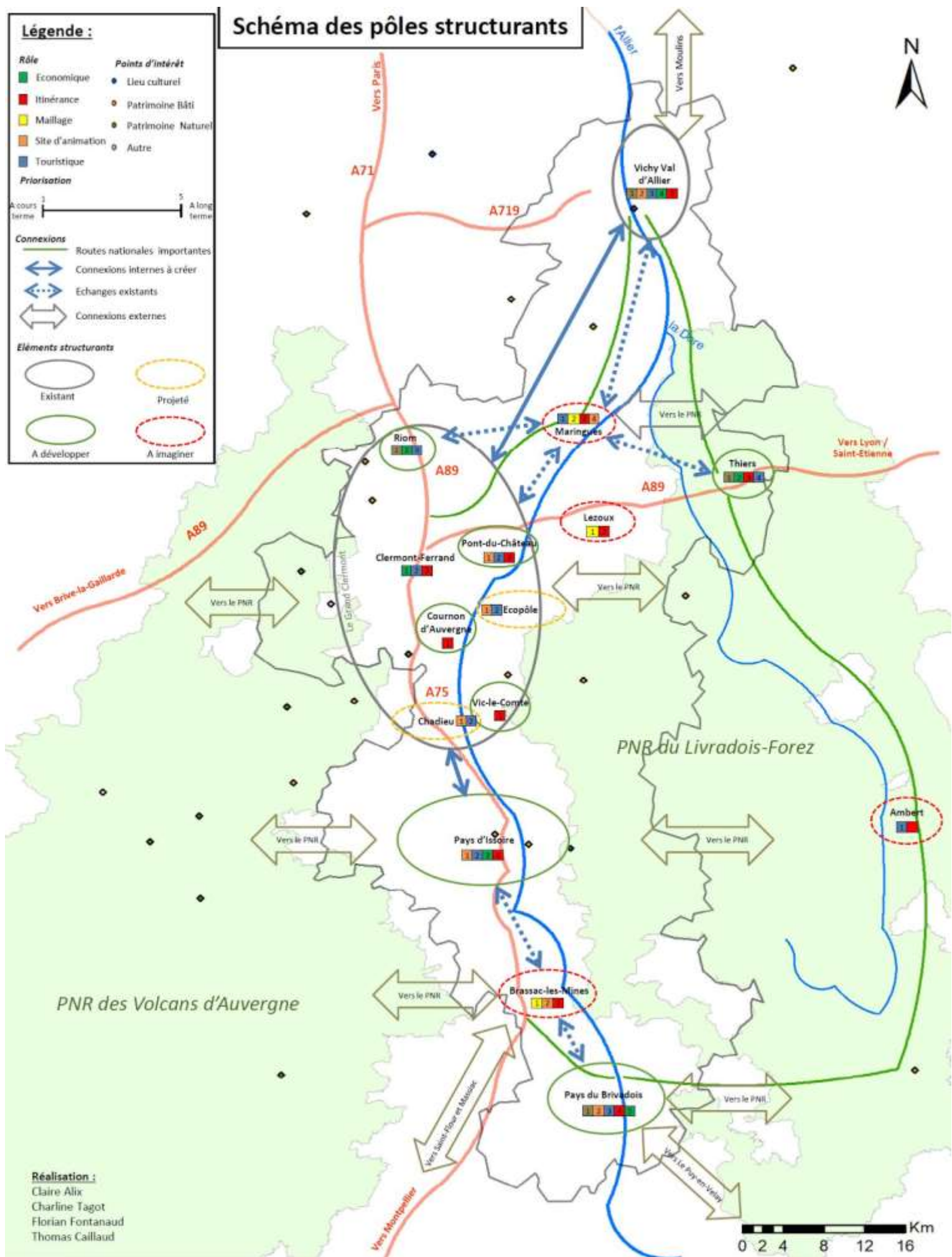


Figure 74 : Schéma des pôles structurants
 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Au travers de ces trois niveaux de lecture nous recommandons au Syndicat Mixte du pôle métropolitain Clermont-Vichy Auvergne d'appuyer le développement de 8 pôles structurants aux rôles différents ainsi qu'un neuvième, le Grand Clermont qui intègre 7 pôles structurants. Nous présentons ces pôles et les choix fait selon les tronçons du schéma fonctionnel suivant :

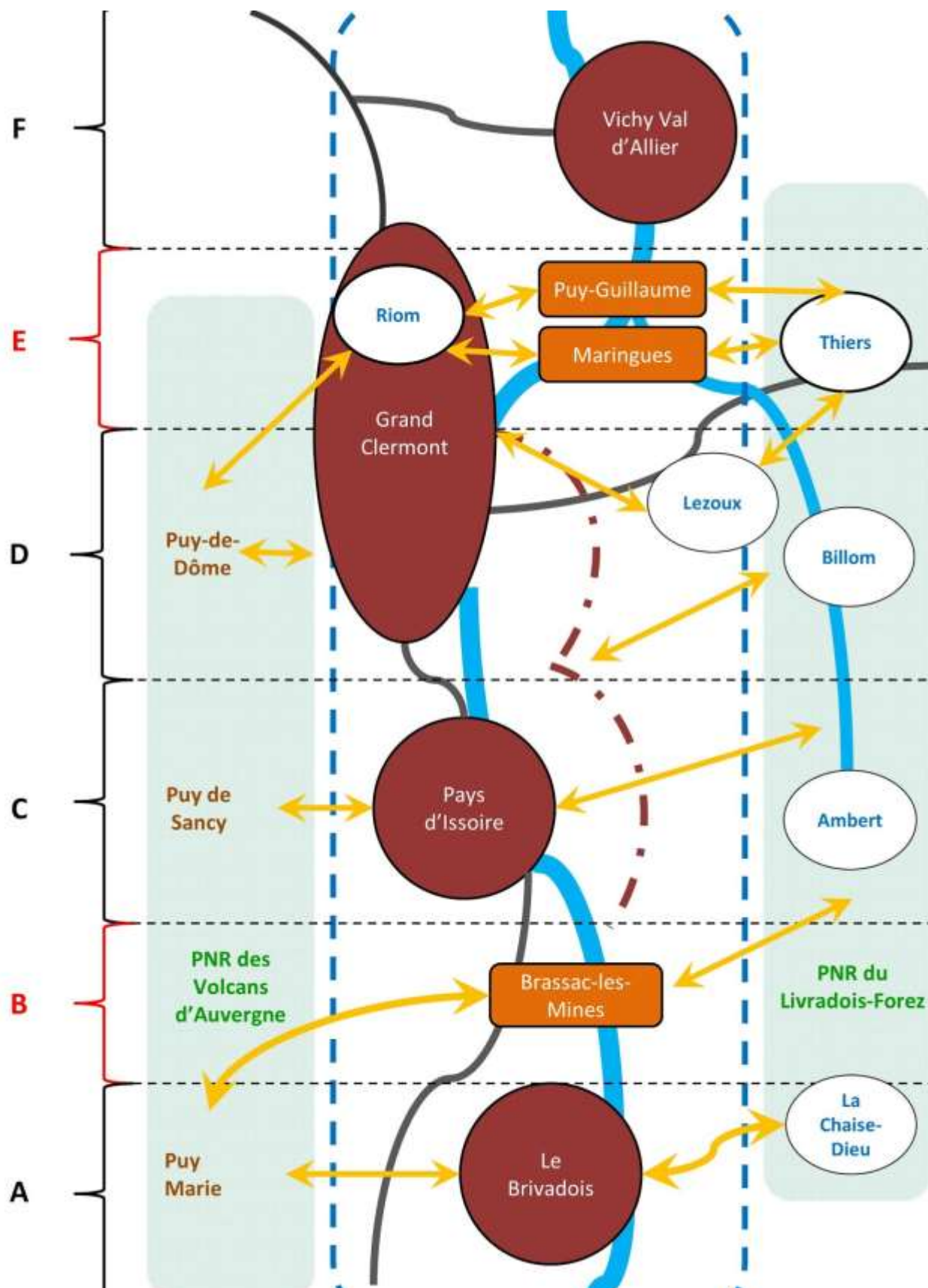


Figure 75 : Schéma fonctionnel

Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Les pôles structurants du pôle métropolitain

A. Tronçon « Pays du Brivadois »

La ville de Brioude accueille la Maison du saumon, site d'animation qui aujourd'hui ne rencontre pas le succès attendu. Il n'en demeure pas moins que le saumon atlantique parcourt une distance très significative de l'océan entre le Canada et le Groenland vers les frayères du Haut Allier, soit 6 000 km. Un tel exploit est aujourd'hui identifié comme un marqueur de la rivière Allier. Plusieurs aménagements existants ou en cours de projet sur les différents barrages permettent de limiter l'entrave de la remontée du saumon, cette dynamique prouve l'importance accordée à ce phénomène. Un éventuel déplacement de la maison du saumon en bord d'Allier, par exemple au niveau du barrage de la Bageasse proche d'un camping, pourrait améliorer sa visibilité d'autant plus si ce site est mis en réseau avec les autres sites d'animation de l'axe Allier.

Le Pays du Brivadois situé en Haute-Loire est positionné stratégiquement à proximité de l'autoroute A75, le relief du massif central s'accroissant à l'est, l'ouest et au sud appuie son rôle de porte d'entrée du pôle métropolitain entre l'allier aval et l'allier amont. Ce territoire permet également de faire le lien avec d'autres villes en Haute-Loire pouvant fonctionner en réseau. En effet l'autoroute A75 poursuit son cheminement vers Massiac et Saint-Flour. La principale départementale parcourant le PNR du Livradois-Forez connecte déjà Brioude à La Chaise Dieu. Nous rappelons également que Brioude se situe à seulement une heure de route du Puy-en-Velay au Sud-Est et à une heure et demie d'Aurillac au Sud-Ouest.

La commune de Vieille-Brioude et la proximité du village de Lavaudieu classés "Plus beaux villages de France" font de la Communauté de Communes du Brivadois un pôle d'intérêt touristique à encourager et à valoriser. La forte proximité des deux PNR et de loisirs et activités (canoë plus en amont de l'Allier) font de la Communauté de Communes un pôle d'itinérance important.

B. Tronçon « Issoire | Brioude »

Intégrer dans la communauté de communes actuelle du Bassin Minier Montagne la relation à l'eau et à la terre de ce territoire est importante. Le faubourg de Brassaget a été développé pour l'exploitation de la houille ainsi que la cité minière de Bayard. La ville dispose également d'un camping en bord d'Allier équipé de yourtes et de musées : musée de la Mine, musée Peynet. Ces sites d'intérêts touristiques sont déjà intégrés dans la communication touristique du Pays d'Issoire pour la partie Sud, renforcer ce lien est donc primordial pour faire progresser l'extension du pôle métropolitain jusqu'à Brioude.

Brassac-les-Mines a été défini en tant que pôle structurant pour son rôle de relais entre Issoire et Brioude, la spécificité de ce territoire autour de son bassin minier est à mettre en avant et peut aisément se greffer au réseau de sites d'animations de la rivière Allier.

Il n'en demeure pas moins que ce tronçon représenté en rouge sur le schéma fonctionnel fait partie des sections prioritaires à développer pour permettre l'extension et une bonne intégration de Brioude au sein du pôle métropolitain. La mise en place d'une voie verte entre Brioude et Issoire est essentielle pour poursuivre le travail de mise en lien des territoires.

C. Tronçon « Pays d'Issoire »

Issoire Communauté comme d'autres Communauté de Communes va bientôt fusionner avec d'autres EPCI étendant son territoire jusqu'aux limites des deux Parcs Naturels Régionaux. Ce tronçon stratégique dispose de plusieurs atouts.

La ville d'Issoire située au croisement de l'Allier et de l'A75 pourrait avoir l'ambition de capter davantage de clientèle notamment par l'aménagement du terrain des Vigères que nous aborderons plus tard dans ce rapport. C'est notamment sur ce site à double vocation que la population locale pourrait se réapproprier la rivière Allier au moyen d'un site d'animation à définir. Les sites d'intérêts touristiques à mettre en avant sont bien référencés et sont à

renforcer. Le caractère urbain d'Issoire permet d'apporter localement dans son aire d'influence les services et équipements de proximité essentielle pour l'équilibre Nord-Sud du pôle métropolitain. Les connexions envisagées avec le plan d'eau du Mas, les gravières au Sud et le centre-ville d'Issoire sont une partie de ce que pourrait être ce pôle structurant que nous destinons également à des ambitions plus forte de connexions entre les deux PNR mais également vers Brassac-les-Mines, pôle relais avec Brioude. Au Nord le Pays d'Issoire s'étend au village de Montpeyroux classé *Plus beaux villages de France* et interagit déjà de part des dynamiques existantes avec le Grand Clermont.

D. Tronçon « Grand Clermont »

Clermont-Ferrand

La Communauté d'Agglomération Clermontoise est à l'étude pour devenir une communauté urbaine parmi 11 autres en France. Etant le cœur économique de l'ancienne région Auvergne et au centre du Grand Clermont, il apparaît évident qu'il s'agit d'un pôle structurant notamment par sa vocation urbaine et économique. Sa visibilité nationale en fait une destination touristique plus visible que les autres territoires du pôle métropolitain. A termes les dynamiques initiées au sein du Grand Clermont devront permettre de développer l'itinérance sur l'ensemble du pôle métropolitain notamment en captant le tourisme existant au sein du PNR des volcans d'Auvergne. L'exclusion des autres territoires constitue l'enjeu à relever par le Grand Clermont devant établir une stratégie de communication pour renvoyer les touristes et sa population importante vers les autres pôles structurants identifiés dans ce document.

Pont-du-Château

Situé à l'extrémité Sud du tronçon Vichy Val d'Allier - Grand Clermont la ville de Pont-du-Château sous l'influence urbaine de Clermont-Ferrand et de par son potentiel touristique déjà bien mis en valeur apparaît comme un pôle structurant à renforcer. Le musée de la batellerie est un site d'animation en lien avec la rivière Allier qu'il faut réussir à connecter en termes de visibilité touristique aux autres sites d'animation (Maison du saumon à Brioude, Ecopôle, Vichy, Maringues, Chadieu, Issoire, Brassac-les-Mines).

Lezoux

Nous avons constaté la présence de prestataires à proximité de Lezoux recoupant artisanat, terroir et gastronomie ainsi que quelques activités de loisirs motorisés et le "Parc Aventure Lezoux". Au-delà de ces activités certes déjà existantes mais sans attractivité majeure nous pensons que la ville de Lezoux bordée par la A89 pourrait à terme devenir un pôle structurant de connexion entre Pont-du-Château et Thiers.

L'Ecopôle

Ce site situé sur les communes de Perignat-ès-Allier et la Roche Noire fait l'objet d'un projet de réhabilitation écologique faisant suite à l'arrêt d'activité d'extraction de graviers prévu en mars 2017. Nous avons pu assister à la restitution de l'étude en juin 2016 ; celle-ci une fois réalisée fera de l'Ecopôle un pôle structurant en bord d'Allier. Le lien Nature-Culture a été mis en avant à travers une volonté de faire de ce site un lieu de promenades et de découverte pour les habitants locaux. Des structures telles que la Ligue Pour la Protection des Oiseaux (LPO) et le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) seront associées à la mise en valeur et l'animation du site. Une maison de site est prévue et constitue pour nous, un site d'animation à connecter aux autres sites cités précédemment le long de l'Allier. Ce site sera également parcouru par la voie verte du Grand Clermont. L'objectif étant à terme de relier la voie verte partant de Vichy jusqu'à Brioude.

Chadieu

Le Domaine de Chadieu se trouve dans un site préservé de forêt alluviale. Un programme de mise en valeur de ce site est en cours de réalisation et se destine dans un premier temps aux scolaires et universités. Des panneaux d'informations sur le site permettent au cours d'un parcours de détente de s'informer sur le caractère sauvage de la rivière Allier, sur l'histoire du domaine, sa forêt alluviale ainsi que sa faune et flore rattachées. Plusieurs activités sur le thème de la nature sont proposées permettant de découvrir mieux comprendre l'écosystème.

Les projets du domaine de Chadieu et de l'Ecopôle sont perçus comme structurant par rapport à leur rôle d'animation autour de la rivière Allier notamment à destination des populations locale mais pouvant devenir des sites d'itinérance touristique.

Cournon d'Auvergne et Vic-le-Comte

Nous avons placé sur le schéma comme pôles structurants, les communes de Cournon d'Auvergne et de Vic-le-Comte qui disposent de nombreux prestataires touristiques (~10 d'après auvergne info tourisme) notamment en lien avec la rivière Allier et l'activité de canoë. D'un point de vue plus global l'intérêt de ces deux communes est leur localisation dans la partie sud du Grand Clermont. Bénéficiant de la proximité d'activités économiques, ce bassin constitue avec les communes de Busséol, Chauriat, Corent, Dallet, Espirat, La-Roche-Blanche, Laps, Le Crest, Les Martres-de-Veyre, Orcet, Parent, Plauzat, Veyre-Monton, ... un réel territoire de développement. L'intégration de l'Ecopôle et de Chadieu renforce également cette dimension. Nous sommes également sur un tronçon stratégique à proximité forte des deux Parcs Naturels Régionaux ce qui en fait une vocation d'itinérance importante.

Nous noterons qu'afin de rapprocher le territoire du PNR Livradois-Forez et la vallée de l'Allier, l'ensemble Pont-du-Château Ecopôle Billom Lezoux constituerait un territoire pertinent de développement touristique.

E. Tronçon « Saint-Yorre | Pont-du-Château »

Maringues

La ville de Maringues est apparue à l'échelle de la voie verte entre Pont-du-Château et Saint-Yorre ainsi qu'à l'échelle métropolitaine comme un pôle structurant prioritaire à développer. Bénéficiant de plusieurs atouts singuliers tels que les tanneries. Cette ville pourrait être le "carrefour" d'un maillage entre Pont-du-Château et Saint-Yorre ainsi qu'entre Riom et Thiers. La liaison sur l'axe Allier de Vichy Val d'Allier et du Grand Clermont dépend largement de la capacité de ce pôle à devenir structurant. La proximité de Maringues avec Puy-Guillaume, l'Allier, la Dore et le PNR du Livradois-Forez en font un tronçon intéressant d'un point de vue d'itinérances multimodales (canoë, vélo, randonnée, voiture). Sur le long terme, il pourrait être intéressant compte tenu de la position stratégique de Maringues entre Saint-Yorre et Pont-du-Château qu'un site d'animation sur la rivière Allier vienne compléter les structures potentielles à Vichy, Pont-du-Château, l'Ecopôle, Chadieu, Issoire, Brassac-les-Mines et la maison du saumon à Brioude. Par exemple les tanneries souvent implantées à proximité des rivières -car elles utilisent de grandes quantités d'eau- pourrait faire l'objet d'un site d'animation.

Riom

La ville de Riom plus à l'ouest est directement connectée à l'autoroute A71 liée à la A719 vers Vichy et A89 vers Brive-la-Gaillarde. Cette position favorable fait de Riom une porte d'entrée Nord-Ouest d'importance du pôle métropolitain. Réussir à capter une clientèle touristique sur l'autoroute et la diffuser sur l'ensemble du territoire nous paraît être un objectif essentiel de ce pôle structurant. Son intégration au sein du Grand Clermont et les services et équipements associés à ce caractère urbain sont à renforcer notamment vis-à-vis des communes limitrophes au nord (Riom Nord / Mons / Randan / rive droite de la Sioule).

Thiers

La ville de Thiers est au carrefour entre l'A89³¹ (Lyon/Saint-Etienne/Clermont-Ferrand) et la départementale 906 parcourant le PNR du Livradois-Forez sur l'axe nord sud reliant les villes de Vichy, Thiers, Ambert, La Chaise-Dieu et Brioude. Ce positionnement stratégique très favorable et sa visibilité au moins nationale d'activité industrielle de coutellerie en font une porte d'entrée Est d'importance du pôle métropolitain. L'attractivité touristique de ce pôle est à entretenir ainsi que son caractère urbain offrant équipements et services. Son rôle de "porte d'entrée" est couplé à l'importance de l'itinérance possible sur la Dore et dans l'ensemble du PNR Livradois-Forez.

Le travail sur la voie verte métropolitaine -que nous aborderons plus tard dans ce rapport- fait partie d'une stratégie de dynamisation de ce tronçon en mettant en lien les communes et EPCI présentes. Ce projet est une illustration concrète d'une mise en valeur de cette section par un projet d'aménagement structurant.

F. Tronçon « Vichy Val d'Allier »

La communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier constitue la porte d'entrée Nord-Est du pôle métropolitain et se situe stratégiquement sur les bords de l'Allier. Il nous est apparu intéressant que ce territoire contribue en priorité à la mise en valeur de la rivière Allier via un site d'animation (ex : maison de la rivière, passe à poisson, ...). Il doit également permettre aux touristes d'obtenir un document d'itinérance présentant le territoire métropolitain mettant en avant l'ensemble des lieux d'intérêt. Ce pôle doit consolider ces atouts existants que sont l'intérêt touristique tourné vers le thermalisme et la culture du bien-être ainsi que son importance urbaine en terme d'équipements et de services. L'itinérance est à envisager au travers du rapprochement des montagnes Bourbonnaises dans le cadre des fusions d'EPCI en 2017 et la continuité de la rivière vers Moulins.

Conclusion

Cette réflexion que nous avons menée sur les pôles structurants du territoire métropolitain nous a permis d'avoir une première approche de ce qui pourrait être une stratégie de développement suivant une logique de complémentarité entre sections du Sud au Nord du territoire. Ce travail qu'il faudra poursuivre fait le lien entre une cohérence de développement sur l'axe Allier ainsi que sur les axes Est et Ouest. L'intérêt est d'avoir une approche systémique du pôle métropolitain, organisée en plusieurs systèmes (tronçons) définis par leurs dynamiques internes qui interagissent et entrent en complémentarité. C'est une grille de lecture que nous pensons transposable à d'autres défis du pôle métropolitain tels que l'économie et la mobilité.

La poursuite de notre réflexion s'est davantage focalisée sur l'interaction d'itinérance entre ces pôles que nous détaillons dans la partie suivante.

³¹ Autoroute 89

Etude de cas d'un pôle structurant : Une porte d'entrée pour le Pays d'Issoire

a. Méthodologie

Nous avons choisi de prendre comme exemple d'étude de cas d'un pôle structurant le Pays d'Issoire et plus précisément la commune d'Issoire. En effet, la commune fait partie de notre échelle d'étude conceptuelle et comme le précise le SCoT, la communauté de commune souhaite se développer davantage ; c'est pourquoi elle nous a demandé de travailler sur la proposition d'aménagements d'un terrain situé sur la commune.

Afin de répondre à cette demande, nous avons dans un premier temps recueilli des informations sur la commune via l'INSEE et l'office de tourisme ainsi que par l'intermédiaire de Monsieur Godard notre tuteur et chef de projet du développement local à Issoire Communauté. De ces données nous avons pu établir des enjeux et des objectifs, et enfin proposer des aménagements.

La proposition d'aménagements a fait suite à plusieurs sorties de terrains et rencontre d'acteurs qui nous ont permis de mieux connaître le territoire et de recenser les réels besoins à l'échelle du Pays.

Enfin nous avons utilisé le programme de modélisation SketchUp afin d'apporter un visuel à notre proposition.



Figure 76 : Plan du cœur de la ville d'Issoire

Photo : Claire ALIX

b. Contexte



Figure 77 : La ville d'Issoire

Photos : Claire ALIX

La commune d'Yssoire, devenue Issoire à l'époque de la révolution, est restée agricole jusqu'en 1895. L'une des principales et seule activité économique deviendra alors la batellerie, grâce à la rivière Allier qui permet de transporter des marchandises et principalement du bois de sapin. Il faudra attendre l'année 1831 pour que le premier pont sur l'Allier soit construit à Parentignat, et ne rende plus nécessaire le passage par un bac. Mais en 1855, l'arrivée du chemin de fer entraîne la faillite des bateliers. L'installation d'un régiment d'artillerie donnera alors un peu de souffle à l'économie. Cependant l'essor économique de la ville date du milieu du XX^{ème} siècle, avec l'installation d'une importante usine métallurgique.

Situation géographique

La commune d'Issoire est située dans le département du Puy-de-Dôme et fait partie de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle est l'une des quatre sous-préfectures du département avec Ambert, Riom et Thiers. Située au Sud de Clermont-Ferrand, la commune partage le même espace urbain que celle-ci.



Figure 78 : La ville d'Issoire en Auvergne

Source : issoire.fr & gitelesmeuhenauvergne.wifeo.com

Limitrophe des communes de Pardines, Saint-Yvoine, Orbeil, Perrier, Solignat, Bergonne, Le Broc et Parentignat, Issoire est bordée à l'Est par la rivière Allier et l'autoroute A75, et traversée par un des affluent de l'Allier, la Couze Pavin.

Socio-démographie

La ville d'Issoire compte plus de 15 000 habitants pour une superficie de 19.7 km². « *Le Pays d'Issoire Val d'Allier Sud est un territoire attractif pour les ménages, notamment de l'agglomération clermontoise, compte tenu de la qualité de son cadre de vie, du prix du foncier accessible et de sa bonne desserte routière. Le territoire connaît ainsi une croissance démographique depuis plusieurs années, qui nécessite de nouveaux logements, équipements et services.* » SCoT Pays d'Issoire

Patrimoine naturel et bâti

Le Pays d'Issoire est marqué par une grande diversité de paysages, les façons de vivre des habitants et les mémoires. Ce territoire, doté d'un climat plutôt favorable, a connu un peuplement précoce qui a emprunté d'ancestrales voies de communication. C'est de cette histoire que découlent les traces de l'art roman dont l'abbatiale Saint-Austremoine qui est l'une des plus belles églises romanes d'Auvergne. Elle fut bâtie au XII^{ème} siècle grâce à différentes arkoses et calcaires, et est classée monument historique depuis 1835.

La commune possède un patrimoine bâti et naturel riche avec la Tour de l'horloge, le pont de Parentignat -port attractif de l'Allier du 17^{ème} au 19^{ème} siècle servant à l'exportation de bois. Il a été construit en 1831 et est resté en service jusqu'en 1976, malheureusement infranchissable actuellement du fait de sa vétusté-, le musée de la pierre philosophale, le centre d'art contemporain Ckaroutzos, le centre d'art Roman Georges Duby ainsi que de nombreux jardins.



Figure 79 : Eglise Saint-Austremoine d'Issoire
Photo : Claire ALIX



Figure 80 : La Tour de l'Horloge & Le Pont de Parentignat
Photo : Claire ALIX



*Figure 81 : Centre d'art contemporain & Musée de la Pierre Philosophale
Photos : Claire ALIX*



*Figure 82 : Jardins & Square à Issoire
Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT*

La commune est d'ailleurs valorisée par plusieurs labels qui prouvent la qualité mais surtout l'investissement et la fierté de la commune à faire découvrir et à partager ses richesses.

Labels



Figure 83 : Les Labels de la ville d'Issoire
Source : Google image

La ville est adhérente et membre fondateur de l'association des « Plus Beaux Détours de France » qui regroupe plusieurs villes françaises de 2 000 à 20 000 habitants.

Elle détient le label Via75 créé en mars 2013, qui regroupe les « Perles Vertes et les Itinéraires de Découvertes de l'A75 ». Le réseau réunit les territoires situés le long de l'A75, de l'Auvergne à la Méditerranée. Les territoires Via75 possèdent des patrimoines emblématiques uniques et sont faciles d'accès.

Le label Villes et Pays d'Art et d'Histoire s'adresse aux villes qui possèdent un patrimoine important et s'engagent à le valoriser ; la ville d'Issoire possède ce label.

La commune est Ville Fleurie et détient trois fleurs qui la positionne à la deuxième place en Auvergne au palmarès du fleurissement. La ville compte 80 ha d'espaces entretenus régulièrement, avec 180 000 plants à l'année et 2 000 arbres d'alignement.

Issoire est également labellisée ville santé OMS. La politique de ce label se fonde sur une appréhension positive et très large de la santé : améliorer la santé pour tous, réduire les inégalités, conditions de vie, de travail.



Figure 84 : L'entrée de ville d'Issoire
Photos : Claire ALIX

Équipements

“Le sport occupe une place de choix à Issoire, avec un niveau d’équipement sportif équivalent à celui d’une ville de 30 000 habitants et une Union Sportive Issoirienne (USI) riche de très nombreux bénévoles.” (Issoire.fr)



*Figure 85 : Les équipements d'Issoire
Source : cc-issoire.fr ; lamontagne.fr*

En effet, la commune possède de nombreux équipements sportifs : un centre aqualudique, 3 complexes sportifs, 4 gymnases, un stand de tir, une base de canoë-kayak, etc. Mais également un cinéma 3 salles, un foyer de jeunes travailleurs et une “Maison des Jeunes” proposant diverses activités ludiques et culturelles à thèmes pour les 12 à 25 ans. La commune compte près de 250 associations qui gèrent toutes les activités culturelles et sportives qui ont lieu dans les différentes infrastructures de la ville.

Environnement

La commune d’Issoire s’ouvre sur la plaine de la Limagne, une vallée fertile qui s’étend sur un axe Nord-Sud le long de l’Allier en direction de Brioude.

De nombreux atouts sont présents sur le territoire du Pays d’Issoire. Tout d’abord, la présence de la rivière Allier, dernière rivière sauvage d’Europe, est un élément structurant et identitaire du site. Les entités paysagères présentes sur le territoire sont variées. En effet, le Val d’Allier se trouve de part et d’autre de la rivière, les Limagnes d’Issoire et du Lembron, le Pays des Couzes, le Cézallier, et les plateaux du Bas Livradois. La ville d’Issoire est aussi traversée par un affluent de l’Allier, la Couze Pavin qui prend sa source dans les monts Dore. La ville est située entre deux Parcs Naturels Régionaux, le Parc Naturel des Volcans d’Auvergne à l’Ouest et le celui du Livradois Forez à l’Est.



*Figure 86 : Vue sur le PNR des Volcans d'Auvergne depuis Issoire
Photo : Charline TAGOT*

Ces parcs offrent une diversité paysagère à la ville et sont acteurs de son attractivité. La richesse patrimoniale contribue aussi à l'attractivité du territoire notamment reconnu par le label *Pays d'Art et d'Histoire*. Il existe actuellement une pression résidentielle sur le territoire qui implique la préservation de ces ressources naturelles.

Ainsi, dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays d'Issoire, nous retrouvons, parmi les grands enjeux du territoire, des points concernant l'environnement :

- L'amélioration de la gestion du foncier par la mise en place notamment de politiques d'aménagement visant une utilisation économe de l'espace.
- La préservation de l'Allier pour assurer la pérennité de la ressource en eau, mais aussi la biodiversité associée à cette rivière.
- La valorisation du patrimoine naturel, architectural et patrimonial qui caractérise les différents villages du Pays, en lien avec les Parcs Naturels Régionaux (PNR) du Livradois-Forez et des Volcans d'Auvergne.

La carte ci-dessous, issue du SCoT du Pays d'Issoire, montre la diversité paysagère qui entoure la ville d'Issoire.

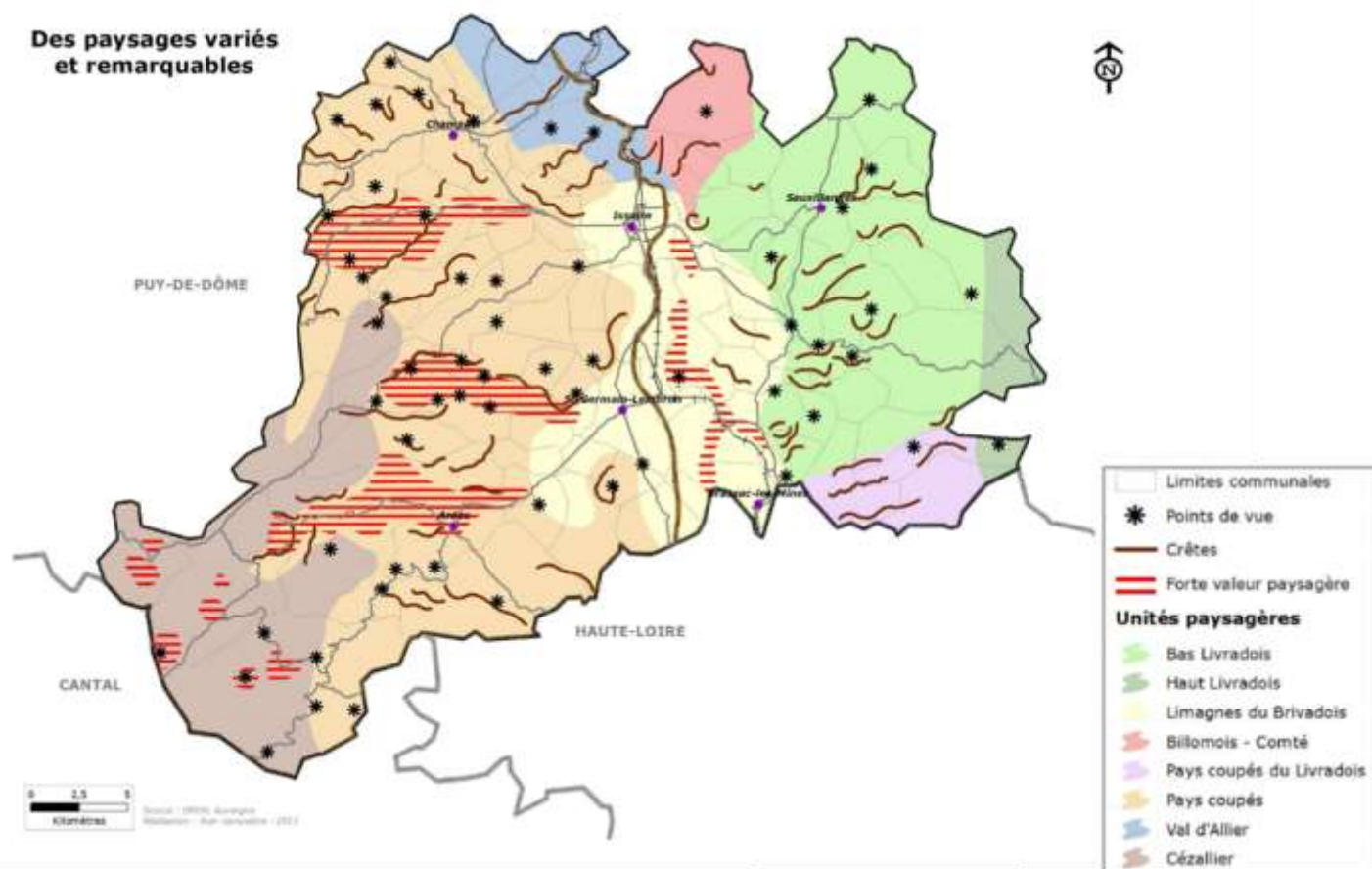


Figure 87 : Les paysages du Pays d'Issoire
Source : SCOT Pays d'Issoire

Ainsi, le patrimoine naturel diversifié de la ville et des alentours est une richesse à faire découvrir aussi bien aux habitants qu'aux touristes. La rivière Allier, bien que représentant une contrainte naturelle due à son caractère sauvage, est un atout paysager qui reste effacé et qui doit être mis en valeur. De plus, nous avons pu voir que la commune dispose de nombreuses richesses notamment dues au patrimoine bâti mais aussi aux nombreux équipements présents sur la commune.

c. Données de terrain

Un territoire connecté par les transports

Desserte routière

Le Pays d'Issoire bénéficie d'un bon niveau de desserte routière. En effet, il est traversé à l'Est par l'autoroute A75 reliant Clermont-Ferrand à Béziers. La ville d'Issoire est située sur une partie gratuite de l'autoroute. Quatre échangeurs desservent la ville. L'échangeur n° 11, au Nord ; le n° 12, desservant le quartier des Prés et Orbeil par la D9 ; le n° 13, desservant les quartiers Sud de la commune par la D996 et le n° 14, desservant l'aérodrome.

Cette autoroute est un vecteur de nuisances sonores et de pollution pour la ville. Cependant, elle permet une accessibilité aux différents lieux stratégiques de la ville comme la zone commerciale et la zone industrielle situées au Nord-Est d'Issoire.

Concernant le réseau de routes départementales, la D996 relie les Monts Dore et Champeix à l'Ouest, à Sauxillanges et Ambert à l'Est. Les routes départementales 9, vers le Nord-Est (Orbeil), 32, vers le Sud-Ouest (Solignat) et 713, vers Saint-Yvoine traversent la ville d'Issoire.

Desserte ferroviaire

Issoire possède une gare sur la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes-Courbessac. La ville est desservie par les trains express régionaux d'Auvergne en provenance ou à destination de Clermont-Ferrand. L'arrêt à cette gare est systématique pour les trains reliant Clermont-Ferrand à Brioude, Le Puy-en-Velay, Nîmes, Aurillac ou Béziers. Concernant la desserte ferroviaire de la ville, nous avons recensé le nombre de train en direction de Clermont-Ferrand entre 4h du matin pour les plus tôt de la matinée et 13h au plus tard.



*Figure 88 : Gare d'Issoire
Photo : Claire ALIX*

La situation de la gare à proximité du centre-ville facilite les échanges par ce mode de déplacement. En effet, la gare se situe à moins de 300 m du centre historique d'Issoire. Le temps de parcours pour aller à Clermont-Ferrand depuis Issoire est situé entre 25 et 40 min. D'après une étude de l'INSEE, la durée des trajets pour les salariés domiciliés dans l'espace rural est en moyenne inférieure à celle des résidents des pôles urbains. En effet, la moyenne serait de 32 minutes pour les résidents des pôles urbains contre 28 minutes pour ceux des pôles ruraux. Ainsi, le temps de trajet concordant avec la moyenne nationale, la présence de la gare en centre-ville et la fréquence des trains permet une bonne desserte ferroviaire de la ville. Ainsi, la commune d'Issoire est desservie par un axe ferroviaire attractif.

Réseau ferré et routier sur la ville d'Issoire

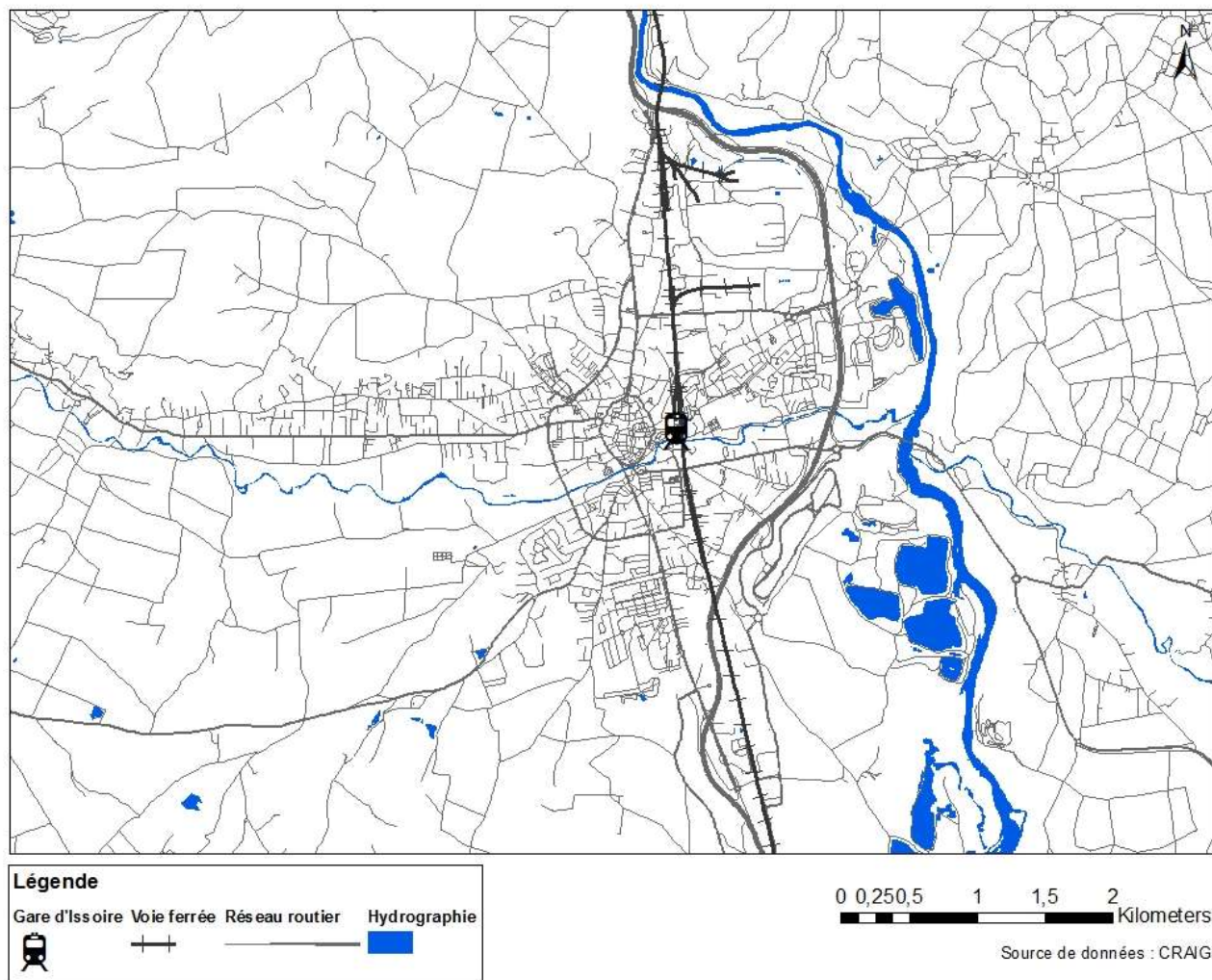


Figure 89 : Réseau ferré et routier de la ville d'Issoire
Réalisation : Charline TAGOT

Déplacements doux

Des pistes cyclables existent en centre-ville, permettant notamment de relier la gare aux jardins familiaux en longeant la Couze Pavin puis au plan d'eau du Mas en passant par la zone d'activité Le grand Mas. Ces espaces sont matérialisés par des marquages au sol.



Figure 90 : Piste cyclable et signalisation – Issoire
Photos : Claire ALIX

Un territoire équipé

La commune possède plusieurs commerces localisés essentiellement dans la zone d'activité du Grand Mas et des commerces de proximité : 4 fromageries, une boulangerie, une épicerie proposant des produits régionaux ainsi qu'un caviste,

L'offre d'hébergement touristique est bien développée puisque la commune possède 8 hôtels (2*** et 3**) soit plus de 300 chambres, une auberge, un gîte d'étape, un camping de 146 emplacements et une aire de camping-car de 6 emplacements. (Source : office de tourisme d'Issoire)



Figure 91 : Hébergement
Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT

Un territoire où les risques naturels et technologiques sont présents

Le risque inondation est situé principalement à l'Est de la ville, le long de la rivière Allier, comme nous pouvons le constater sur le Plan de Prévention des Risques Inondation³² d'Issoire. Ce risque reste assez éloigné de la partie urbanisée de la ville. La rivière Couze Pavin qui est un affluent de l'Allier est en partie inondable, de sa confluence avec l'Allier jusqu'aux portes de la ville.

Il existe deux types de risques inondation sur la commune :

- le risque de crue torrentielle par montée rapide de cours d'eau ou alors de crue à débordement lent de cours d'eau.
- le risque de rupture de barrage, en lien avec les cours d'eau.

Plan de Prévention du Risque Inondation



Figure 92 : PPRI d'Issoire

Source : <http://www.puy-de-dome.gouv.fr/plan-de-prevention-des-risques-d-a3672.html>

Les différents risques présent sur la commune peuvent être une limite au développement du territoire puisque ceux-ci, notamment le risque inondation, est un danger pour les populations et implique plusieurs contraintes en terme d'implantation de nouvelles infrastructures dans les zones concernées par le danger. Le potentiel du territoire ne peut donc pas être exploité totalement et de toutes les manières. Ces risques sont donc à prendre en compte lors de notre proposition d'aménagements.

Le terrain des Vigères

La communauté de commune possède un terrain de plus de 5 ha situé à proximité de la sortie 13 de l'A75 et bordé au Nord par la rivière Couze Pavin. Une partie du terrain est située en zone inondable (Aléa fort)

La proximité de l'autoroute est une opportunité à saisir pour capter les usagers, la commune souhaite donc que ce terrain devienne un lieu de passage et d'arrêt pour la population local et les voyageurs.

C'est ainsi que nous avons travaillé sur la proposition d'un programme pour le terrain des Vigères, la commune d'Issoire s'inscrivant dans notre stage comme un potentiel pôle structurant.

³² PPRI : Plan de Prévention des Risques Inondation



Figure 93 : Vues du terrain des Vigères
Photos : Claire ALIX

d. Enjeux et Objectifs

Enjeux

Bien que la population tende à vieillir ces dernières années, la commune d'Issoire possède de nombreux atouts dus à son patrimoine naturel et bâti, et aux nombreuses infrastructures culturelles et sportives qui permettent au territoire de se démarquer et de conserver un certain dynamisme.

En effet, la démographie montre que le territoire accueille de plus en plus de nouvelles populations notamment des travailleurs et des habitants, c'est pourquoi la mobilisation permanente des services techniques s'inscrit dans le cadre d'un urbanisme cherchant à préserver le centre-ville, limiter l'étalement urbain et donc la consommation d'espaces naturels en plus de développer les mobilités douces pour réduire l'impact de la ville en terme de pollution.

Lors de la révision de son POS (Plan d'Occupation des Sols) en PLU (Plan Local de l'Urbanisme), la commune d'Issoire a pu engager une nouvelle réflexion sur les grandes orientations d'aménagement et de développement, en identifiant les besoins et les perspectives de son territoire.

Les grands axes du PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) reprennent les ambitions de la commune ; en voici les principaux :

- *[...] Créer de nouvelles capacités d'accueil intercommunal tout en maîtrisant les impacts environnementaux des zones d'activités. [...]*
- *Renforcer le potentiel touristique de la commune. [...] Améliorer la perception de la ville depuis l'autoroute.*
- *Développer les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et redéfinir le partage de la voirie dans un sens plus favorable à l'animation urbaine. [...]*
- *Faire du patrimoine architectural et paysager et de la qualité environnementale un axe prioritaire de développement support de la qualité de vie et de l'attractivité touristique.*

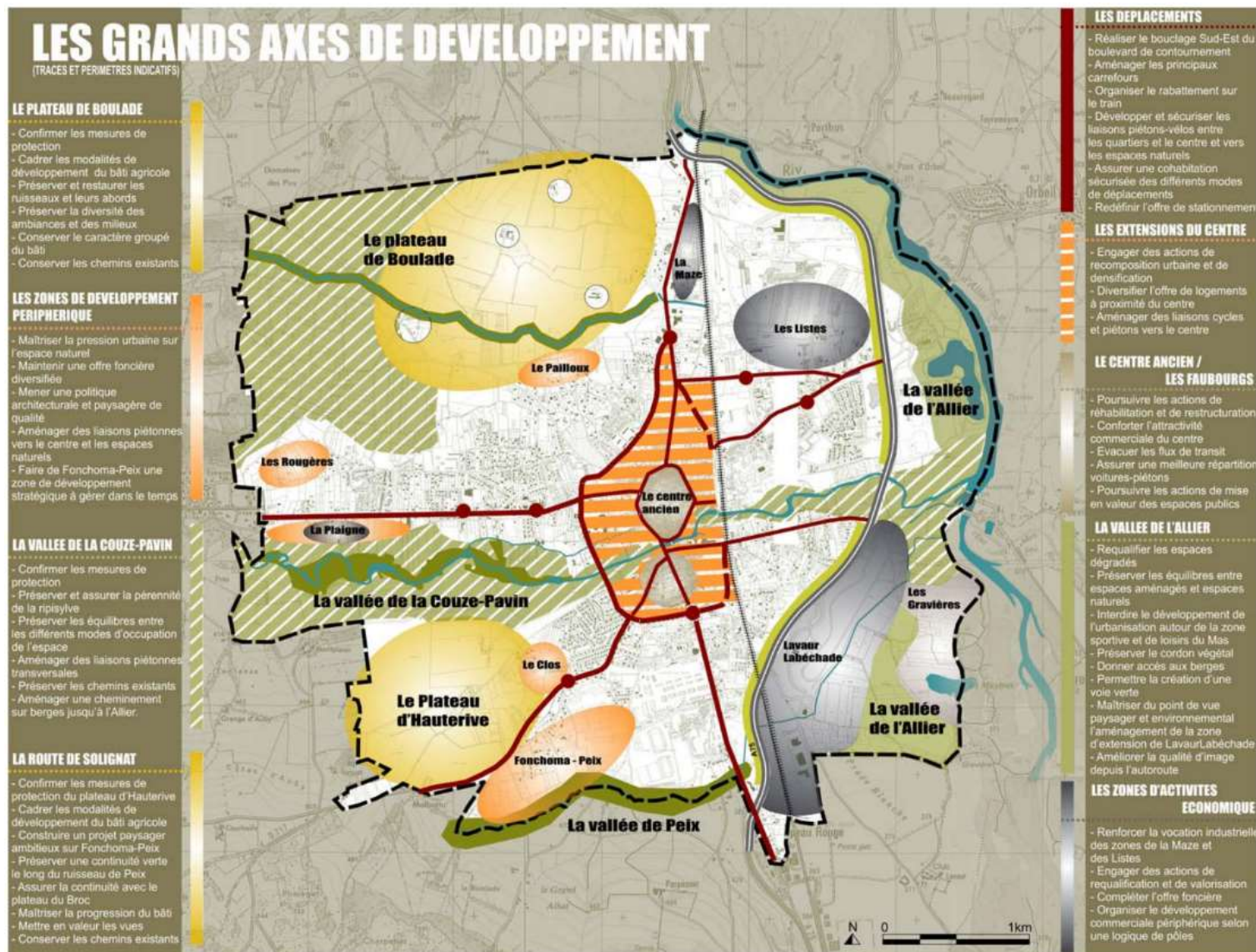


Figure 94 : Les grands axes de développement

Source : SCOT Pays d'Issoire

Les principaux enjeux sont donc l'intégration du terrain des Vigères dans le développement local d'Issoire, de garantir une visibilité du patrimoine naturel et culturel du territoire, de capter une clientèle variée et enfin d'assurer la cohérence des aménagements sur l'axe Allier.

Objectifs

La ville d'Issoire fait partie de la Communauté de Commune Issoire Communauté. Celle-ci est un des EPCI composant le Syndicat Mixte Métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne. A travers la Communauté de Commune Issoire Communauté, la ville d'Issoire prend parti des défis du pôle métropolitain notamment celui de la *Rivière Allier* dont les principaux objectifs sont la réappropriation de la rivière Allier par les habitants, et la mise en valeur de celle-ci à travers un projet de voie verte.

En effet, les politiques thématiques du PADD ci-dessous sont bien en accord avec plusieurs des défis du pôle métropolitain.

Activités, services et commerces

Valoriser les zones d'activités existantes et favoriser le recyclage foncier

Végétaliser les délaissés

Développer les circulations piétonnes et cycles

Aménager des espaces de détente

Compléter l'offre foncière

Permettre l'accueil d'activités nouvelles

Faire de la qualité environnementale, paysagère et architecturale une priorité

Renforcer l'attractivité touristique

Améliorer la qualité d'image depuis l'autoroute

Mettre en valeur le patrimoine architectural et paysager et le rendre accessible

Améliorer la signalétique

Renforcer la communication

Déplacements et circulation

Limiter le recours à l'automobile

Accompagner l'augmentation de l'offre ferroviaire notamment vers Clermont-Fd et vers le bassin minier et le Brivadois

- Organiser le rabattement (transports en commun, co-voiturage) ;
- Adapter l'offre de stationnement ;
- **Développer les liaisons piétonnes et cycles** depuis les quartiers résidentiels
- Permettre l'aménagement d'une voie verte entre la rue du Dr Sauvat et la gare
- Permettre le stationnement sécurisé des cycles à proximité de la gare
- Réaménager le franchissement de la Couze au niveau du chemin du Bout du Monde

Aménager de véritables liaisons piétonnes-deux-roues Est-Ouest dissociées des axes structurants dont l'emprise est insuffisante pour permettre un aménagement satisfaisant (chemin de la Plaigne, berges de la Couze)

Aménager le chemin des Vigères pour permettre des liaisons piétonnières et cycles agréables entre le quartier « Les Croizettes » et la ZAC des Prés par la vallée de la Couze.

Améliorer le maillage ville-nature

Mettre en valeur les cheminements existants dans la vallée de la Couze.

Aménager le cheminement sur berge rejoignant l'Allier par le centre-ville

Préserver les cheminements existants dans la vallée de l'Allier

Aménager une promenade cycles et piétons dans la zone de Mayères

Créer une liaison piétonne-deux-roues entre la zone des Mayères et le plan d'eau du Mas

Permettre à terme la création d'une voie verte le long de l'Allier

Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite dans les aménagements futurs

Paysage, patrimoine et environnement

Préserver et revaloriser la vallée de l'Allier

Aménager la zone des Mayères

Préserver les équilibres entre espaces aménagés et espaces naturels

Donner accès aux berges : Permettre à terme la création d'une voie verte

Préserver les qualités d'ambiance de la vallée de la Couze Pavin et donner accès à la rivière

Affirmer une exigence forte en matière environnementale

Tendre vers un mode de développement qui réduit les déplacements automobiles source majeure de pollution de l'air : **développer les liaisons douces.**

Prendre en compte les risques inondations et industriels : choisir des sites de développement de l'habitat à l'écart des zones de risques

Économiser les ressources en eau et en énergie par la mise en place de mesures spécifiques.

Les objectifs sont donc de faire du terrain des Vigères une porte d'entrée visible et attractive pour la ville d'Issoire et, à plus long terme, de renforcer le statut de pôle structurant du territoire métropolitain.

e. Propositions d'aménagements

Permettre l'accès au terrain

Le terrain des Vigères est actuellement difficile d'accès du fait du chemin existant en mauvais état et étroit. Il faudra donc prévoir un élargissement de la voirie existante ; la largeur des voies pour les routes principales est de 3,50 m toutefois, elle peut être de 3 m en cas de contrainte de site, c'est le choix que nous avons fait. Une modification du carrefour en contrehaut du terrain où passe la départementale D996 est à envisager afin de fluidifier le flux de voiture. La signalisation devra être modifiée et améliorée.



*Figure 95 : Chemin d'accès au terrain des Vigères
Photos : Claire ALIX*

Concernant le terrain à proprement parler, divers aménagements seront à réaliser afin d'accueillir le public dans les meilleures conditions possibles. En effet, subvenir aux besoins de celles et ceux qui s'arrêteront en équipant la parcelle de sanitaires, poubelles, espaces de repos, parking de stationnement, espaces de divertissements, etc. est indispensable.

Il ne faut cependant pas oublier qu'une partie du terrain est situé en zone inondable et donc qu'il ne sera pas possible de construire tout type de structure.

Répondre aux besoins

Stationnement

Pour le stationnement des véhicules nous avons choisi de placer un parking de 150 places dont des stationnements PMR (Personne à Mobilité Réduite) ainsi qu'un espace de stationnement vélo et une aire de vidange pour les camping-cars dans la partie basse du terrain ; partie située en zone inondable, ces équipements ne présentant très peu de contraintes en cas d'inondation.



Figure 96 : Panneau de signalisation pour la vidange d'un camping-car
Source : <http://www.signaclic.com/>



Figure 97 : Parking automobiles
Réalisation : Florian FONTANAUD

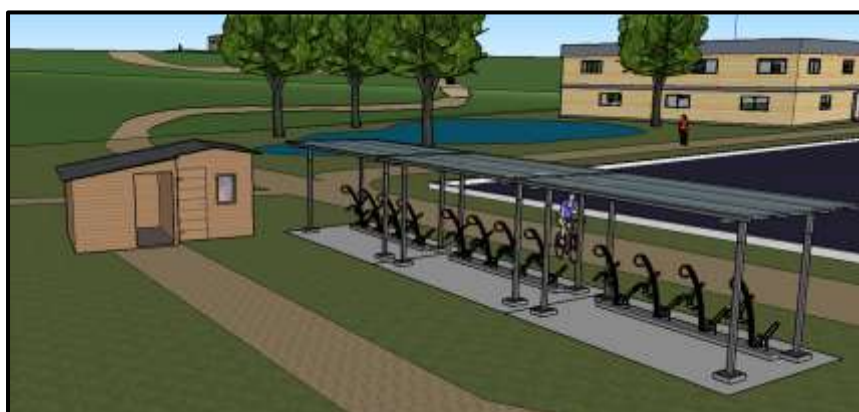


Figure 98 : Stationnement Vélo & Aire de Vidange Camping-Car
Réalisation : Florian FONTANAUD

En contre-haut du terrain, au niveau de la D996, un parking réservé aux transports collectifs facilitera le stationnement de ceux-ci.



Figure 99 : Stationnement bus et véhicules imposant
Réalisation : Florian FONTANAUD

Commodités

Des sanitaires, un point d'eau, des espaces de détente et de pique-nique, un parc de jeux ludique pour les enfants, un espace animaux pour que ceux-ci puissent faire leurs besoins et un loueur de vélos/rollers/trottinettes et autres dispositifs de promenade seront présents sur la parcelle. Ils permettront au public de se reposer et de se divertir pendant une durée souhaitée.

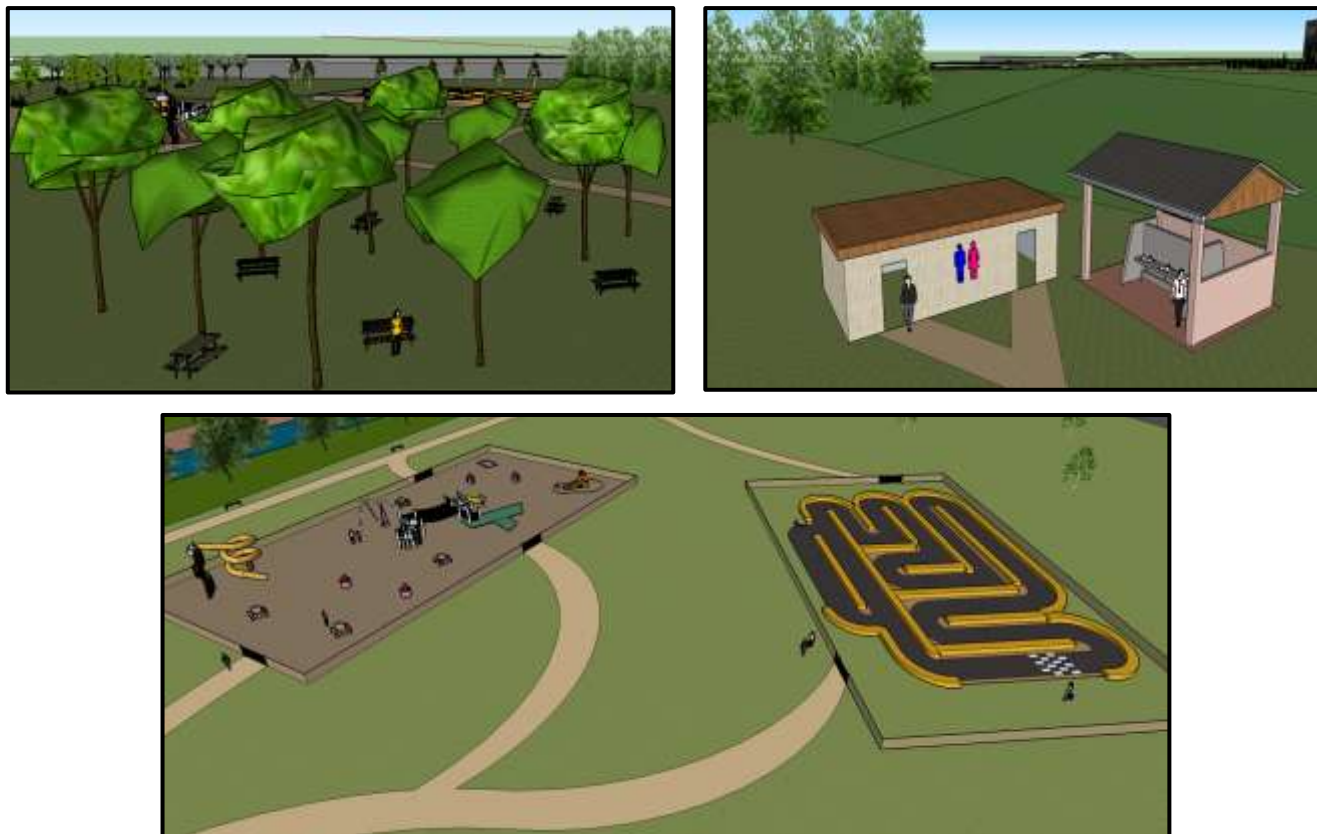


Figure 100 : Aire de pique-nique, Sanitaire & Espace de jeux
Réalisation : Florian FONTANAUD



Figure 101 : Espace Animaux
Source : googleimages

Concernant l'approvisionnement en carburant, cet espace sera complémentaire de la zone commerciale située au Nord du terrain, au niveau du Carrefour, sortie 12 de l'autoroute 75.

Un point d'entrée stratégique au Pays d'Issoire

L'emplacement du terrain est une porte d'entrée idéale à la ville d'Issoire. Ce site doit donc permettre de mettre en avant les nombreux atouts naturels et patrimoniaux du territoire. Nous avons recensé des paysages divers qui offrent une richesse importante de productions locales. En effet, plusieurs produits AOP/AOC (Appellation d'Origine Protégée/Appellation d'Origine Contrôlée) sont présents dans la commune dont 5 fromageries et une cave de vins des Côtes d'Auvergne. Ainsi, ce patrimoine pourraient être mis en avant par un espace de vente de produits locaux (produits du terroir ; local et à l'échelle de la région) ainsi qu'un service de restauration utilisant ses spécialités,

Les acteurs présents sur le territoire pourrait être associés comme partenaires du projet, nous pensons notamment au « P'ti Marché Auvergnat » et « Les 6 saisons » qui sont des commerces de producteurs locaux. (<http://www.leptimarche-auvergnat.fr/>)



Figure 102 : Panneau "Point d'information" - Source : <http://www.signastore.fr/>

Au-delà du terroir qui serait présenté au travers de la découverte culinaire, il est important de mettre en avant le patrimoine naturel, culturel et architectural du territoire. Ainsi, un point d'information annexe à l'office de tourisme permettrait de référencer les activités proposées au sein de la commune mais également à l'échelle du Pays. Cet espace pourrait être ouvert les week-ends durant la période hivernale et plus fréquemment durant la période estivale où la fréquentation du site devrait être la plus importante. Il semble cependant important de diriger les touristes souhaitant découvrir le centre-ville vers l'office de tourisme qui se situe à moins de 2 km du terrain des Vigères.

Un rapport privilégié avec l'eau et les rivières

L'eau est un marqueur identitaire du territoire, en effet, celle-ci est présente à travers le Plan d'eau du Mas, les gravières et leur exploitation, le circuit des sources salées et la rivière Couze Pavin affluent de la rivière Allier. Ainsi, il semble pertinent de mettre en place un espace ludique et de découverte ; cet espace permettrait d'informer et d'éduquer le public sur l'eau, par exemple en présentant des lieux d'intérêts hydrologiques, l'activité des sablières mais également de sensibiliser tout type de public aux gestes éco citoyens. Ce concept de « maison pédagogique » à thème s'est déjà développer à divers endroits de France. Ainsi, par exemple, la Maison de l'eau de la Vallée Borgne, installée dans un ancien moulin, est faite d'une exposition moderne et ludique qui présente les spécificités des milieux naturels cévenols, l'histoire de la gestion économe de l'eau en Cévennes et mène à une réflexion sur l'importance de l'eau et l'urgence de préserver sa qualité. Pour ce faire, une visite de 1h30 est proposée. Celle-ci est accessible aux personnes à mobilité réduite. Elle est ouverte de juin à septembre.



Figure 103 : Circuit des Sources Salées
Source: <http://www.issoire-tourisme.com>

La maison pédagogique du site des Vigères serait donc une infrastructure intéressante pour la mise en valeur de la rivière Allier et de ses affluents. Elle permettrait d'accentuer l'appartenance du Pays d'Issoire à l'axe Allier et serait un point d'information de mise en valeur de l'ensemble de cet axe.



Figure 104 : Maison pédagogique
Réalisation : Florian FONTANAUD

Cette infrastructure serait complémentaire à d'autres infrastructures en lien avec la thématique de l'eau et de la rivière sur l'axe Allier. Au Sud d'Issoire se trouve la Maison du saumon dans la ville de Brioude. Celle-ci permet un voyage le long de la rivière Allier. Plusieurs aquariums permettent de découvrir les poissons présents dans la rivière. Le musée de la batellerie à Pont-du-Château permet de découvrir les activités sur la rivière des siècles passés tels que la batellerie et la pêche du saumon. Le bassin Houiller de Brassac-les-Mines où l'on peut visiter le musée de la mine et enfin un projet de maison de la rivière Allier actuellement à l'étude pour la ville de Vichy. C'est pourquoi le projet de maison pédagogique à Issoire permettrait une continuité dans la mise en valeur de la rivière et dans la sensibilisation auprès de locaux et des touristes de passage.



Figure 105 : Maison du Saumon à Brioude
Source: <http://www.aquariummaisondusaumon.com>

Connecter le terrain des Vigères aux points d'intérêt de la ville

Le site des Vigères constitue un nœud stratégique au carrefour d'itinéraires permettant de rejoindre le centre historique d'Issoire à l'Ouest, en passant par la gare, le plan d'eau du Mas au Nord-Est et la base de loisirs *Issoire Plage* au Sud-Est.

Le Plan d'eau du Mas



Le Centre-Ville



La Base de Loisirs : Issoire Plage



Figure 106 : Les points d'intérêts principaux
Photos : Claire ALIX

Le terrain des Vigères à Issoire

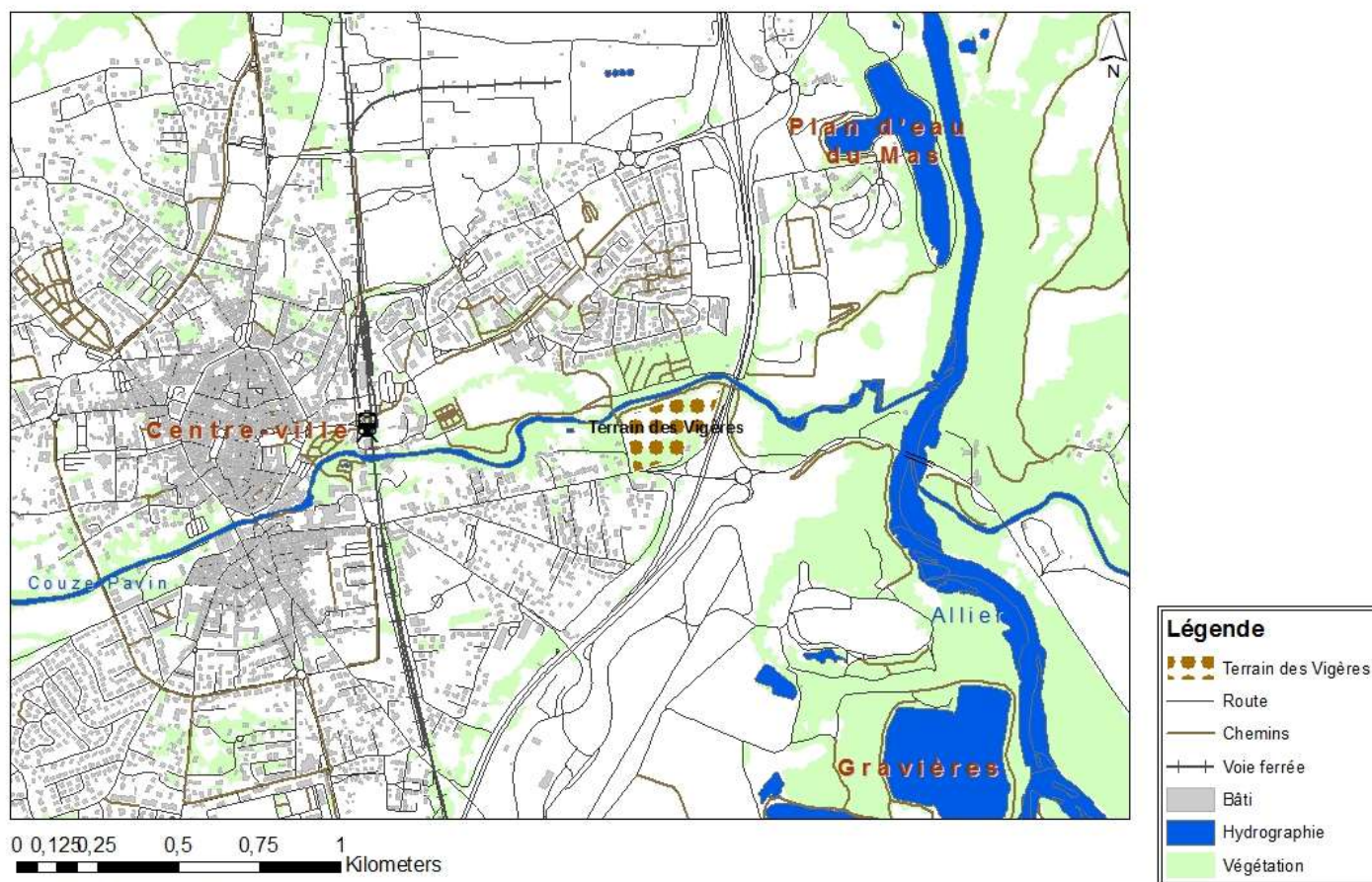


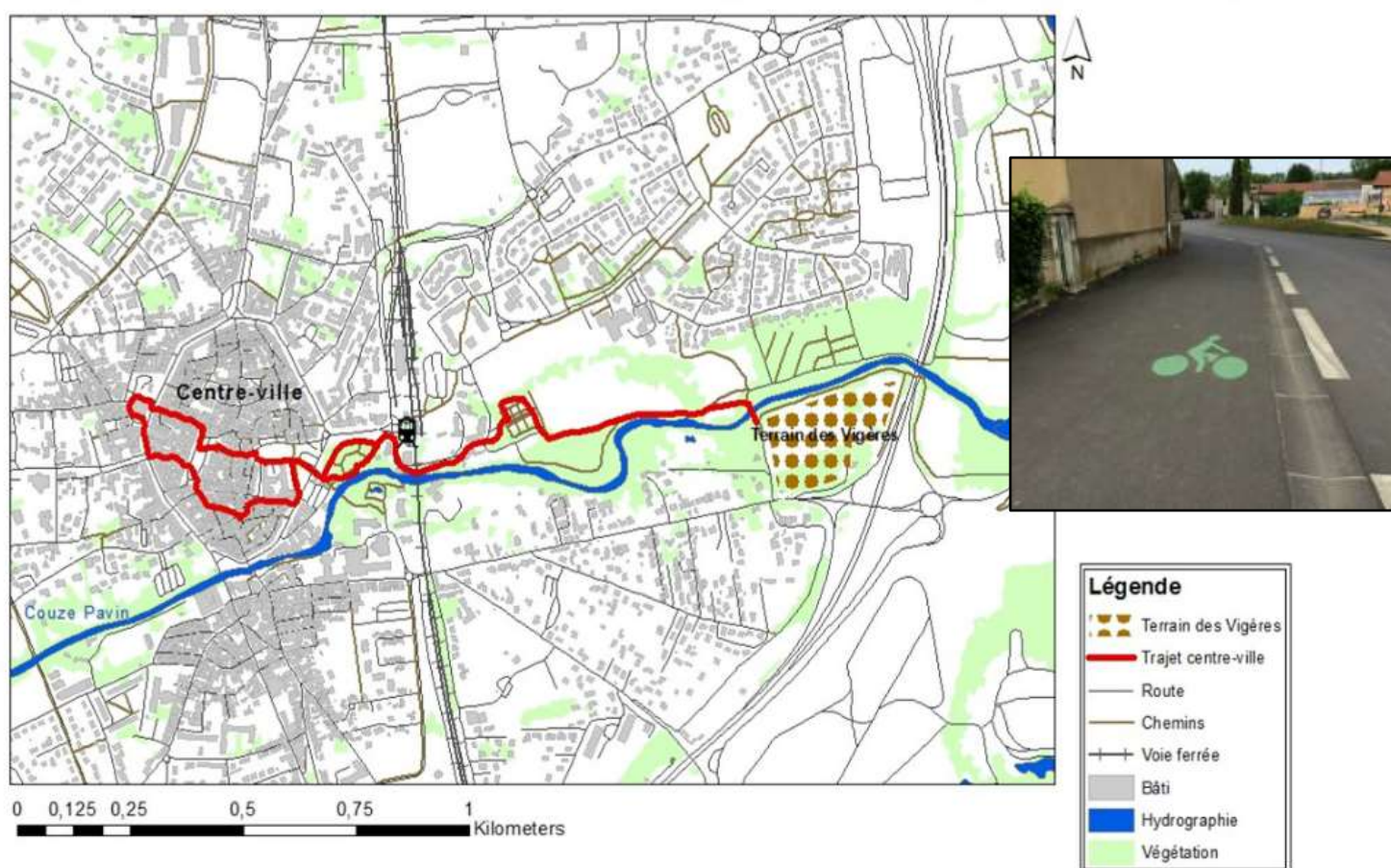
Figure 107 : Le terrain des Vigères à Issoire
Réalisation : Charline TAGOT

Se rendre au centre historique de la ville

Pour se rendre au centre-ville d'Issoire en partant des Vigères, il existe un itinéraire aménagé dont une partie est en site propre. Ainsi, depuis le terrain jusqu'aux terrains de sport, un chemin est aménagé le long de la Couze Pavin. Lors de notre travail de terrain, nous avons vu qu'à la suite de ce chemin une voie cyclable est aménagée au bord de la route jusqu'à la gare. Un stationnement cyclable est proposé à la gare pour les personnes qui souhaitent continuer à pied. Il est possible de rejoindre le centre-ville via un jardin public dans lequel se trouve des équipements type jeux ludique pour enfants, tables de pique-nique et du mobilier public ce qui en fait un espace de détente et de convivialité. L'accès à ce parc n'est pas interdit aux vélos. Une sortie du parc se trouve au niveau du musée de la pierre Philosophale sur la D716 ; en traversant cette route nous à l'abbatiale et au cœur du centre-ville.

Lors de cet itinéraire nous avons pu constater le manque de stationnement pour les vélos en centre-ville, il serait intéressant d'en installer Place Altaroche, d'autant plus que l'office de tourisme se situe à proximité immédiate de cette place.

Connexion possible entre le Terrain des Vigères et le Centre-ville d'Issoire



Distance Terrain | Centre-ville : 1,5 km

Revêtement : enrobés et graviers

Accès : piéton, vélo, rollers via chemin

Figure 108 : Connexion entre le terrain des Vigères et le centre-ville

Se rendre au Plan d'eau du Mas

Pour se rendre au plan d'eau du Mas depuis les Vigères, il faut tout d'abord traverser la Couze Pavin via le pont en site propre qui se situe au Nord-Ouest du terrain puis emprunter le chemin qui longe la Couze Pavin. Cet itinéraire est partagé avec les véhicules motorisés des personnes possédant des jardins familiaux. Ensuite, il faut emprunter une route donnant accès à la zone d'activité du Grand Mas, celle-ci est cependant bruyante du fait de la proximité immédiate avec l'autoroute et peu adaptée aux piétons et vélo du fait de la présence de véhicules. Le réaménagement d'un chemin existant le long des terrains sportifs permettra d'accéder au plan d'eau sans que les vélos ou les piétons passent par la route. Des voies réservées aux cycles seront également à prévoir au sein de la zone d'activité pour faciliter l'accès des usagers aux commerces et aux différents points d'intérêt (logements, activités sportives).

Connexion Terrain des Vigères - Plan d'eau du Mas existante

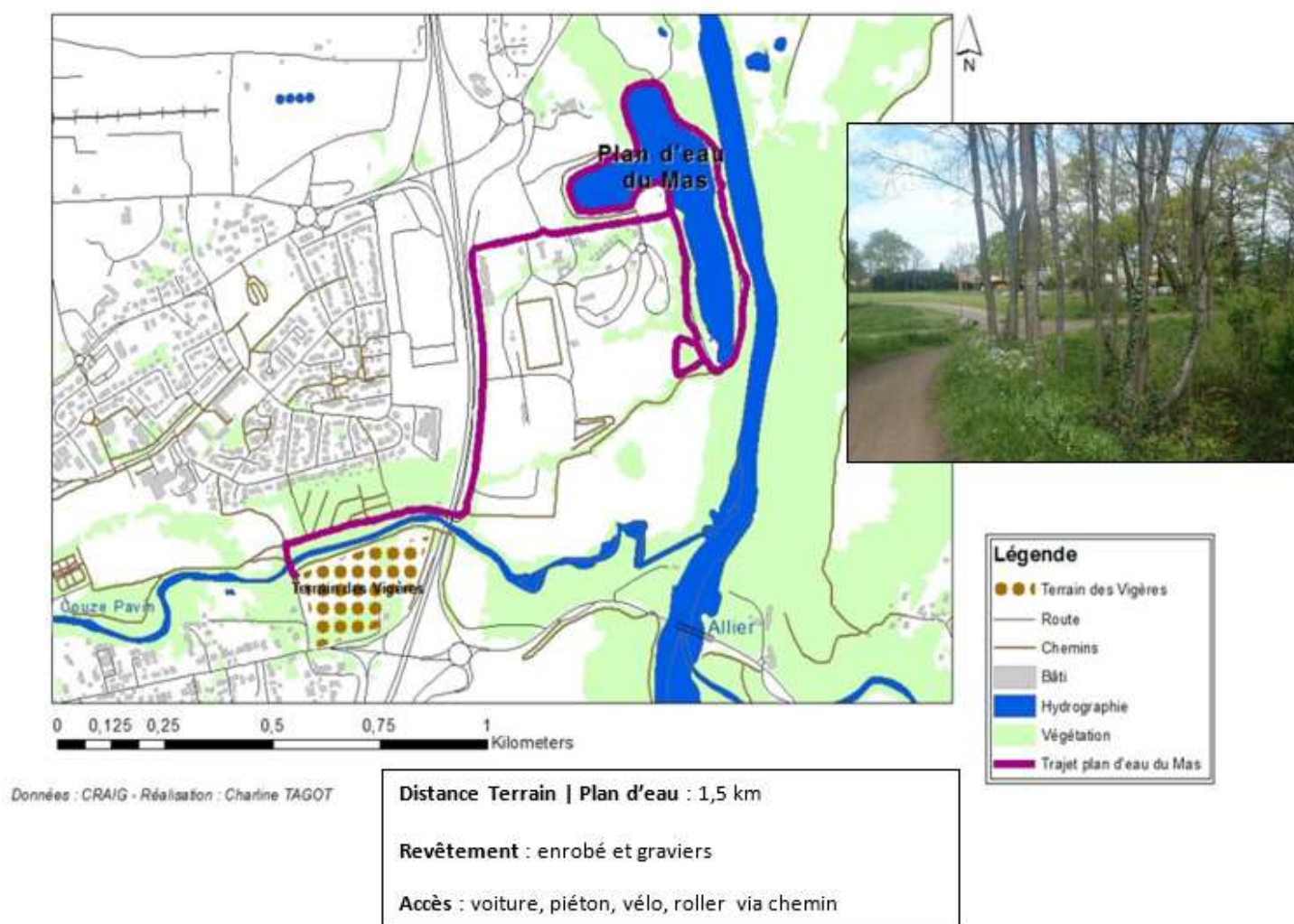
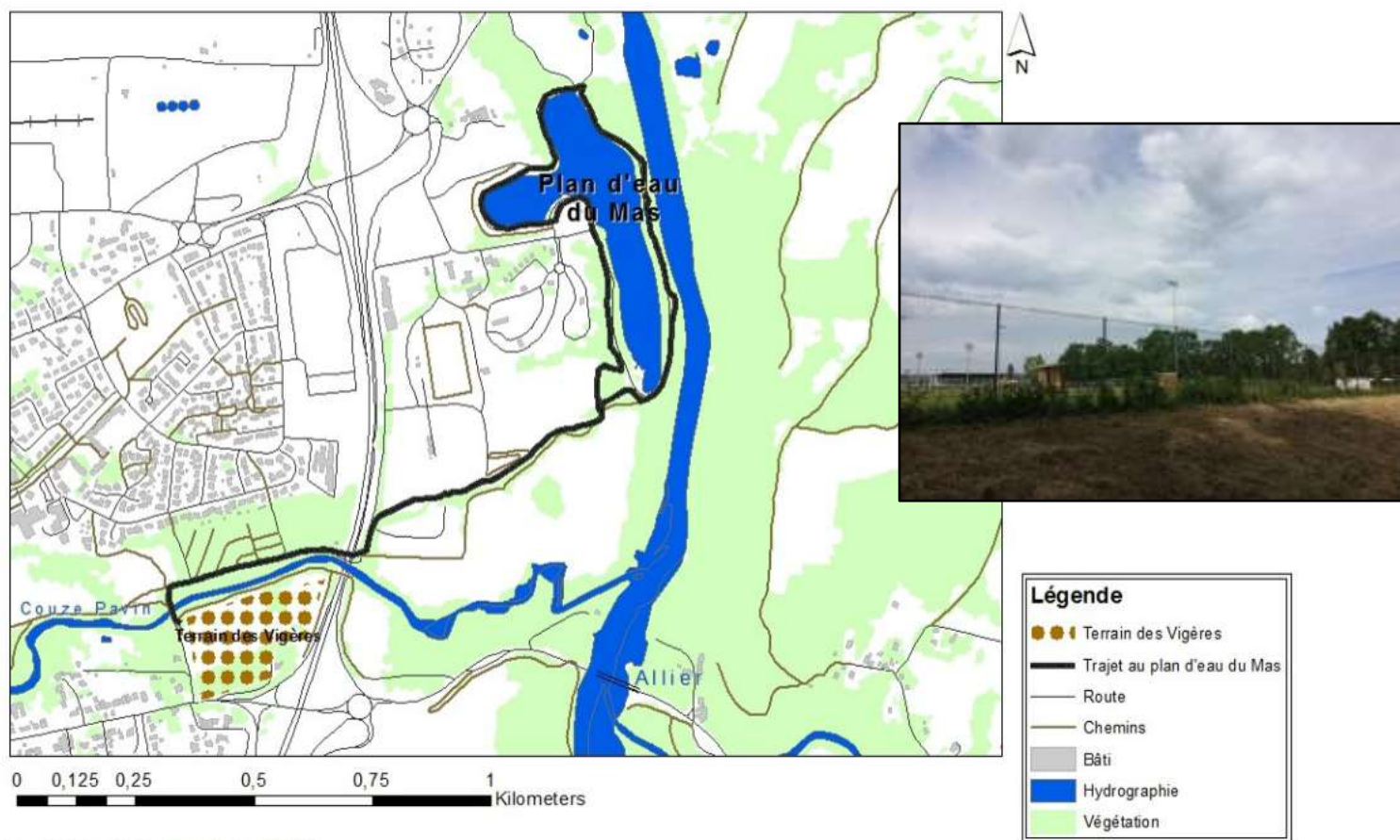


Figure 109 : Connexion actuelle entre le terrain des Vigères et le Plan d'eau du Mas

Relier le terrain des Vigères au plan d'eau du Mas



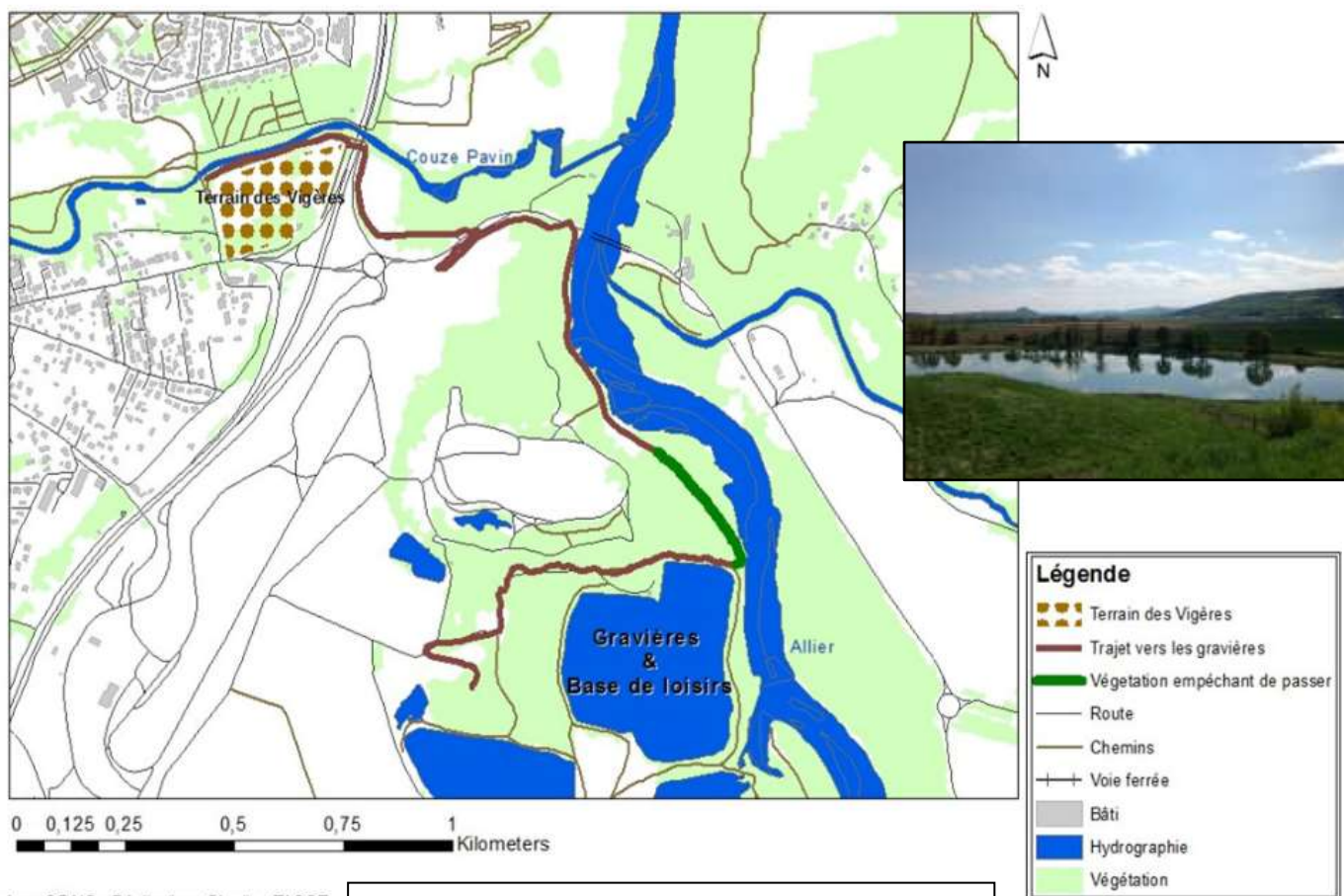
Données : CRAIG - Réalisation : Charline TAGOT

Figure 110 : Connexion possible entre le terrain des Vigères et le Plan d'eau du Mas

Se rendre à la base de loisirs et aux gravières

Le chemin vers les gravières reste globalement à aménager. Depuis le terrain, l'accès à l'Allier se fait par un chemin qui est autorisé aux voitures. Il est ensuite inévitable aujourd'hui de traverser la départementale très passante et donc dangereuse. Deux aménagements sont envisageables : le premier consiste à aménager un chemin le long de la départementale puisqu'un chemin existe sous le pont à proximité de l'Allier, le deuxième serait de creuser un tunnel sous la départementale, sécurisant alors sa traversée. Pour continuer jusqu'aux gravières il existe un chemin, cependant celui-ci est coupé par la végétation trop dense empêchant l'accès jusqu'à la base de loisirs. Le chemin est donc à aménager pour rendre l'accès possible.

Connexion possible entre le Terrain des Vigères et les gravières



Distance Terrain | Base de Loisirs : 2,3 km

Revêtement : chemins de terre, enrobé

Accès : chemin incomplet, végétation importante

Figure 111 : Connexion entre le terrain des Vigères et les gravières

Relier Issoire à la voie verte

Enfin, ces différents itinéraires pourront être reliés à la future voie verte via la route d'Orbeil et Le Broc. C'est ainsi que s'inscrit la commune d'Issoire dans le projet de voie verte et de pôle structurant à l'échelle du pôle métropolitain.

Les connexions entre le terrain des Vigères et les sites d'intérêt à Issoire

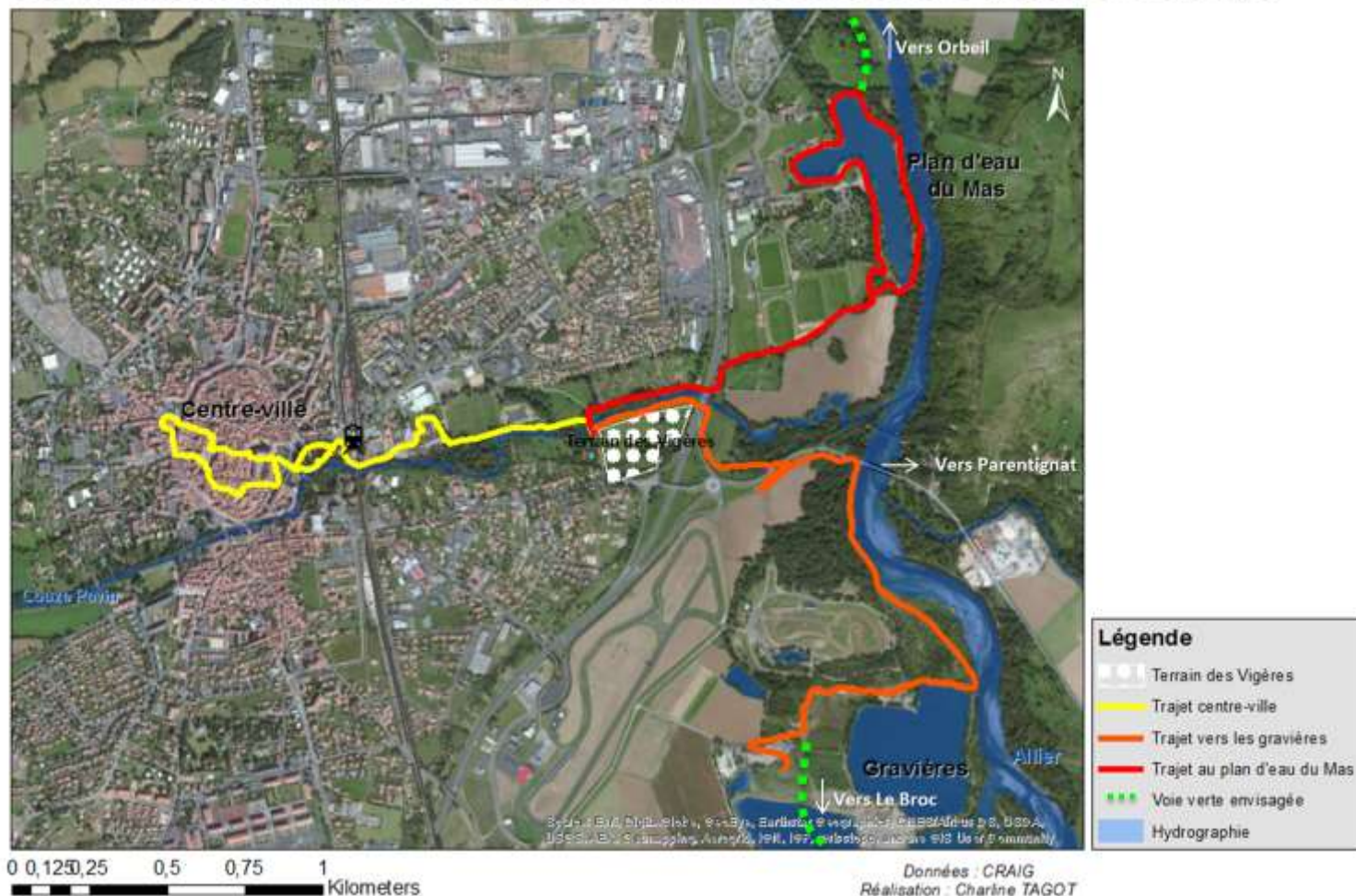


Figure 112 : Connexion entre le terrain des Vigères et les sites d'intérêt de la ville d'Issoire

Schéma d'itinérance du pôle métropolitain

a. Méthodologie

Le tableau AFOM (Atouts Faiblesses Opportunités Menaces) utilisé pour déterminer les différents pôles structurant sur le territoire étudié peut être réutilisé pour le schéma d'itinérance. En effet, les critères sélectionnés peuvent servir à identifier certains points nodaux dans l'itinérance du pôle métropolitain. Ainsi, l'isolement d'une commune, les connexions existantes entre différents points, le fait d'être un point nodal pour le pôle métropolitain sont autant de critères importants pour l'itinérance.

Mais celui qui semble le plus important parmi tous les critères reste la densité de l'offre touristique et notamment les activités d'itinérance déjà en place : location de vélos et de canoë, organisateurs de randonnées équestres ou pédestres... Leur rôle est déjà en place sur le territoire, un développement peut donc se faire autour d'eux.

Il s'agit par conséquent de faire un recensement de ces prestataires sur l'ensemble du pôle métropolitain voire en dehors si cela est nécessaire. De plus, il faut obligatoirement recenser les infrastructures présentes pour organiser l'itinérance, c'est-à-dire les différents sentiers de randonnée et circuits de découverte, les services en lien avec l'itinérance, les zones d'hébergement, etc.

L'ensemble de ces données permettent d'établir une offre complète à un instant t de l'itinérance sur le pôle métropolitain. Il peut se voir les dynamiques et les points forts de celle-ci ainsi que les manques qui freinent actuellement son développement et plus généralement le développement touristique du territoire. Le but final, une fois ces manques ciblés, il faut trouver les leviers d'actions pour les pallier en ciblant notamment quelques actions à engager en priorité.

b. Le schéma d'itinérance du pôle métropolitain

Ce schéma représente l'itinérance existante sur le pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne entre les différents pôles qui structurent cette itinérance ainsi que sur les principaux modes d'itinérance touristique, à savoir la randonnée pédestre, la randonnée équestre, les itinéraires cyclistes ou encore l'itinérance de canoë sur l'Allier.

Il est donc fait ici un recensement de l'offre de déplacements touristiques existante et des manques dans un objectif de maillage de l'offre ainsi que nos recommandations qui viendront la compléter avec des actions prioritaires à mettre en place. Nous ciblons ici l'itinérance visible à l'échelle métropolitaine, c'est-à-dire d'une envergure au minimum départementale dans un but de connexion des territoires pouvant avoir un intérêt dans le développement touristique du pôle métropolitain.

Schéma d'itinérance

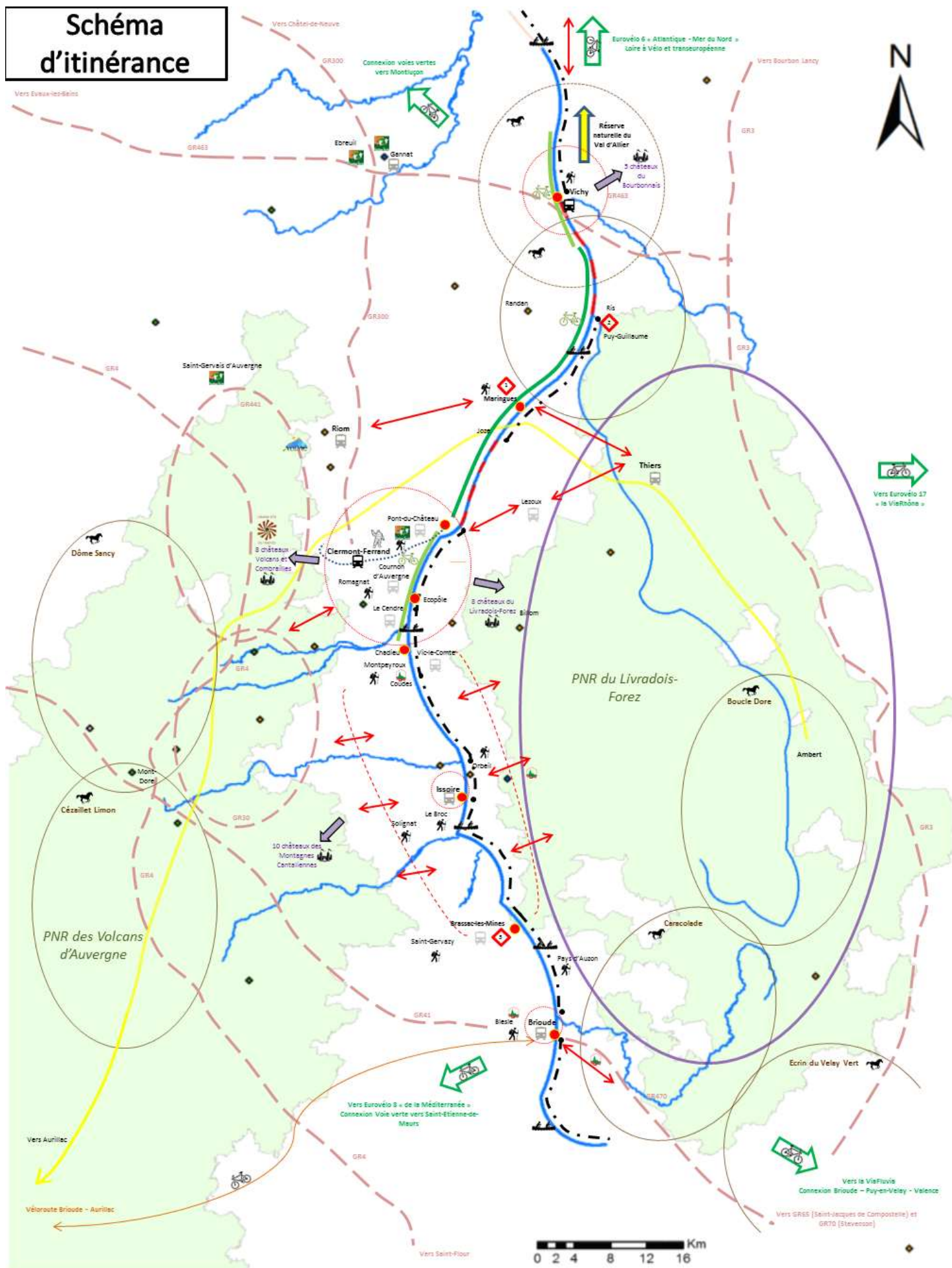
















Figure 113 : Schéma d'itinérance
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTAUD, Charline TAGOT

Légende :
















Sites touristiques

-   Châteaux d'Auvergne
-  Grands sites de France
-  Site de Volvic
-  Site de Volvic
-  Plus beaux villages de France
-  Sites d'animation
-  Lieux culturels importants
-  Patrimoine Bâti
-  Patrimoine Naturel
-  Autre

Connexions et manques

-  Lieux multimodaux
-  Connexions d'itinérance à faire
-  Actions prioritaires sur l'itinérance

Itinérance

-  Circuits de petite randonnée
-   Itinérance canoë  Haltes canoë
-  Itinérance cycliste  Itinérance voie verte
-  Connexions itinéraires cyclistes
-  Randonnée équestre  Randonnée équestre projetée
-  Sentiers de Grande Randonnée
-  Gare selon la fréquentation
-  Station verte
-  Route des métiers  Route des fromages
-  Cours d'eau

Réalisation :

Claire ALIX
Charline TAGOT
Thomas CAILLAUD
Florian FONTANAUD

Figure 114 : Légende du schéma d'itinérance

Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

La randonnée pédestre

Nous distinguons deux types de randonnées pédestres sur ce schéma d'itinérance : les parcours de Grande Randonnée référencés à l'échelle régionale et nationale de plusieurs centaines de kilomètres et des circuits de randonnée de quelques kilomètres référencés à l'échelle locale et départementale. Les premiers sont le plus souvent utilisés par des touristes de passage et n'ayant pas vocation à séjourner dans la région (même s'ils peuvent quand même avoir un intérêt économique) tandis que les autres sont pratiqués majoritairement par des populations locales dans la découverte d'un patrimoine de proximité.

Nous remarquons que de nombreux circuits de Grande Randonnée traversent le territoire : le PNR des Volcans d'Auvergne, du Nord au Sud le PNR du Livradois-Forez sur sa façade Est (GR3), Clermont-Ferrand par le Nord (GR300). Il existe également des connexions transversales établies par ces sentiers avec un GR arrivant de l'Ouest et passant par le sud de la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier (GR463) et deux autres quand ils sont mis bout à bout traversent de part en part le pôle métropolitain, du PNR des Volcans d'Auvergne vers le Puy-en-Velay en passant par Brioude (GR41 et GR470).

Les circuits de plus petites randonnées se retrouvent dispersés sur le territoire étudié avec une plus forte concentration recensée autour de l'axe Allier contrairement aux grands circuits plus ciblés sur les deux PNR. Ces circuits permettent eux de découvrir les plus beaux villages de France répertoriés, du patrimoine bâti ou encore du patrimoine naturel très présent sur le territoire comme avec la concentration de nombreux Espaces Naturels Sensibles.

Randonnée équestre

Il existe aussi des circuits de randonnées équestres répartis sur le territoire du pôle métropolitain, avec pour certains des points d'arrêt permettant de l'itinérance sur plusieurs jours. C'est un type d'itinérance moins pratiqué que l'itinérance pédestre mais qui reste importante dans un maillage de l'offre et qui pourrait permettre de déterminer des points multimodaux importants.

Il s'en dénombre ainsi deux sur le PNR des volcans d'Auvergne et deux autres sur la partie Sud du PNR du Livradois-Forez ; ces deux derniers en rejoignant un troisième encore plus au Sud (connexion possible vers le Sud de la Haute-Loire). Au Nord, il en existe un traversant l'Allier et rejoignant pratiquement Maringues et VVA en passant en partie sur le PNR du Livradois-Forez. A notre connaissance il existe un circuit de randonnée équestre en projection sur l'agglomération de Vichy-Val d'Allier rassemblant des petits circuits existants et pouvant créer de futures connexions (ex : avec les montagnes Bourbonnaises).

Itinérance Vélo

Il y a sur le pôle métropolitain très peu d'itinérance cycliste de grande distance (plusieurs centaines de kilomètres) mis à part la véloroute reliant Aurillac et Brioude au Sud. C'est la même chose pour les voies vertes où l'on retrouve les projets du Grand Clermont et de Vichy Val d'Allier, mais qui restent encore à être réalisés. La voie verte métropolitaine le long de la rivière Allier reliant ces deux projets s'inscrit bien dans ce maillage de l'itinérance sur le pôle métropolitain, ainsi qu'une prolongation possible vers le Sud.

Il y a cependant d'autres projets de voie verte et de véloroutes autour du pôle métropolitain et ce dans toutes les directions qui peuvent être intéressantes dans la mise en place de connexions externes avec d'autres territoires. Il y a donc un réel travail à effectuer sur ce manque d'offre d'itinérance dans ce secteur et il est donc important de cibler les points clés à avancer en priorité.

Itinérance canoë

L'itinérance canoë sur l'Allier est possible sur quasiment toute sa longueur. Il existe aujourd'hui des prestataires assurant cette itinérance allant au-delà de Brioude jusqu'après Vichy avec uniquement deux zones de creux entre Pont-du-Château et Joze et entre Ris et Vichy-Val d'Allier. Ces deux zones sont néanmoins praticables si le nécessaire est fait pour éviter au niveau de Pont-du-Château le seuil des Madeleines, principale difficulté dans la complétude de l'offre de canoë sur ce secteur.

Néanmoins, l'activité de canoë n'est pas très visible ni importante en termes de fréquentations sur la rivière Allier, mais ne demande qu'à être développée. De nombreuses petites rivières sont également praticables sur le bassin versant de l'Allier, et notamment la Dore déjà pratiqué par des particuliers. Nous n'avons cependant pas recensé de prestataires proposant une itinérance sur ceux-ci (un point qui pourrait être utile dans le maillage de l'offre d'itinérance et l'établissement de connexions plus larges que les limites actuelles du pôle métropolitain).

D'autres possibilités d'itinérance

La route des fromages traverse le pôle métropolitain en partant d'Ambert dans le Livradois-Forez, en passant par Thiers, Clermont-Ferrand et le PNR des Volcans d'Auvergne jusqu'à Aurillac, permettant ainsi de découvrir une des spécificités de la culture Auvergnate. Aucune route à proprement parlé n'est aujourd'hui tracée pour la découverte de cet artisanat local qui traverse le territoire ; le mot route est juste une appellation touristique pour le territoire.

Le but est le même pour la route des métiers qui se concentre dans et autour du PNR du Livradois-Forez. Le but est donc de découvrir des traditions populaires et culturelles liées au patrimoine local et l'artisanat qui y est toujours présent (Fourme d'Ambert, coutellerie de Thiers...).

Il y a aussi la route des châteaux sur toute la région Auvergne qui rassemble au total 43 châteaux pour plus de 300 000 visiteurs par an. Le pôle métropolitain accueille un certain nombre retraçant plusieurs époques et une grande partie de l'Histoire de France, et est à proximité de plusieurs autres pouvant faire office de connexions extérieures dans l'itinérance. Ils sont ici référencés sur le schéma sous l'étiquette « châteaux d'Auvergne » donnant leur direction et/ou l'appellation territoriale qui les rassemble.

Le label de station verte est un label national décerné à des communes respectant un certain nombre de critères (nombre d'habitants limité, offre culturelle et d'activités en continu sur l'année, hébergement suffisant...). Ces stations peuvent être des points d'attractivité pour l'itinérance ou des points d'arrêts, de relais par les services déjà en place.

Des points nœuds sont aussi à référencer car pouvant servir à l'itinérance. C'est le cas des gares et de certains points d'arrêts de bus qui, bien qu'ayant une valeur économique de connexions entre différents pôles d'activités, peuvent aussi avoir un rôle de maillage dans l'itinérance touristique en comblant les manques sur certaines connexions qui ne peuvent être comblées par une offre adéquate.

De nombreuses communes se retrouvent donc avec une gare le long de l'axe Allier entre Brioude et Clermont-Ferrand complétées par les communes de Riom, Thiers, Lezoux et Vichy au Nord (Gannat, en dehors du pôle métropolitain peut aussi être un point relais). Certaines de ces communes ont la double casquette de point d'arrêt ferroviaire et de point d'arrêt routier via le réseau Trans'Dôme. C'est le cas des communes d'Issoire, Pont-du-Château, Clermont-Ferrand, Lezoux, Riom, Thiers et Vichy.

c. Vecteurs et manques dans l'itinérance du pôle métropolitain

Sites d'intérêt touristique

Nous avons ici référencé les lieux touristiques les plus importants pouvant créer de l'itinérance au sein du pôle métropolitain. Par le label « grands sites de France », le Puy-de-Dôme est référencé au niveau car étant un site naturel remarquable offrant un panorama sur tout le territoire aux alentours. D'autres sites importants sont référencés sur cette carte comme le musée Michelin sur l'histoire de cette entreprise ou encore Volvic et ses grottes de la pierre de Volvic. Il y a aussi les plus beaux villages de France avec Montpeyroux, Blesle, Lavaudieu et Usson dans et à proximité du pôle métropolitain. Les sites d'animation ici représentés par des points rouges, structurants pour la rivière Allier, mais qui peuvent aussi être vecteurs d'itinérance à l'avenir. Enfin, nous avons placés d'autres sites touristiques comme lieux culturels importants, patrimoine bâti ou encore patrimoine naturel. Il y a notamment une forte concentration de ceux-ci sur le PNR des volcans d'Auvergne.

Connexions et manques

Des lieux sont déjà structurants dans l'itinérance sur le territoire du pôle métropolitain. C'est le cas de Clermont-Ferrand avec son aire d'influence qui, au niveau de ses prestataires, des activités proposées mais aussi du nombre de clients qu'elle peut fournir a déjà un maillage établi dans son itinérance et une influence sur les autres territoires. C'est aussi le cas de Vichy Val d'Allier qui regroupe de nombreux sites touristiques et certaines infrastructures de loisirs (canoë, pistes cyclables...). Issoire et plus largement le Pays d'Issoire qui, dans son développement pourra être une place de l'itinérance assez forte puisque permettant la jonction entre les deux PNR de l'Auvergne. Et puis, Brioude qui est un peu excentré pour le moment au Sud mais, avec son statut de porte d'entrée Sud (comme l'est Vichy au Nord) du pôle métropolitain et une itinérance préétablie tournée vers les gorges de l'Allier mais et ne demande qu'à être renforcée vers Issoire et Clermont-Ferrand, fait office de pôle d'itinérance important sur ce territoire.

Toujours dans un objectif de mailler cette itinérance, des connexions sont à créer entre les différents pôles qui structurent celle-ci. Nous avons par exemple remarqué qu'il y avait une itinérance très présente et distincte sur les deux PNR avec une offre de randonnée pédestre et équestre et des circuits de découverte du patrimoine local avec au milieu l'axe Allier offrant un autre type d'itinérance moins développé et peu connecté à ces deux poumons du territoire.

Il faut donc trouver des portes permettant de relier ces deux PNR par cet axe Allier et par la même occasion avoir un maillage de l'offre d'itinérance sur tout le territoire. Il est aussi avéré que le développement de l'itinérance sur cette colonne vertébrale du Nord au Sud mais il y a un manque dans les connexions Est-Ouest.

Nous avons donc établi des connexions à créer, principalement Est/Ouest pour ce maillage de l'itinérance à l'échelle du pôle métropolitain. Ainsi, nous avons ciblé deux zones de creux : une entre Pont-du-Château et Vichy Val d'Allier et l'autre entre le Grand Clermont et Brioude. Sur la première zone nous avons ciblé deux points dont l'itinérance est à développer en priorité.

d. Nos recommandations

Maringues (Priorité 1) : La commune de Maringues se trouve en bord d'Allier, à mi-distance entre Pont-du-Château et Vichy Val d'Allier. Mis à part avec des circuits courts, il n'y a pour l'instant aucune itinérance de développée sur cette commune. Pourtant, elle a un positionnement stratégique comme il a été dit ci-dessus sur l'axe Nord/Sud mais aussi sur un axe Est-Ouest entre Riom et Thiers. Ce positionnement pourrait à terme être déterminant dans le maillage de toute la partie Nord du pôle métropolitain.

En outre, il existe déjà un circuit de randonnée pédestre passant à proximité de la commune et qui le relie déjà à VVA et au PNR du Livradois-Foréz et des projets comme la voie verte ou la véloroute V70 la reliant au Grand Clermont, à Randan et à Vichy Val d'Allier. Enfin, une offre de canoë partant de Joze et passant sur l'Allier au niveau de la commune est déjà en place mais aucune offre ne permet de partir de la commune en elle-même. Ainsi, bien que des connexions semblent s'établir sur l'axe Allier faisant de Maringues un potentiel futur point multimodal mettant en valeur son patrimoine et celui du territoire proche, il n'y a rien de créé pour le connecter avec Riom et Thiers.

Il n'y a pas non plus de véritable prestataire pour l'itinérance. Il s'agit de savoir comment ces connexions peuvent se faire entre ces trois communes qui séparément ont déjà une offre touristique ou un patrimoine qui ressort par rapport au reste du territoire. Déjà, il faudrait voir si la randonnée équestre à proximité peut être développée pour être rattachée à Maringues, voire à Thiers et créer une nouvelle connexion. Maringues se situe au niveau de deux zones de creux sur l'itinérance canoë. Trouver des prestataires sur ces zones de creux pourrait avoir une importance dans le maillage du territoire et avoir une vraie première connexion entre le Grand Clermont et VVA en attendant les connexions cyclables.

Ce qui manque principalement sur ce territoire, ce sont des itinéraires pédestres. Malgré des circuits de petite randonnée, il n'y a pas d'itinérance de ce type ayant pour vocation de connecter des territoires. Il faudrait donc voir s'il serait possible d'établir des liaisons pédestres ayant deux buts : faire découvrir le patrimoine local et connecter le territoire. Ces liaisons pourraient se baser sur les atouts du territoire : une hydrographie forte à mettre en valeur (ex : La Morge dans la direction de Riom) avec un patrimoine naturel important (Les tanneries de Maringues et son musée). Enfin, traversant le pôle métropolitain, la route des fromages pourrait jouer un rôle structurant si un itinéraire tracé lui était accordé de façon stratégique pouvant passer dans certaines communes structurantes pour le pôle métropolitain.

Ris/ Puy-Guillaume (Priorité 2) : Ces deux communes en bord d'Allier se retrouvent elles aussi dans une position stratégique. En effet, elles se retrouvent au carrefour d'un potentiel d'itinérance sur cet axe Nord du pôle métropolitain : la confluence entre l'Allier et la Dore, l'offre de canoë sur l'Allier se terminant à Ris, le projet de voie verte, la relative proximité avec Vichy Val d'Allier... Mais surtout ces deux communes peuvent servir de porte d'entrée Nord sur le Livradois-Forez.

Ainsi, cette confluence entre l'Allier et la Dore peut donner un développement pour développer les connexions avec le Livradois-Forez passant par Thiers et pouvant aller jusqu'à Ambert. Cette connexion avec le Livradois pourrait aussi se faire par la Forêt des Bois Noirs composée de sapinières avec un point culminant à 1287 mètres. La traversée de ce site pourrait permettre de rejoindre la GR3 traversant le Livradois sur sa façade Est en plus d'avoir un intérêt de découverte touristique. Cette forêt borde aussi la commune de Thiers.

Enfin, il est aussi possible de développer l'itinérance canoë sur la Dore en développant l'activité avec un prestataire et la commune de Puy-Guillaume avec son camping et les services proposés par la commune pourrait servir de halte sur une itinérance de plusieurs jours.

Lezoux : Cette commune à mi-chemin entre le Grand-Clermont et la commune de Thiers est déjà fort d'une offre d'activités touristiques (loisirs, artisanat, gastronomie) mais aussi au niveau de l'itinérance avec un prestataire de randonnées pédestres, de raquettes d'escalades ou encore un autre pour de la randonnée motorisée (quads). Cette commune pourrait donc faire le pont entre deux territoires à rôle économique et touristique du pôle métropolitain en renforçant l'activité déjà en place et en la tournant vers ces deux pôles (mise en relation de différents prestataires pour de l'hébergement, de la restauration...).

Entre le Grand-Clermont et Brioude : Cette zone est un grand creux dans les connexions Est-Ouest avec les deux PNR. Pourtant, elles sont possibles par les regroupements politiques et le développement du Pays d'Issoire comme communauté d'agglomération faisant le pont entre les deux Parcs, mais aussi l'hydrographie avec notamment à l'Ouest des rivières prenant leur source dans le Parc des Volcans d'Auvergne. La randonnée pédestre est l'itinérance la plus importante sur le territoire et notamment sur cette partie Sud où il y a en plus des GR des circuits de plus petite randonnée.

Il serait intéressant de voir les bénéfices d'un maillage de l'itinérance pédestre pour capter des touristes et les faire rester plus longtemps sur le territoire du pôle métropolitain en plus de créer de l'attractivité sur une partie du pôle métropolitain fort d'un patrimoine naturel et bâti important.

Brassac-les-Mines (Priorité 3) : Même si le Brivadois, comme porte d'entrée du pôle métropolitain, est un peu excentré des dynamiques économiques du territoire, ce n'est pas forcément le cas pour ce qui est de l'itinérance : un itinéraire de Grande Randonnée (GR41) y arrive (à Blesle) du parc des Volcans d'Auvergne et un autre y part (GR470) vers la Haute-Loire et le Puy-en-Velay. Il y a aussi de la randonnée locale à proximité, des grandes boucles de randonnée équestre et il y a des prestataires de canoë en amont et en aval. Il ne manque qu'à développer les connexions au sud, notamment avec les projets de voie verte des présents en dehors du pôle métropolitain, pour un développement externe de celui-ci. Il s'agit donc de rapprocher cette itinérance aux dynamiques du pôle métropolitain et en donner un accès au plus grand nombre.

Cet objectif peut se faire par un développement de l'itinérance au niveau de Brassac-les-Mines faisant le lien entre Brioude et Issoire. Il n'y a pour l'heure que de l'itinérance canoë sur la commune. L'intérêt de Brassac-les-Mines n'est donc pas de développer une itinérance existante mais d'en créer une avec l'engagement de prestataires et le développement d'infrastructures pour avoir une connexion de cette partie Sud avec le pôle métropolitain.

Pour résumer, l'itinérance touristique est présente sur le pôle métropolitain mais disparate et non connectée. Aujourd'hui la rivière Allier est une sorte de barrière naturelle entre les deux PNR avec une offre d'itinérance sur l'axe Allier qui ne permet pas un maillage de celle-ci.

L'Allier est donc une contrainte au développement du pôle métropolitain, mais aussi une opportunité au niveau des atouts qu'elle a à mettre en valeur et qu'il faut exploiter comme élément fédérateur de l'ensemble du pôle. L'utiliser est essentiel pour un développement touristique du territoire dans un premier temps pour les populations locales mais à terme pouvant attirer des touristes externes à celui-ci.

e. Conclusion : Notre vision du pôle métropolitain et de ses dynamiques

Nous avons donc répertorié différentes dynamiques sur le pôle métropolitain entre les différents pôles qui le structurent et qui entraînent ces dynamiques mais aussi sur l'itinérance touristique qui y est présente. Il y a ainsi un recoupement entre les pôles dynamiques du territoire et l'itinérance répertoriée.

En outre, la présence du bassin de vie le plus important au centre du territoire y fait pour beaucoup. Clermont-Ferrand et à une échelle plus large le Grand Clermont, se retrouve au cœur de l'économie du pôle métropolitain. Mais il permet aussi de faire le pont entre d'autres bassins de vie qui n'auraient pas d'échanges sans lui, par exemple entre le Pays d'Issoire et le Pays de Vichy-Auvergne mais aussi dans la dimension d'itinérance entre les deux PNR dont le Grand Clermont fait géographiquement la jonction.

Il y a donc une dynamique existante autour de cette aire urbaine qui rassemble plusieurs pôles structurants dans sa périphérie, notamment à proximité de la rivière Allier. C'est là qu'est donc présente la plus grande concentration de sites d'animation potentiels de la rivière. Avec les compléments de Brioude, d'Issoire et de Vichy et leurs projets, la rivière pourrait gagner en attractivité sur tout l'axe Nord-Sud du pôle métropolitain. Mais il y a sur cet axe des zones de creux qui restent à combler, tant au niveau des échanges entre les pôles structurants du territoire que sur l'itinérance qui peut y être amenée : ces manques sont principalement sur les tronçons Issoire/Brioude et le Grand Clermont/Vichy.

De fait, l'itinérance rejoint le développement des pôles structurants sur cet axe comme pour Maringues pour lequel nous pensons qu'il faudrait développer un site d'animation de la rivière Allier faisant la jonction entre Pont-du-Château et Vichy mais aussi, du fait de son positionnement stratégique, développer l'itinérance par une nouvelle offre sur cette zone de creux dans ce secteur.

Il peut donc y avoir une complémentarité dans les actions à mener tant sur le développement de l'animation de la rivière Allier pour sa réappropriation par les habitants que le développement de points d'assise sur le pôle métropolitain ou le développement de l'itinérance entre ces points nodaux.

Comme dit un peu plus haut, la rivière Allier est aujourd'hui plus une barrière naturelle pour le pôle métropolitain qu'un outil de cohésion sur les trois points de développement précédents. Il faut donc se servir de cet outil de conciliation politique comme un outil de cohésion territoriale entre les différents projets à mener.

Pour le moment, le plus grand manque se ressent dans les connexions transversales qui, si elles étaient créées, pourraient permettre un développement à la fois économique et touristique se reposant sur les atouts de chaque territoire au sein même du pôle métropolitain et à terme avoir une influence sur un territoire plus grand. Cette coopération pourrait par conséquent répondre à son objectif premier : garder de la visibilité à l'échelle régionale, voire nationale.

PARTIE 2 : Voie verte métropolitaine

Méthodologie

Le territoire à l'échelle technique s'étend de Pont-du-Château à Billy. Dans l'objectif de faire une analyse approfondie de chacun des tracés, nous avons choisi de découper celui-ci en 7 tronçons de distance équivalente (environ 10km) et suivant la présence de ponts au-dessus de la rivière Allier ; ce qui facilitera –en cas de besoin– le passage d'une rive à l'autre.

Ainsi, nous avons choisi le découpage suivant :

Tableau 6 : Découpage du territoire
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Tronçon	De ...	À ...	Distance (en km)
1	Pont-du-Château	Joze	10
2	Joze	Crevant-Laveine	10
3	Crevant-Laveine	Limons	12
4	Limons	Ris	8
5	Ris	Saint-Yorre	8
6	Saint-Yorre	Vichy	10
7	Vichy	Billy	14

Découpage du territoire d'étude en tronçons

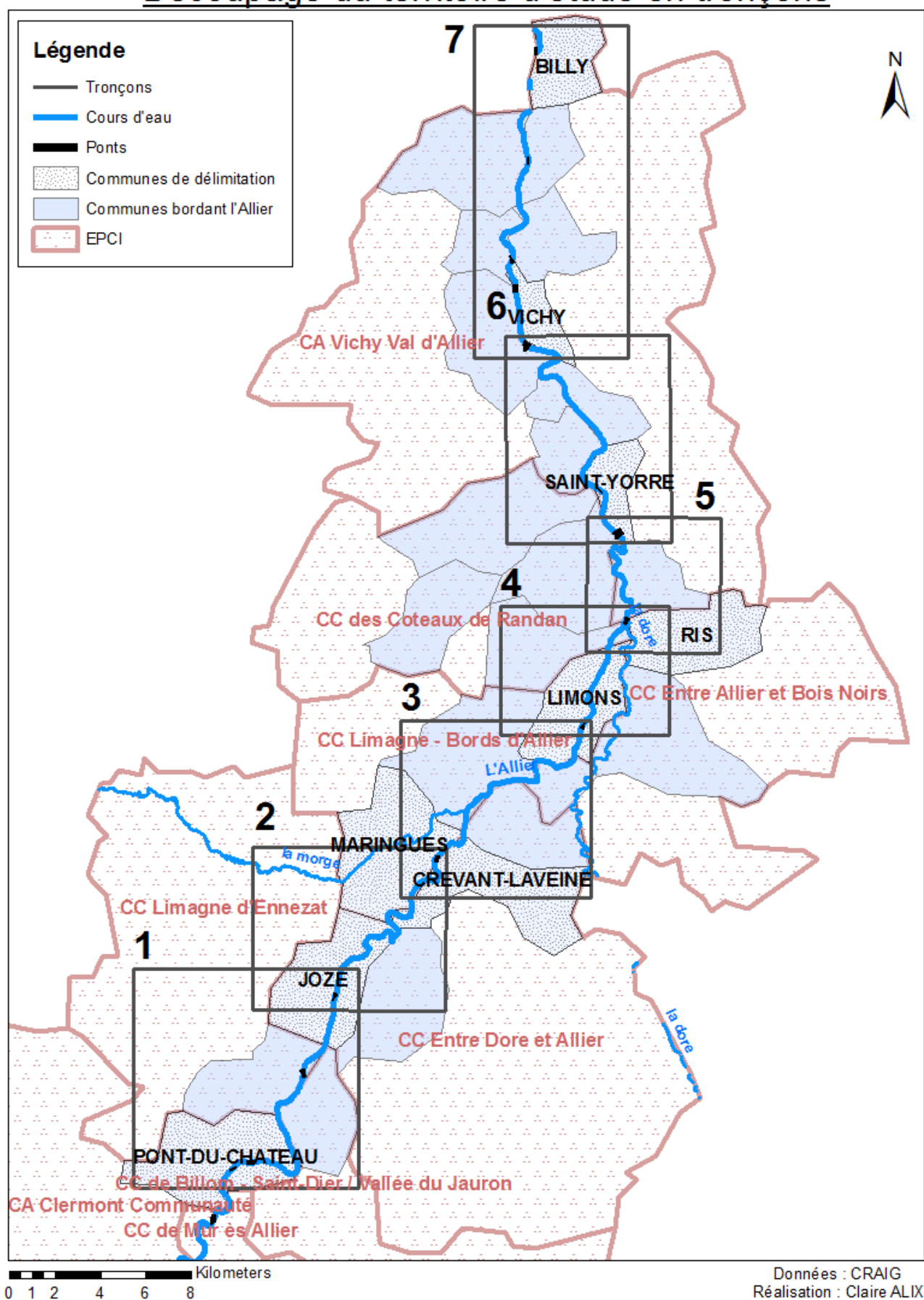


Figure 115 : Découpage du territoire en 7 tronçons
Réalisation : Claire ALIX

Afin d'analyser précisément chacun des tronçons, nous avons mis en place une grille avec des critères classés selon les catégories suivantes : Menace, Contraintes, Atouts et Opportunités. Au sein de ces catégories, ces critères sont hiérarchisés selon leur impact sur le tracé. Cette étape nous permet de comparer les tracés en rive droite et en rive gauche selon des critères identiques dans l'objectif, à terme, de choisir la rive la plus pertinente pour le tracé de la voie verte.

Tableau 7 : Grille d'analyse permettant le choix de rive
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables		
	Conflits d'usage		
	Points durs		
	Végétation		
Contrainte	Zones inondables		
	Parcellaire privé		
	Zones soumises à une législation environnementale		
	Végétation invasive		
	Topographie		
	Hydrographie		
Atout	Les points de vue paysager		
	Patrimoine régional		
	Sites d'intérêts biotope et biocénose		
	Patrimoine vermaculaire		
Opportunité	Population infra-communale		
	Parcellaire maîtrisé		
	Sport & Loisirs, Bien-être		
	Boucles de découverte		
	Points d'intérêts touristique		
	Associations environnementale		
	Associations culturelles		
	Points nodaux		
	Hébergement		
	Terroir et gastronomie		

Ainsi, nous allons présenter les critères qui nous ont permis de déterminer le passage le plus pertinent pour la voie verte.

Les indicateurs de comparaison

a. Menaces

Les *Menaces* du territoire sont des critères majeurs excluant le passage d'une voie verte dans un souci de développement durable et sécurisé. Nous avons pu lister 4 catégories, classées selon leur impact sur le tracé de voie verte.

Les zones érodables qui présentent un critère d'exclusion majeur compte tenu de la dynamique active de la rivière Allier notamment au niveau des méandres et qui peut engendrer la dégradation des tracés par l'effondrement des berges.

Une cellule qui contribue à la mise en oeuvre du SAGE Allier Aval sur l'espace de mobilité optimal

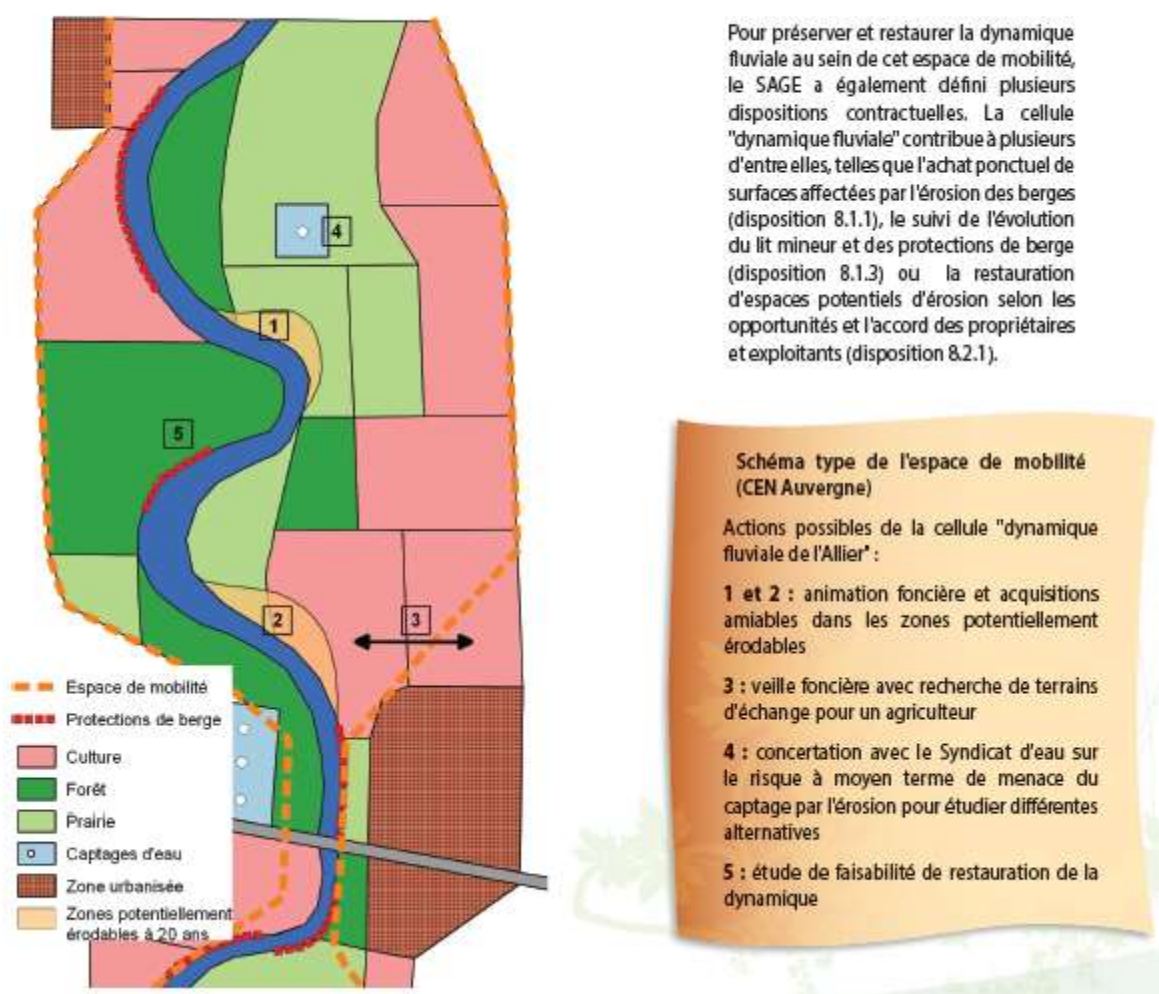


Figure 116 : Espace de mobilité optimal de la rivière
Source : SAGE Allier Aval

Ainsi, il est nécessaire de prendre en compte l'espace de mobilité optimal de la rivière, indiqué dans le SAGE³³ Allier Aval. Nous avons constaté en se rendant sur le terrain que certains aménagements réalisés par des EPCI ne sont plus praticables du fait de l'érosion, cela représente donc une réelle menace. De plus, dans l'hypothèse où des aménagements seraient implantés en zone érodable, la création d'un enrochement supplémentaire, à la demande du public pour sauvegarder les aménagements, serait à craindre.

³³ SAGE : Le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau est un outil de planification, institué par la loi sur l'eau de 1992, visant la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Les conflits d'usage sont des difficultés nécessitant un travail de médiation entre les différentes parties prenantes. Plusieurs conflits d'usage ont été recensés sur le territoire.

Concernant **la cohabitation des usages**, la thématique de l'agriculture est le principal conflit d'usage avec l'accès aux parcelles pour les engins agricoles. En effet, le trafic de ces engins n'est pas compatible avec la création d'une voie verte qui par définition est en site propre. Pour passer outre ce conflit d'usage, il est envisageable de mettre en place une route sans transit qui permet de partager l'espace entre les usagers de la voie verte et les agriculteurs. Dans ce cas, il est nécessaire d'utiliser un revêtement qui ne s'abîme pas du fait du passage des engins agricoles. Ces soucis d'accessibilité sont aussi à prendre en compte pour les points de départ et d'arrivée des circuits de canoë où l'accès aux berges de l'allier avec un véhicule motorisé est nécessaire. De plus, concernant les activités de pêche, il est nécessaire de prévoir des accès à l'Allier en véhicule.

Les dégradations et la pollution des passages dues aux incivilités. En effet, les personnes qui jettent leurs déchets aux abords des voies nuisent au cadre ; de même que celles qui dégradent les installations et espaces aménagés.



Figure 117 : Conflits d'usages : aménagements dégradés et lieux de décharges
Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT

La protection du caractère naturel et sauvage de la rivière peut être à l'origine de **conflits d'usages** lors de la création de la voie verte. En effet, de nombreuses associations de protection de l'environnement existent sur le territoire, et leurs actions de protection peuvent être en désaccord avec la mise en place d'une voie verte le long de la rivière Allier. Par exemple, au niveau de Bec de Dore, la Ligue de Protection des Oiseaux ne souhaite aucun passage sur ce territoire sans encadrement, c'est donc un facteur excluant. D'autres associations comme la protection du saumon peuvent être contre l'aménagement des bords d'Allier ainsi que sa fréquentation.



*Figure 118 : Panneau Rivière à Saumont
Photo : Thomas CAILLAUD*

L'exploitation des gravières représente un conflit du fait des besoins d'accès mais aussi pour le bruit et les gênes occasionnés. En effet, l'exploitation nécessite le transit d'engins de chantier ainsi que celui des employés.



*Figure 119 : Gravières de Perignat-Es-Allier, future site de l'Ecopôle
Photo : Charline TAGOT*

L'installation de **gens du voyage** en bord d'Allier représente également un conflit d'usage. En effet, ceux-ci sont installés le long de la rivière, en zone inondable à aléa fort (*source : PPRI Allier des Plaines*) et ne souhaitent pas s'installer ailleurs bien que des aires d'accueil existent à proximité. Leur installation implique des conflits d'usages car les propriétaires de terrains à proximité créent des aménagements pour empêcher leur passage. Comme nous pouvons le voir sur les photos ci-dessous, certains propriétaires ont creusé des trous de plusieurs mètres pour éviter tout passage de véhicule et rendant le passage des piétons compliqué. D'autre ont mis en place de grosses roches, empêchant, là aussi l'accès à tout véhicule.



*Figure 120 : Aménagement empêchant le passage des gens du voyage & camp en bord d'Allier
Photo : Charline TAGOT*

Les stations de pompage d'eau peuvent entrer en conflit avec le tracé de la voie verte puisque pour protéger les ressources, un outil réglementaire, le périmètre de protection, a été mis en place. Cela concerne les eaux souterraines comme les eaux superficielles. Le périmètre de protection immédiat est une aire clôturée autour puits de captage. Le périmètre de protection rapprochée est une zone dans laquelle certains types d'activités, susceptibles de dégrader la qualité de l'eau, sont interdits (industries, productions agricoles). Le périmètre de protection éloigné peut être défini dans certains cas, afin de compléter la protection du point d'eau : il correspond au bassin d'alimentation du point de prélèvement. (*Source : Agence de l'eau Loire Bretagne*). Ainsi, de nombreuses stations de pompage d'eau potable étant présentes le long de l'Allier, il est nécessaire de veiller à respecter les périmètres de protection.

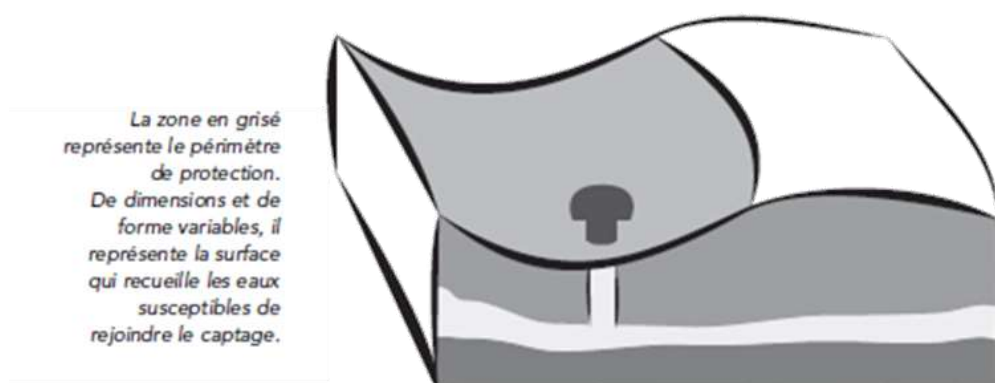


Figure 121 : Schéma du périmètre de protection d'une station de pompage d'eau potable
Source : Agence de l'eau Loire Bretagne

La végétation est une menace pour la voie verte qui doit être contrôlée afin d'éviter l'emprise de celle-ci sur le passage. En effet, en cas de manque d'entretien, la voie verte et les aménagements risquent d'être envahis par les espèces notamment la renouée du Japon (espèce invasive) qui est présente en large quantité sur le territoire.

Les aménagements réalisés par la communauté de communes Limagne Bords d'Allier sont d'ailleurs un exemple de cette menace puisque ceux-ci se sont vu disparaître en raison de la fermeture des milieux. Ainsi, l'entretien du tracé de voie verte représente un enjeu sur le long terme.



Figure 122 : La végétation envahissante
Photos : Claire ALIX

Critères de menaces présents sur le territoire

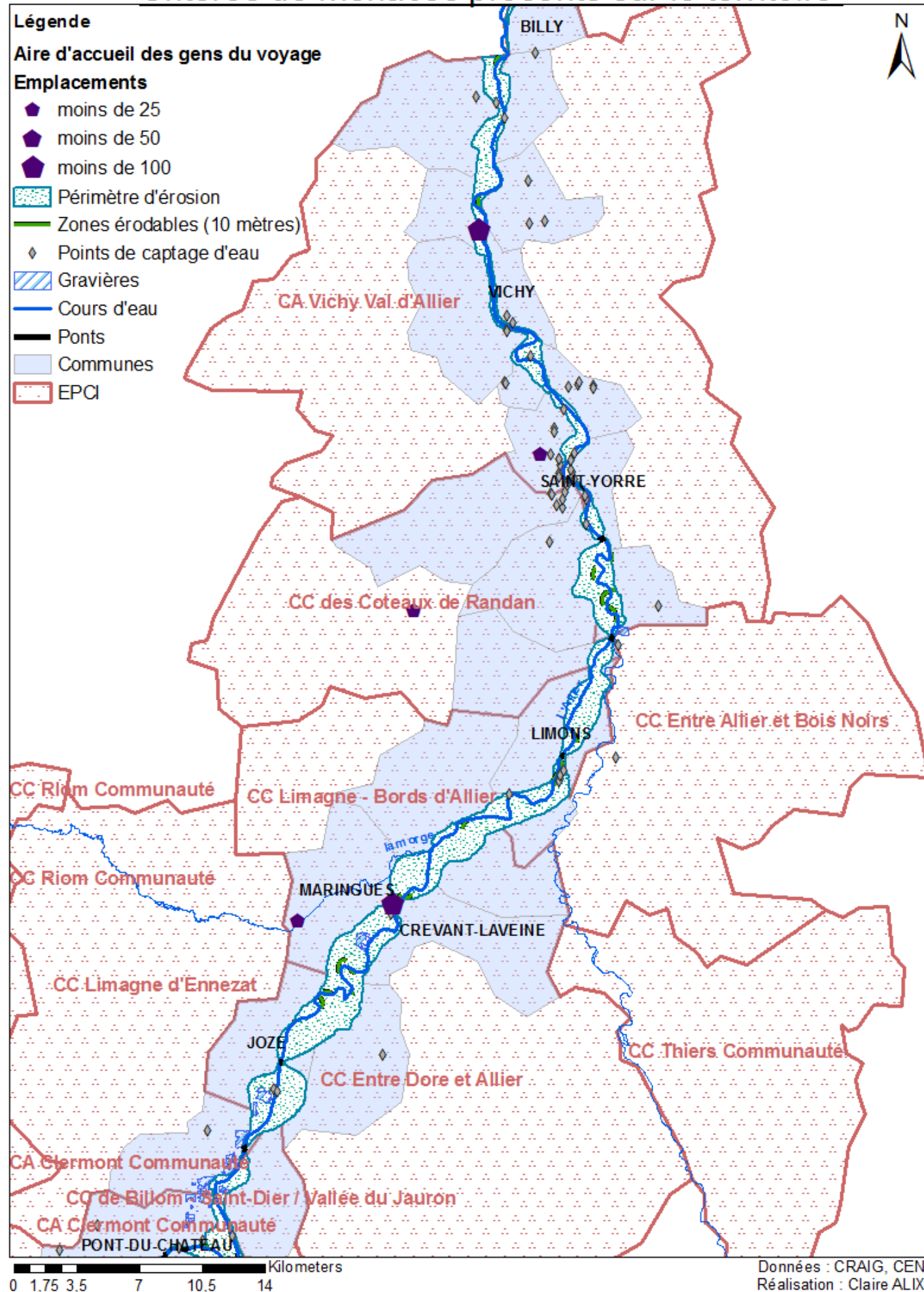


Figure 123 : Carte des critères de menaces sur le territoire
 Réalisation : Claire ALIX

De fait, les zones inondables représentent des contraintes importantes puisqu'il est nécessaire de prévoir des aménagements spéciaux et des itinéraires secondaires en cas de crue ou de fortes pluies.

Le parcellaire privé représente une contrainte majeure pour la mise en place de la voie verte. En effet, de nombreuses parcelles bordant l'Allier appartiennent à des propriétaires privés, il est donc, pour l'instant, impossible de franchir ces parcelles.

Contraintes du territoire : Parcellaire

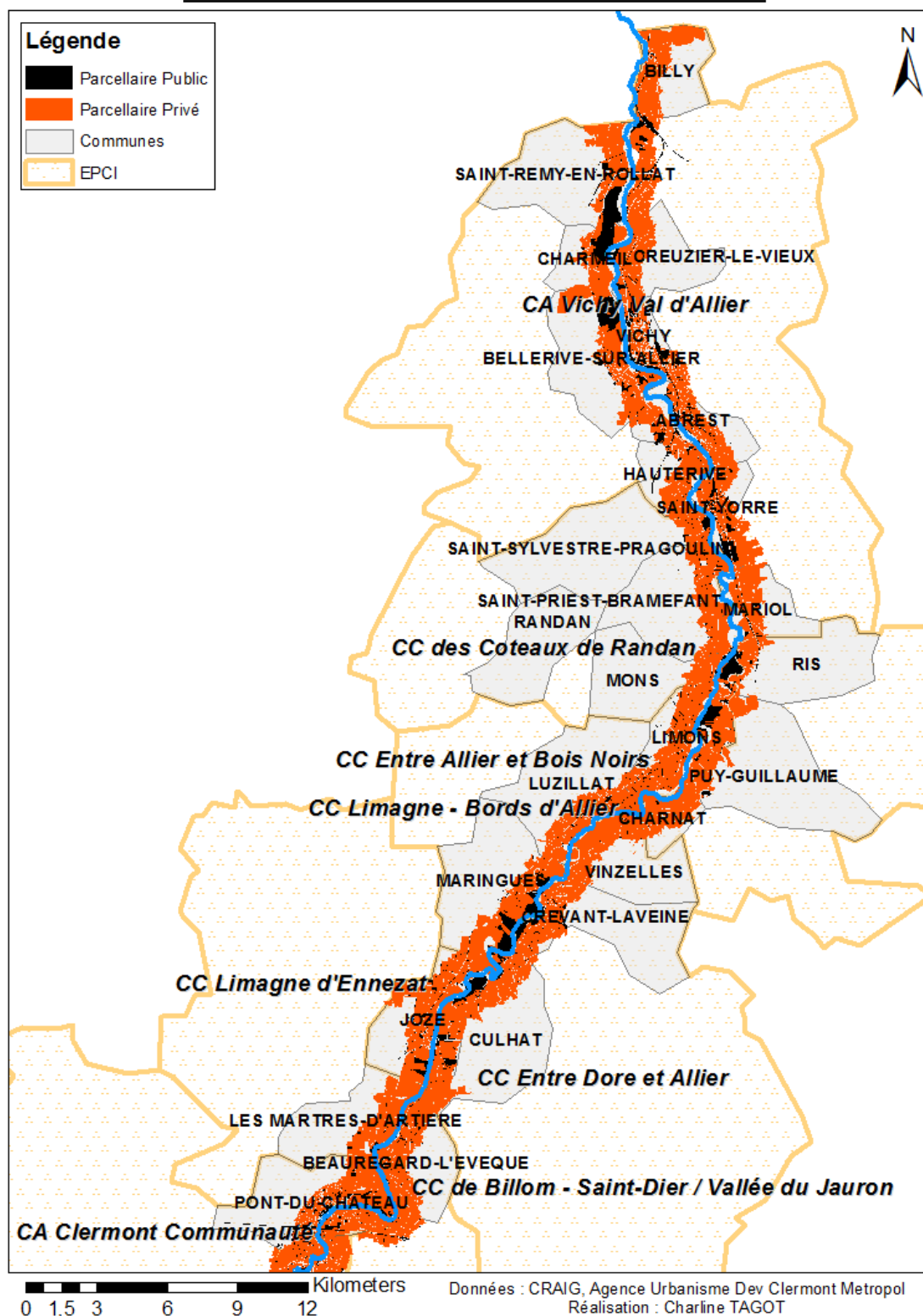


Figure 125 : Le parcellaire
Réalisation : Charline TAGOT

Comme nous pouvons le constater sur la carte représentant le parcellaire (ci-dessus), une large partie de celui-ci relève du domaine privé. Mise à part le domaine public, certains supports peuvent être utiles aux maîtres d'ouvrage pour la réalisation d'une voie verte, notamment des chemins agricoles, ruraux ou encore chemins privés. La diversité de ces supports fonciers, liée à la densité d'utilisation des voies vertes, doit être étudiée en amont du projet pour éviter certains conflits. Ainsi, pour concilier les intérêts de chacun, des réglementations existent. Lorsqu'il est difficile de modifier le tracé d'une voie verte alors qu'il empiète sur des propriétés privées, le porteur de projet doit rechercher un accord avec le propriétaire, le dernier recours étant l'expropriation. Lorsque l'aspect touristique de la voie verte est fort, le passage à proximité ou sur des propriétés privées peut être perçu favorablement par les propriétaires, notamment par les exploitants agricoles. C'est dans ce contexte plus favorable que le maître d'ouvrage peut négocier avec les propriétaires. En effet, le passage d'une voie verte peut avoir un effet d'attraction des touristes vers les exploitations agricoles pratiquant de la vente directe ou proposant des hébergements type gîtes et chambres d'hôtes. Le passage d'une voie verte peut donc favoriser le maintien voir le développement d'agricultures diversifiées. Le projet est alors mieux accueilli par la population qui prend en compte l'intérêt des voies vertes pour le développement de l'économie locale.

Les contrats que les maîtres d'ouvrage peuvent passer avec des propriétaires privés peuvent être spéciaux, ils ne se rattachent à aucune catégorie juridique préexistante ou peuvent prendre la forme de baux emphytéotiques ou encore de prêts à usage.

Le bail emphytéotique est un [contrat de droit privé dont l'objet est le prêt d'un bien immobilier pendant une durée de 18 à 99 ans. Ce contrat donne un droit réel à la collectivité qui peut bénéficier plus aisément de financements bancaires en constituant une hypothèque sur le bien loué. Les obligations des parties sont régies par l'article L451-1 du Code rural et de la pêche maritime.] Le preneur verse un loyer, aussi appelé canon, sous forme de redevance périodique Le preneur a le devoir d'entretenir le bien, de l'améliorer et de réparer les constructions existantes ou construites au cours du bail. L'avantage de ce contrat pour la collectivité est que sa durée assez longue permet d'envisager une maîtrise foncière durable. Toutefois, ce contrat est non renouvelable et à la fin du bail, les ouvrages réalisés par le preneur reviennent de droit au bailleur.

Le prêt à usage est un [contrat de droit privé régi par les articles 1875 et suivants du Code civil. Ce prêt, essentiellement gratuit, porte sur un corps certain que l'emprunteur doit restituer en nature, après l'avoir utilisé. Le prêteur demeure propriétaire de la chose prêtée (article 1877 du Code civil). L'emprunteur n'en a donc que la détention. Quant aux conditions financières, le contrat est conclu à titre gratuit, la contrepartie consistant pour la majorité des cas en la réalisation d'ouvrages nécessaires à la continuité de l'activité du propriétaire, tout en assurant aussi la continuité d'une voie verte.] Ce type de contrat a déjà été expérimenté par le Conseil Général du Tarn comme nous pouvons le voir sur l'illustration suivante.

Voie verte traversant un pâturage



Boviduc pour permettre le passage des troupeaux à Albine



Figure 126 : Aménagement de voie verte au sein d'une exploitation agricole
Source : Conseil Général du Tarn

L'avantage de ce type de contrat se trouve dans l'acceptation par la population locale du projet de voie verte et non le rejet qui aurait pu apparaître suite à des procédures d'expulsion. L'expérience montre que les agriculteurs ont conscience que la proximité de la voie verte peut se révéler intéressante pour leurs activités, notamment puisque certains pratiquent la vente directe des produits de leur activité ou tiennent un gîte rural.

Les *chemins ruraux* sont des [chemins d'intérêt strictement communal qui ne desservent pas les communes entre elles. Ils sont affectés à la circulation des véhicules motorisés et à l'usage du public (article L161-1 du Code rural). Ils relèvent du domaine privé de la commune et peuvent par conséquent faire l'objet d'une vente. Le maire est chargé de la police et de la conservation des chemins ruraux (article L161-5 du Code rural). Dans les espaces naturels, le maire peut interdire certaines portions du territoire communal à toute circulation de véhicules bruyants ou polluants pour préserver l'environnement. Les chemins ruraux peuvent être réhabilités en voies vertes dès lors qu'ils sont désaffectés et si la commune a manifesté son accord. Une voie verte pourra alors uniquement se substituer à un chemin rural, celui-ci devenant alors interdit à la circulation des véhicules à moteur. En l'état actuel du droit, il n'est pas possible de réaliser de voies vertes directement sur des chemins ruraux sans qu'ils aient au préalable fait l'objet d'un déclassement et d'une désaffectation]. *Source : Ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie, Ministère de l'Agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, Ministère des Sports.*

Ainsi, plusieurs solutions existent pour réaliser un tracé de voie verte au sein de parcelles privées. Ces possibilités permettent d'accentuer le développement local et une meilleure acceptation des nouveaux aménagements par les populations locales. Le dernier recours en cas de refus de propriétaires est l'expropriation, bien que celle-ci soit généralement mal perçue par les riverains.

De nombreuses zones sont soumises à une législation environnementale particulière.

Les Espaces Naturels Sensibles (ENS), institués en France depuis le 31 décembre 1976, ont pour objectif de [protéger un patrimoine naturel, paysager ou géologique de qualité, qui se révèle menacé ou vulnérable par l'urbanisation, le développement d'activités ou des intérêts privés]. (*Source : Futura-Sciences.fr*)

Les ENS peuvent aussi avoir une mission d'accueil du public et de sensibilisation. Ce sont les conseils généraux qui sont à l'initiative de ces espaces. Sur ces ENS, il est possible d'établir une taxe spécifique, la Taxe des Espaces Naturels Sensibles (TDENS) qui s'applique sur les permis de construire. Ainsi, les fonds alimentés par cette taxe servent à acquérir, restaurer, aménager et gérer les milieux naturels menacés.



*Figure 127 : Logo des Espaces Naturels Sensibles
Source : cc-valleedechamonixmontblanc.fr*

Les ENS contribuent généralement à la Trame Verte et Bleue nationale, qui décline le réseau écologique paneuropéen en France, à la suite du Grenelle de l'Environnement. Les espaces naturels sensibles sont un outil de protection environnemental par leur acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires régis par le code de l'urbanisme : [Afin de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels selon les principes posés à

l'article L. 110, le département est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles, boisés ou non. (...)]. Ces espaces sont protégés pour être ouverts au public, mais on admet que la sur-fréquentation ne doit pas mettre en péril leur fonction de protection. Ils peuvent donc être fermés à certaines périodes de l'année ou accessibles sur rendez-vous, en visite guidée.

Ainsi, les ENS représentent des contraintes concernant le passage de la voie verte puisque certains d'entre eux peuvent être fermés aux usagers ou l'accès y est réglementé (visite guidée uniquement par exemple).

Natura 2 000 est un réseau qui rassemble des sites naturels de l'Union Européenne ayant une forte valeur patrimoniale par la faune et la flore remarquable sur le site. L'objectif est le maintien de la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable. La nécessité du réseau européen découle du fait que les espèces (animales et végétales) ne connaissent pas les limites administratives entre les États. Les sites Natura 2000 font l'objet d'un régime particulier d'autorisation administrative en France, précisé par décret. La politique européenne pour mettre en place ce réseau s'appuie sur l'application des directives Oiseaux et Habitats, qui donnent aux États membres de l'UE un cadre commun d'intervention en faveur de la préservation des espèces et des milieux naturels.

Il existe deux types de zones protégées, les zones de protection spéciale et les zones spéciales de conservation. Les zones de protection spéciale (ZPS) sont mises en place sur les territoires les plus appropriés en nombre et en superficie dans l'objectif d'assurer un bon état de conservation des espèces d'oiseaux menacées, vulnérables ou rares et fait suite à la directive Oiseaux de 1979. Ce sont des zones jugées particulièrement importantes pour la conservation des oiseaux au sein de l'Union, que ce soit pour leur reproduction, leur alimentation ou simplement leur migration. Les zones spéciales de conservation (ZSC) ont été instaurées par la directive Habitats en 1992, ont pour objectif la conservation de sites écologiques pouvant présenter des habitats naturels d'intérêt communautaire (rareté ou le rôle écologique primordial) ou des espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire (rareté, valeur symbolique, rôle essentiel dans l'écosystème).

Concernant la gestion des sites, la directive habitats n'imposait pas de méthode particulière à employer, chaque État membre pouvant employer les méthodes qu'il souhaitait. La réglementation varie ainsi selon les États. Une partie des pays utilisent les mesures agro-environnementales pour les activités agricoles dans le périmètre des sites Natura 2000. La France et le Royaume-Uni sont les seuls pays à développer exclusivement des approches contractuelles pour l'ensemble des activités présentes dans les périmètres.

En France, la gestion de ces sites est décentralisée. Chaque site Natura 2000 est géré par un gestionnaire désigné lors de la création du site. Il ne peut s'agir que d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales concernées par le site. Un comité de pilotage (Copil) doit veiller à la bonne application du droit et au bon déroulement de la gestion du site. Il regroupe des acteurs ayant un intérêt pour le site (associations, agriculteurs, collectivités, pouvoirs publics, chasseurs, pêcheurs, etc.). Le gestionnaire nomme un opérateur technique, qui a pour mission l'animation du comité de pilotage et la rédaction d'un document d'objectifs (DOCOB) qui regroupe un état des lieux naturel et socio-économique et établit les objectifs de la gestion.



Figure 128 : Logo Natura 2000

Source : environnement.brussels

Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont des espaces naturels ayant un caractère remarquable. Une ZNIEFF ne constitue pas une mesure de protection réglementaire mais un inventaire scientifique. Le programme d'inventaire recense les espaces naturels terrestres remarquables. L'inventaire a été initié en 1982 par le ministère chargé de l'environnement. La désignation d'une ZNIEFF repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une ZNIEFF. C'est une des bases de hiérarchisation des enjeux du patrimoine naturel, de la stratégie nationale pour la biodiversité, des Stratégies régionales pour la biodiversité, etc. Cet inventaire est notamment utilisé pour les études d'impact et l'évaluation environnementale. Deux types de zones sont à distinguer. Tout d'abord, les ZNIEFF de type I, de superficie en général limitée, ce sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique et dans lequel il y a la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Ensuite les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches (massif forestier, vallée, plateau, estuaire...), ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes. Elles peuvent inclure des zones de type I et possèdent un rôle fonctionnel ainsi qu'une cohérence écologique et paysagère. Elles peuvent inclure une ou plusieurs zones de type I.



Figure 129 : Logo ZNIEFF

Source : pearltrees.com

Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous, une partie importante du territoire est soumise à une législation environnementale. Tout le long de la rivière Allier, des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique se succèdent, qu'elles soient de type I, à échelle réduite, ou de type II à plus grande échelle. Plusieurs Espaces Naturels Sensibles sont présents sur le territoire, comme par exemple le Bec de Dore qui est géré par la Ligue de Protection des Oiseaux d'Auvergne et qui est fermé au public. Les zones Natura 2000, nombreuses sur les bords d'allier sont des sites recensés au niveau européen et présentant un attrait important au niveau du patrimoine naturel. La mise en place de la voie verte doit donc tenir compte de ces sites où la protection de l'environnement est une priorité.

Les nombreuses mesures de protection doivent être prises en compte dans leur ensemble afin de préserver la biodiversité remarquable du Val d'Allier tout en rendant ce territoire accessible à tous et visible.

Contraintes du territoire

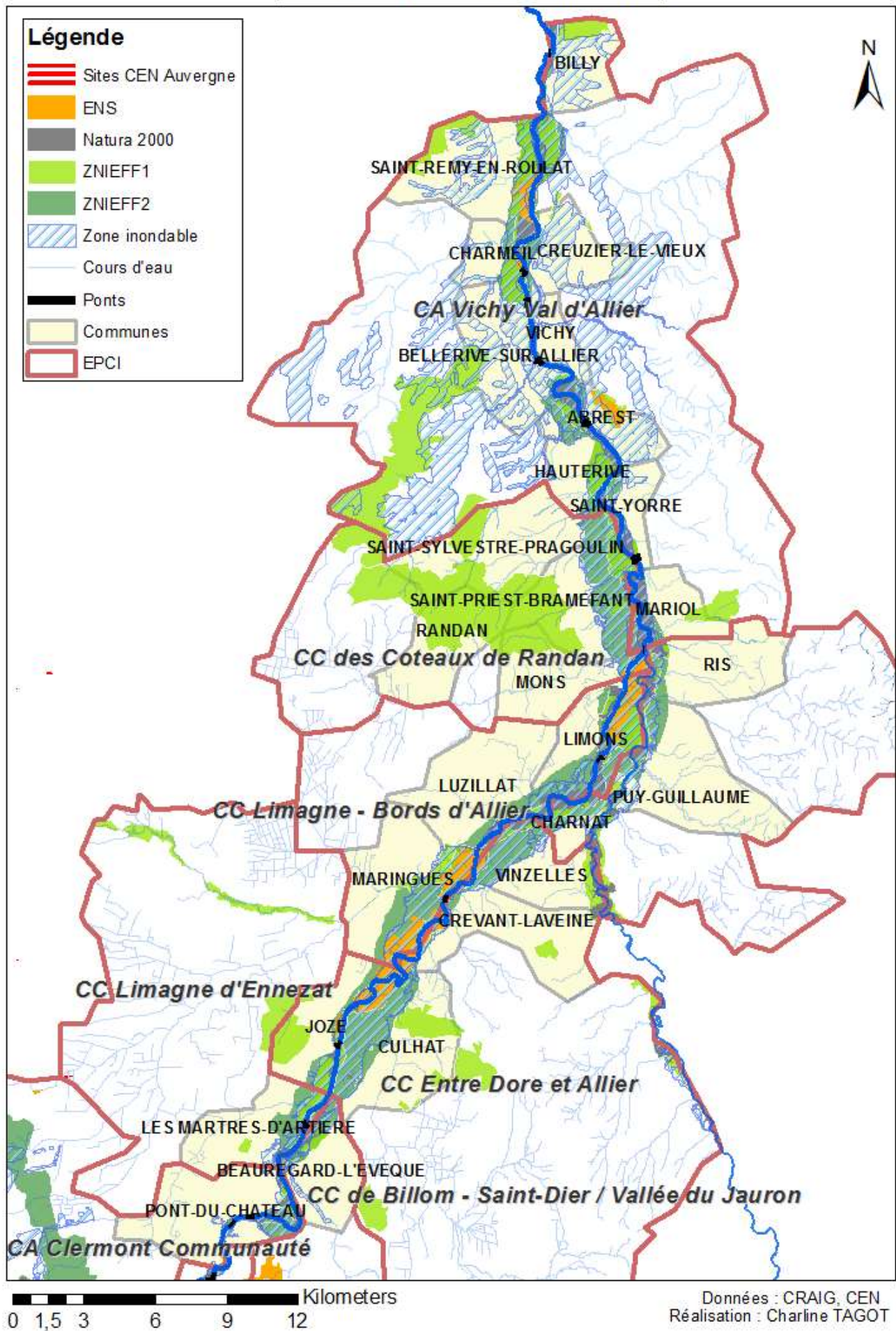


Figure 130 : Carte des contraintes du territoire
Réalisation : Charline TAGOT

La végétation invasive se caractérise par des espèces introduites en dehors de leur aire de répartition naturelle, qui prolifère dans un territoire et y cause des nuisances pour l'homme ou des dommages pour l'environnement. Cette végétation pose un souci d'entretien qui s'avère être une réelle contrainte pour la mise en place de la voie verte. Le caractère invasif de celle-ci impose un entretien régulier et engendre des coûts pour la collectivité qui en a la charge.

Les « envahissantes » largement répandues



Renouées asiatiques

Renouées asiatiques

Souvent regroupées sous le terme générique de Renouée du Japon, cette espèce et ses deux cousines quasi-semblables la Renouée de Sakhaline et la Renouée de Bohême, ont largement envahi nos plaines alluviales.



Ambroisie

Balsamine de l'Himalaya

Présente sur l'ensemble de nos grandes rivières, cette plante annuelle peut former des massifs denses.

Ambroisie

Proche de certaines espèces locales d'Armoise, cette plante affectionnant les sols nus (grèves, cultures, chemins,...) émet à la fin de l'été des pollens très allergisants.

Légende

- plantes des milieux aquatiques ou humides
- plantes herbacées terrestres
- arbres et arbustes
- plantes posant des problèmes de santé publique



Balsamine de l'Himalaya



Jussies

Jussies

Ces plantes flottantes enracinées forment des tapis très denses sur les bras morts et sur les bordures calmes de rivière. Sur l'Allier, l'invasion de la Jussie s'arrête à l'amont de Mirefleurs sauf sur une station isolée à Issoire.

Robinier faux-acacia

On a tendance à oublier que cet «acacia» est exotique (originaire d'Amérique du Nord) et très envahissant, notamment dans les forêts alluviales.



Jeunes pousses de Robinier sur une prairie pâturée

Erable negundo

Au départ disséminé sur le val d'Allier, cet arbre semble devenir de plus en plus invasif dans les forêts alluviales.



Erable negundo

Figure 131 : Liste des plantes invasives - CEN Auvergne

Source : http://val-allier-63.n2000.fr/sites/val-allier-63.n2000.fr/files/documents/page/note_plante_envahissante_cenauv_web.pdf

Nous avons constaté au cours de notre travail de terrain que ces plantes invasives peuvent barrés des chemins de randonnée.

La topographie représente une contrainte pour la création d’une voie verte. En effet, les dénivelés ne doivent pas empêcher l’accès aux aménagements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Ainsi, il est important de respecter certaines règles inscrite dans la charte des véloroutes et voies vertes. La pente du terrain doit être inférieure à 3%. Une pente compris entre 4% et 5% peut être envisagé avec des paliers de 1,40 m tous les 10 m. Les devers ne doivent pas être supérieurs à 2% et les ressauts ne peuvent dépasser 2 cm.

Les dispositifs de restriction d’accès type chicane doivent permettre l’accès des personnes en fauteuil et des poussettes aux aménagements. Le mobilier des aires d’arrêts (tables, bancs, etc.) doivent être, dans la mesure du possible, accessibles aux PMR, y compris en dehors des agglomérations.



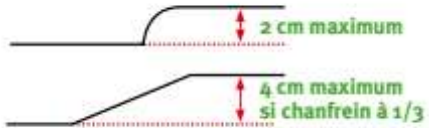
<div>Pente</div> 	<p>Inférieure à 3% en règle générale</p> <p>Entre 4% et 5% quand paliers de 1,40 m tous les 10 m</p> <p>En dessous de 4%, des paliers de 1,40 m tous les 20 mètres sont souhaitables</p> <p>Remarque : sur les chemins de halage, les pentes qui se trouvent au droit des écluses sont parfois assez raides et risquent de ne pas satisfaire aux exigences ci-dessus. Pour les pentes assez longues, il faudra donc s’efforcer de ne pas dépasser 3%.</p>
<div>Dévers</div> 	<p>Inférieur à 2%</p>
<div>Ressauts</div> 	<p>2 cm au maximum avec des bords arrondis ou munis de chanfreins</p>

Figure 132 : Guide technique des voies de circulation douce
Source : Département de l’Oise

Nous avons rencontré à plusieurs endroits que des collines qui seront à franchir ou à éviter ; il faudra donc penser le tracé en tenant compte de ces contraintes.



*Figure 133 : Chemin avec une pente forte, Les Martres-d'Artière
Photo : Charline TAGOT*

L'hydrographie du territoire est une contrainte pour le passage de la voie verte en termes de franchissement des cours d'eau. Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous, l'hydrographie est importante sur le territoire du fait des nombreux affluents de la rivière Allier et nous rencontrons à plusieurs reprises le problème de franchissement des cours d'eau ; par exemple l'Artière, affluent de la rivière Allier où le franchissement est à créer.

Hydrographie - Végétation

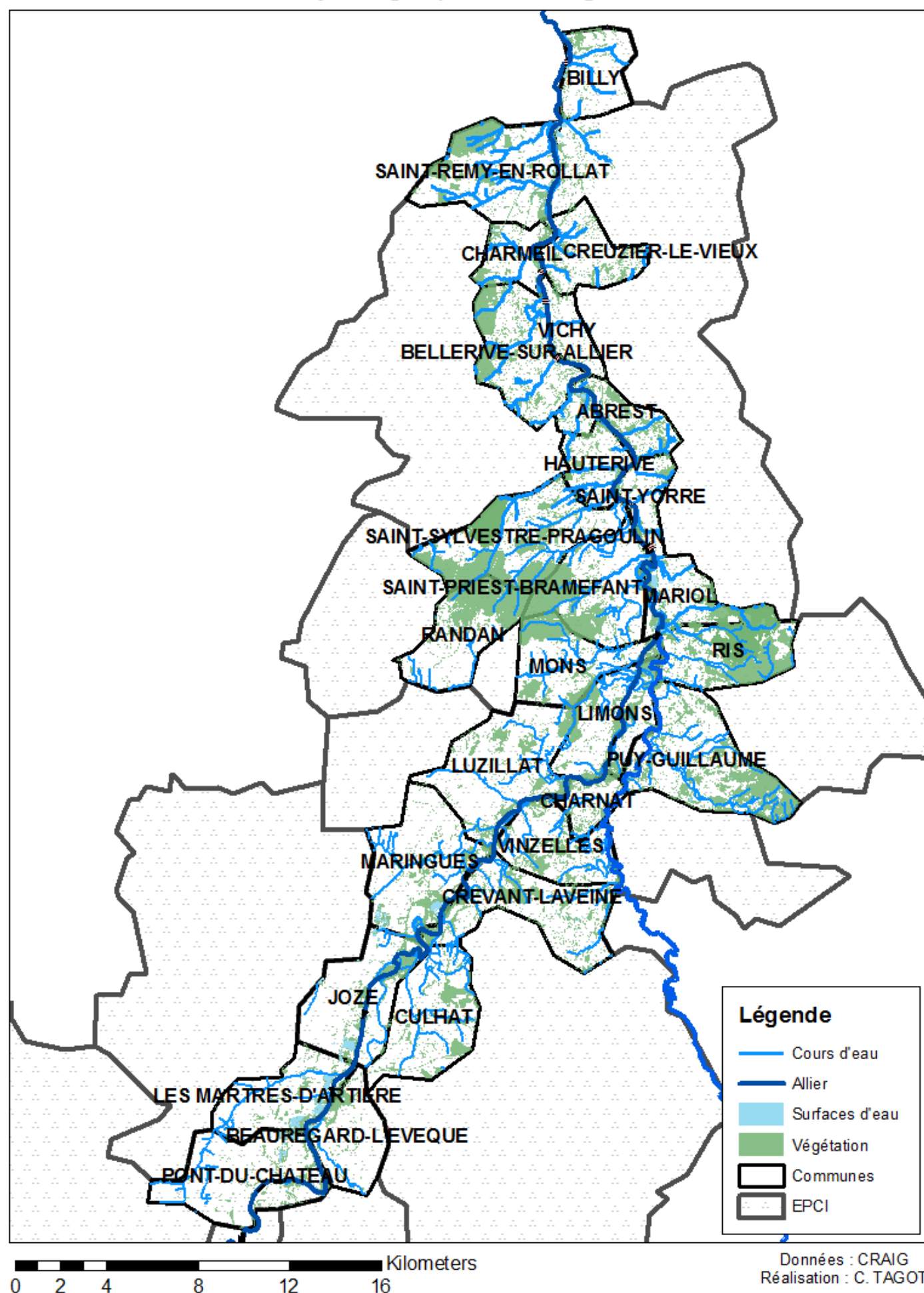


Figure 134 : Hydrographie et végétation
Réalisation : Charline TAGOT

En cas d'épisode pluvieux qui durent dans le temps, certains cours d'eau peuvent déborder et ainsi inonder des chemins comme nous pouvons le voir sur la photo ci-dessous. Ainsi, il est nécessaire de prévoir des itinéraires secondaires, signalisés, pour que les usagers restent en sécurité.



*Figure 135 : Chemin inondé lors d'un épisode pluvieux
Photo : Thomas CAILLAUD*

c. Atouts

Les points de vue paysagers permettent d'avoir un lien étroit entre la voie verte et la rivière Allier qu'il faut donner à voir. Nous avons vu que la rivière est peu visible actuellement. Sur une grande majorité du territoire d'étude, la végétation empêche la visibilité de la rivière depuis la rive et ne permet pas l'accès aux berges.



*Figure 136 : Végétation empêchant la visibilité de la rivière
Photo : Claire ALIX*

Ainsi, pour envisager une réappropriation de la rivière Allier par les populations locales, l'aménagement de points de vue est un atout à développer.



Figure 137 : Points de vue sur la rivière Allier
Photo : Claire ALIX

Le patrimoine régional est représenté par des entités connues des populations locales et susceptibles de capter des touristes extérieurs au territoire. Comme nous pouvons le voir sur la carte, de nombreux châteaux et édifices religieux sont présents le long de la rivière Allier. Leur connexion à la voie verte représente un atout pour le développement local du fait de l'attractivité qu'ils génèrent.

Le patrimoine situé sur le territoire

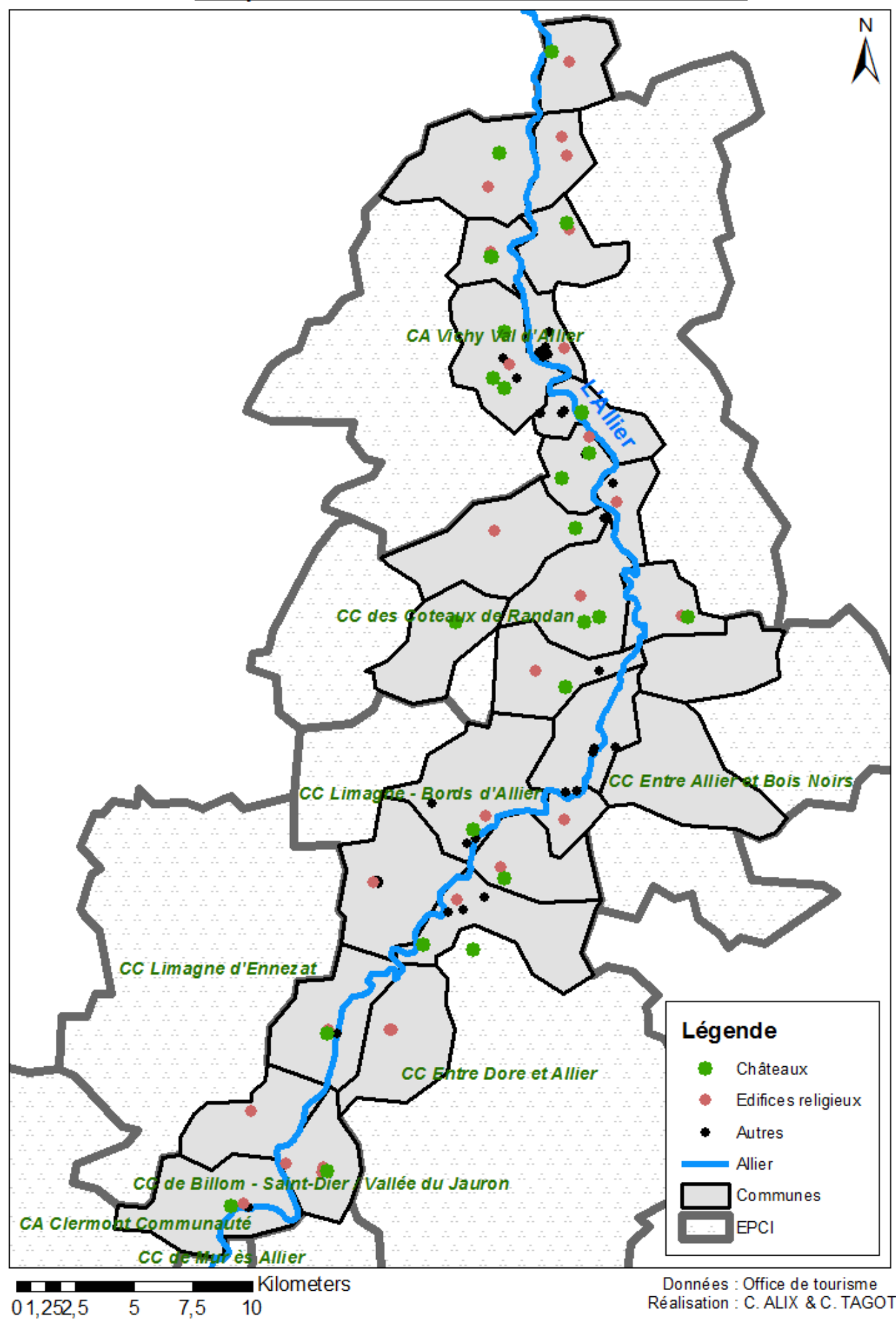


Figure 138 : Carte du patrimoine
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Les sites d'intérêts biotope et biocénose ainsi que le patrimoine vernaculaire sont des sites connus des populations locales. Ces entités restent des atouts pour un développement touristique, bien qu'ils aient un potentiel d'attractivité moins important que le patrimoine régional. Ils représentent un atout de découverte mais sont davantage des éléments importants pour les locaux permettant de relier leur culture et leur environnement.



Figure 139 : Lavoir et pigeonnier à Maringues
Photo : Claire ALIX et Charline TAGOT

d. Opportunités

Les *Opportunités* génèrent un potentiel de fréquentation et de développement local.

La population est la principale opportunité en vue d'un développement de voie verte. Selon l'Observation Développement et Ingénierie Touristique France (ODIT France) nous pouvons distinguer 4 types de population qui utilisent les voies vertes : les résidents, les excursionnistes, les touristes et les itinérants. Leurs caractéristiques sont très diverses, qu'il s'agisse de leur provenance, de leurs périodes de pratique, du montant de leurs dépenses ou de leurs attentes vis-à-vis de l'aménagement.

Les résidents partent souvent directement de chez eux, à vélo, à pied ou en roller et habitent à moins de 5 km de l'itinéraire. Ils restent entre 2 heures et 4 heures essentiellement le week-end pour des activités de loisirs. Ils peuvent utiliser une voie verte ou une portion de véloroute pour leurs trajets domicile - travail. Une faible part d'entre eux consomme au cours de la sortie notamment en raison de la proximité de leur domicile et d'une durée limitée de présence sur l'itinéraire.

Les excursionnistes, généralement cyclistes ou rollers viennent de plus loin (>10 km). Ils utilisent la voiture pour rejoindre les sites et effectuer des balades à la journée ou à la demi-journée. Leur niveau de consommation est élevé, avec de fortes exigences en termes de qualité d'aménagement et de services. Pour les attirer, information et promotion sont des éléments déterminants.

Les touristes en séjour sont essentiellement des utilisateurs cyclistes, assidus des itinéraires véloroutes et voies vertes, qui demeurent en général plusieurs nuits à proximité de la voie. Le vélo est utilisé pour la découverte de sites touristiques et comme moyen de déplacement utilitaire. Ces usagers supportent des aménagements cyclables rustiques, à condition qu'ils soient rapidement accessibles.

Les cyclistes itinérants se déplacent sur de longues distances et changent régulièrement d'hébergement. Ils sont en majorité étrangers (83%) et ne représentent qu'une minorité des utilisateurs de véloroutes et voies vertes (2%) mais

ont un impact économique important. Leurs dépenses quotidiennes sont fortes (Britanniques et Américains en particulier), la dépense journalière moyenne des cyclistes itinérants est estimée à 45€ et nous comptons 220 000 cartes et de cycloguides vendus chaque année. Aux Pays-Bas, une enquête évalue à 500 000 le nombre de personnes qui passent chaque année plus de deux nuitées en vacances à bicyclette. Dans le pays de Münster en Allemagne, on estime à un million le nombre de nuitées imputables aux cyclistes chaque année.

Dans notre cas, il est envisagé tout d'abord un développement local de la voie verte, c'est pourquoi les usagers cibles sont les résidents. Afin d'étudier ce type de population, il est intéressant d'étudier la composition des ménages puisque celle-ci permet d'imaginer les potentiels usagers de la voie verte.

L'INSEE répertorie 4 catégories de ménages :

Ménage d'une personne : personne vivant seule

Ménage sans enfant : couple marié ou non vivant sous le même toit

Ménage avec enfant(s) : couple marié ou non avec au moins un enfant vivant sous le même toit

Ménage sans famille : ménage ne comportant pas de famille, ménage composé de plusieurs personnes isolées (ex : colocation)

Sur notre territoire de Billy à Pont-du-Château, la répartition des ménages se fait ainsi :

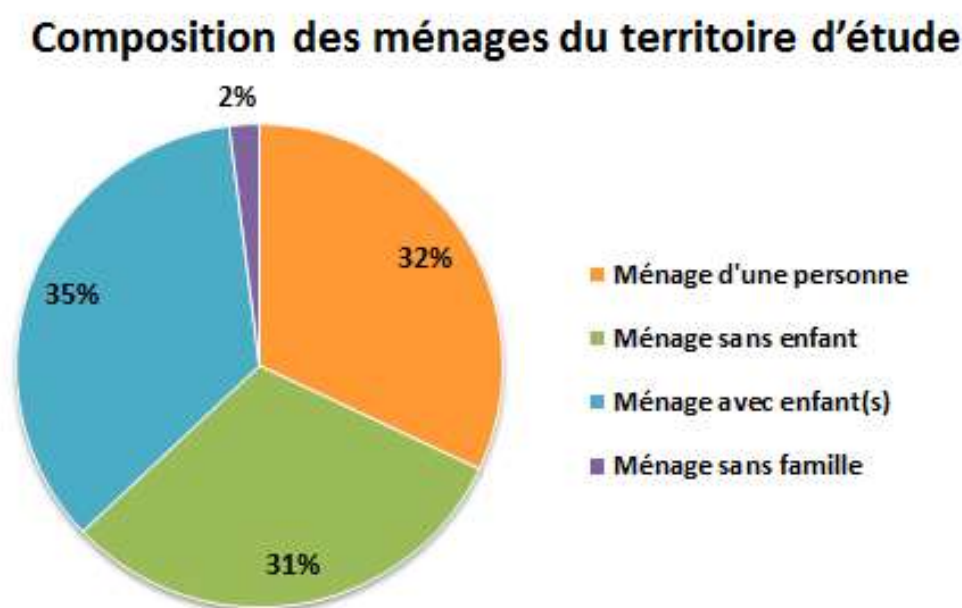


Figure 140 : Composition des ménages sur le territoire d'étude
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Le tableau en *Annexe 14* répertorie la composition des ménages sur l'ensemble des communes du tracé.

Nous remarquons que plus d'un tiers des ménages sur le territoire ont des enfants, suivi de près par les ménages d'une personne et les ménages sans enfant. Nous noterons que ces chiffres varient selon les communes, par exemple aux Martres d'Artière, plus de la moitié des ménages ont des enfants (54,10%) alors qu'à Vichy, seulement 18,90% des ménages en ont. D'après ODIT France, la fréquentation des voies vertes se fait majoritairement en groupe avec 33% en famille et 27% entre amis contre 40% en solitaire.

L'âge de la population est également un indice de fréquentation, d'après ODIT France, ce sont les 30-50 ans qui empruntent le plus les voies vertes.

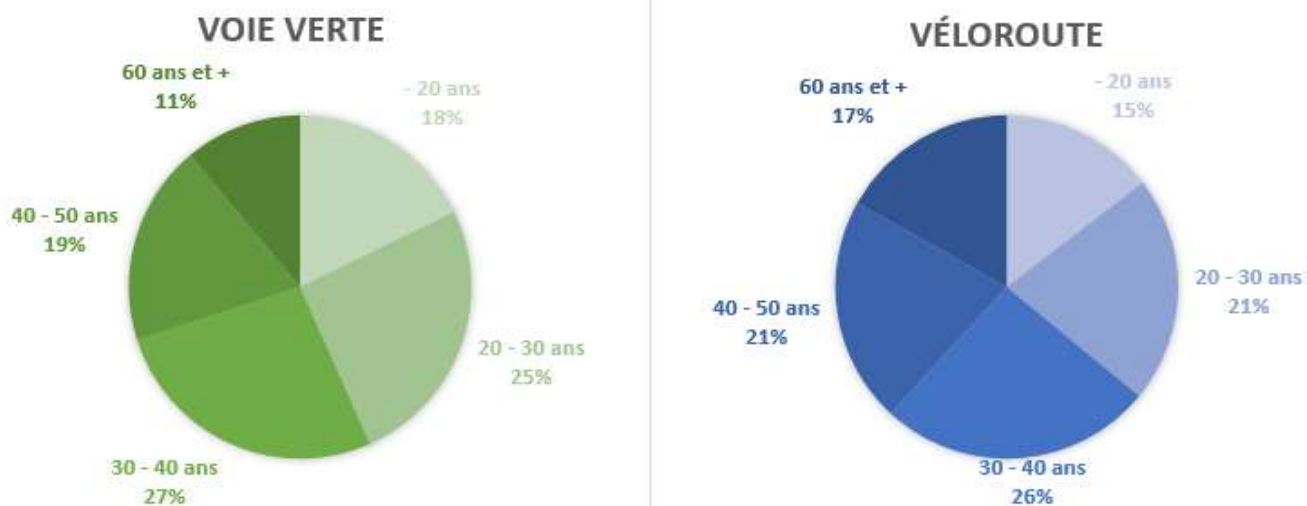


Figure 141 : Répartition des usagers selon l'âge
Source : ODIT France

La connaissance de la population du territoire –notamment via le type de ménages– ainsi que sa répartition sur le territoire est donc importante afin de cibler les usagers potentiels de chaque tronçon.

Répartition de la population sur le territoire

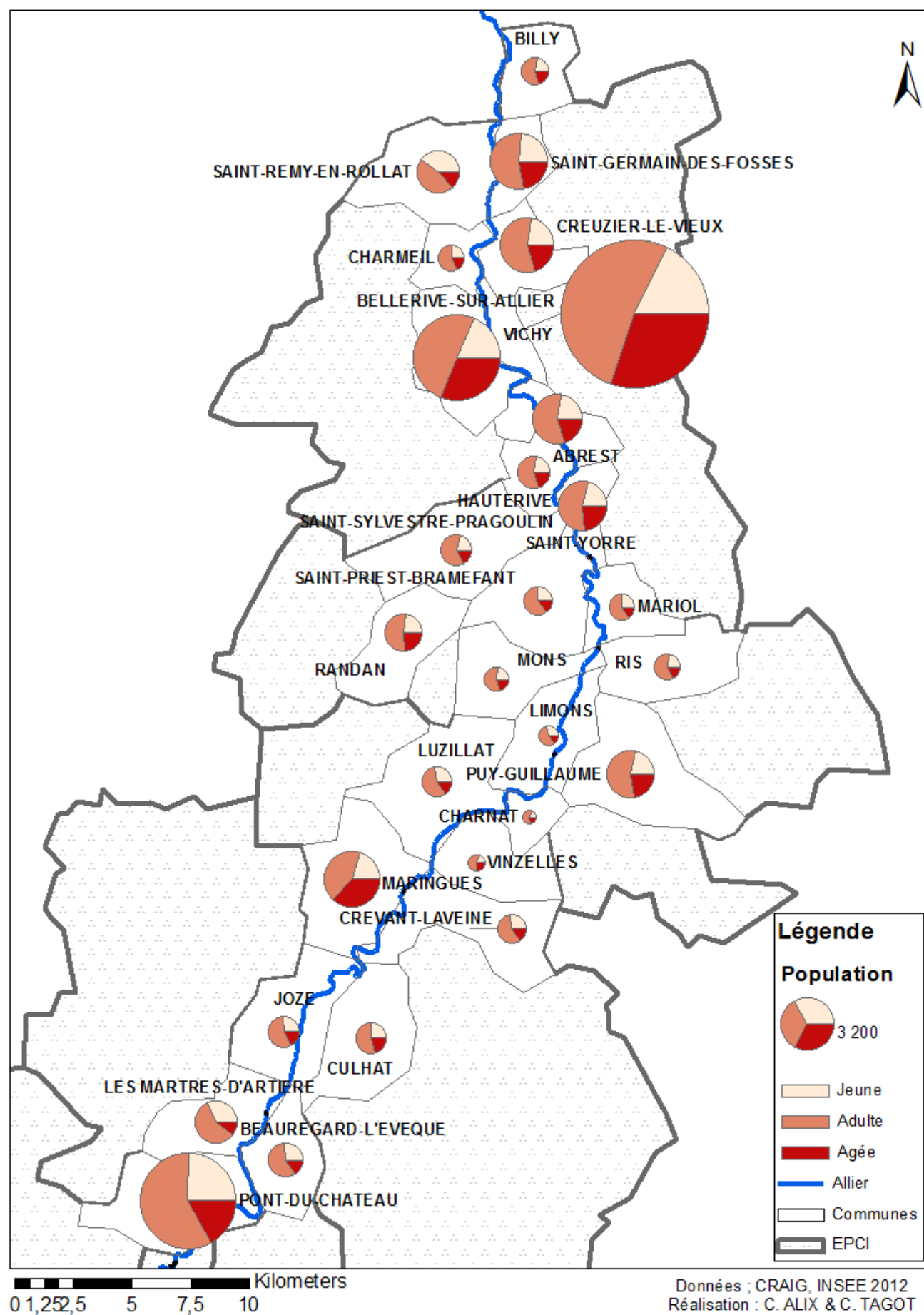


Figure 142 : Carte de répartition de la population selon la classe d'âge
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Répartition de la population sur le territoire

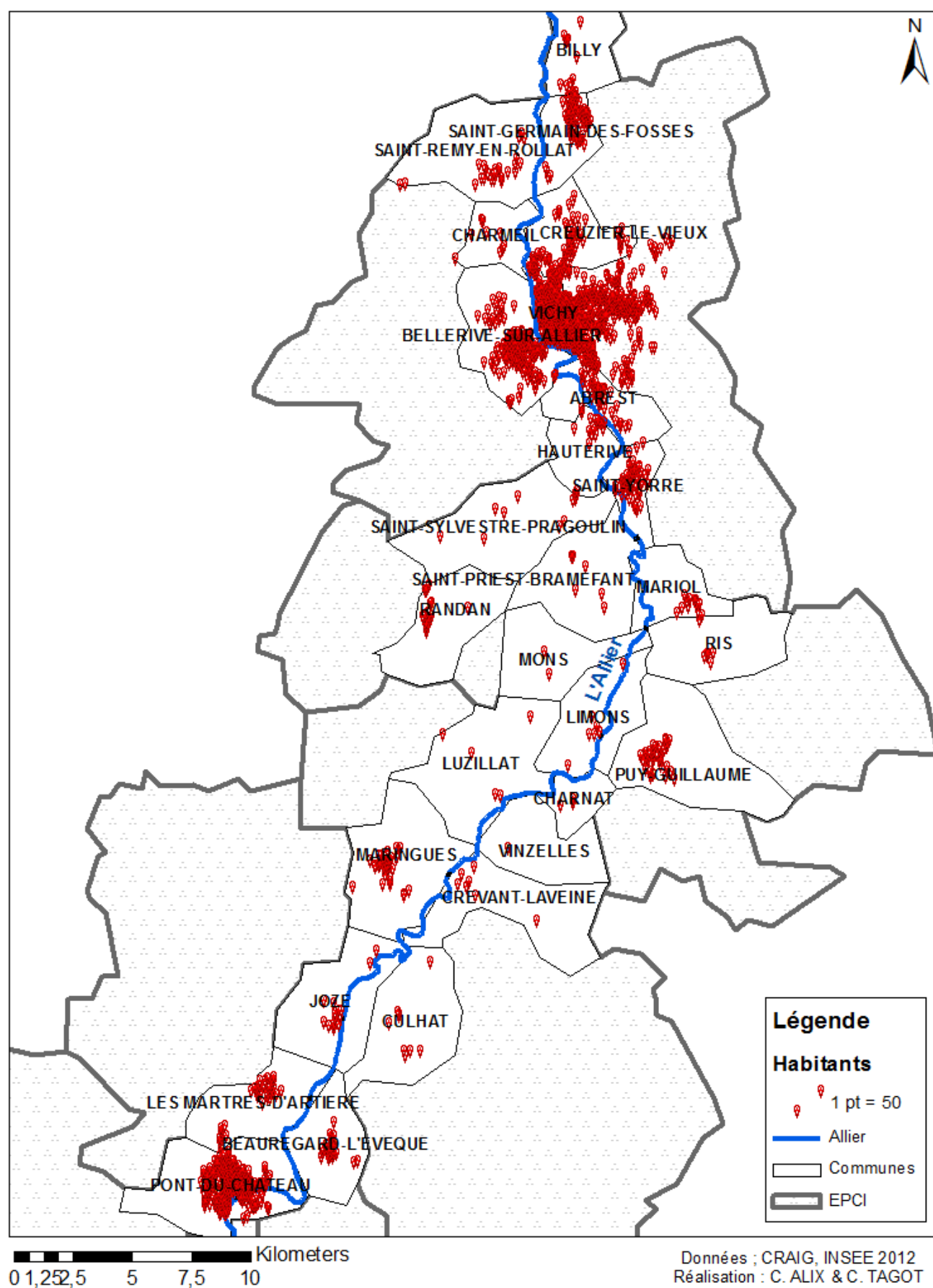


Figure 143 : Carte de répartition de la population sur le territoire
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Le parcellaire maîtrisé, c'est-à-dire le parcellaire public, est un levier majeur. Les parcelles maîtrisées appartiennent aux collectivités, la création d'un itinéraire de voie verte traversant ces terres ne pose donc pas de problème, au contraire, il facilite la réalisation d'une voie verte.

Les boucles de découverte et les points d'intérêts sont destinés dans un premier temps aux populations locales en tant que lieux de promenades, de divertissement et d'apprentissage puis dans un second temps aux touristes et personnes en itinérances qui souhaitent découvrir le territoire

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt

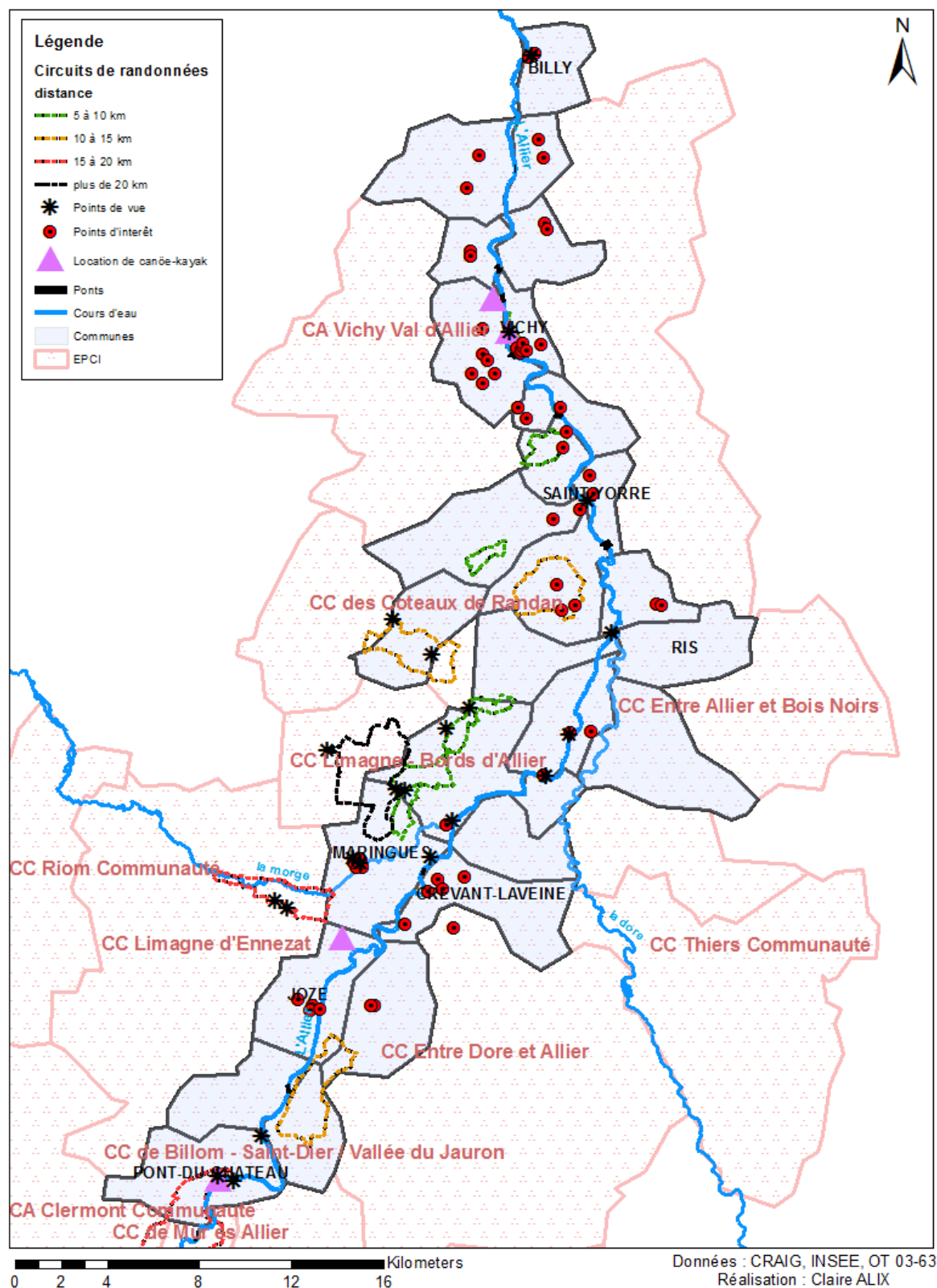


Figure 144 : Carte des opportunités
Réalisation : Claire ALIX

Les associations qu'elles soient sportives, de loisirs, culturelles, en lien avec la nature, sont des structures dédiées à une population locale qui animent le territoire à travers des activités. Celles-ci pouvant être en lien avec le thème de la voie verte, c'est une opportunité qui semble intéressante à développer afin de dynamiser et de varier l'offre du parcours de voie verte.

Les points nodaux permettent de relier le territoire par divers modes de transports (voiture, bus, train) et sont donc essentiels à l'idée d'un développement touristique à long terme. En effet, ces points facilitent l'accès direct à l'itinéraire de voie verte permettant aux populations lointaines ou en itinérance de profiter des aménagements sur les tronçons de leurs choix.

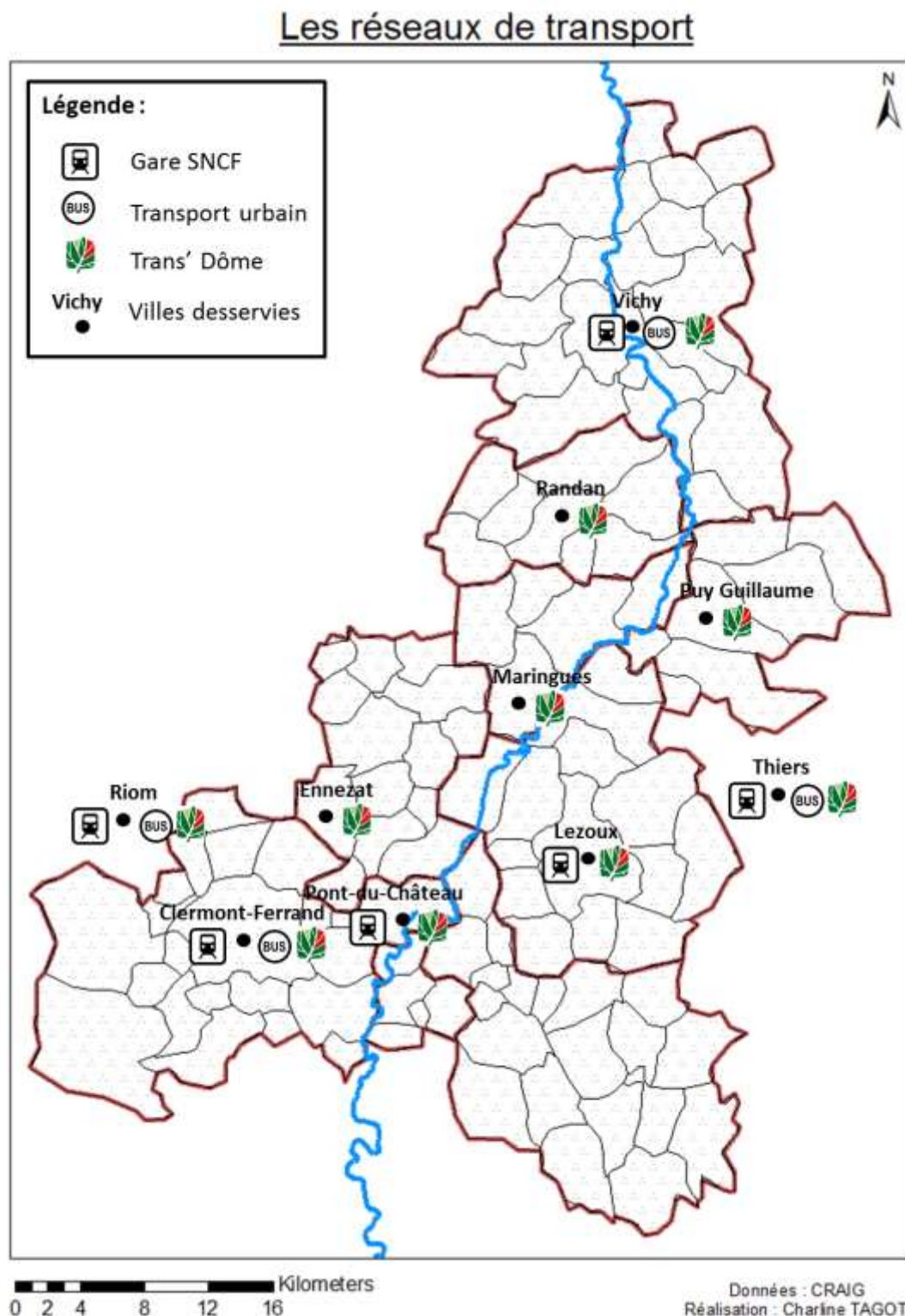


Figure 145 : Réseau de transport
Réalisation : Charline TAGOT

L'hébergement, le terroir et la gastronomie sont plutôt destinés aux populations régionales et touristiques ; c'est un critère important pour les amateurs de saveurs qui parcourent le territoire et souhaitent s'y arrêter. La présence de commerces de bouches et de lieux d'accueil sur le territoire représentent une opportunité qu'il est pertinent de développer et de promouvoir à long terme en vue d'une offre d'itinérance complète.

Hébergements dans les communes en bord d'Allier

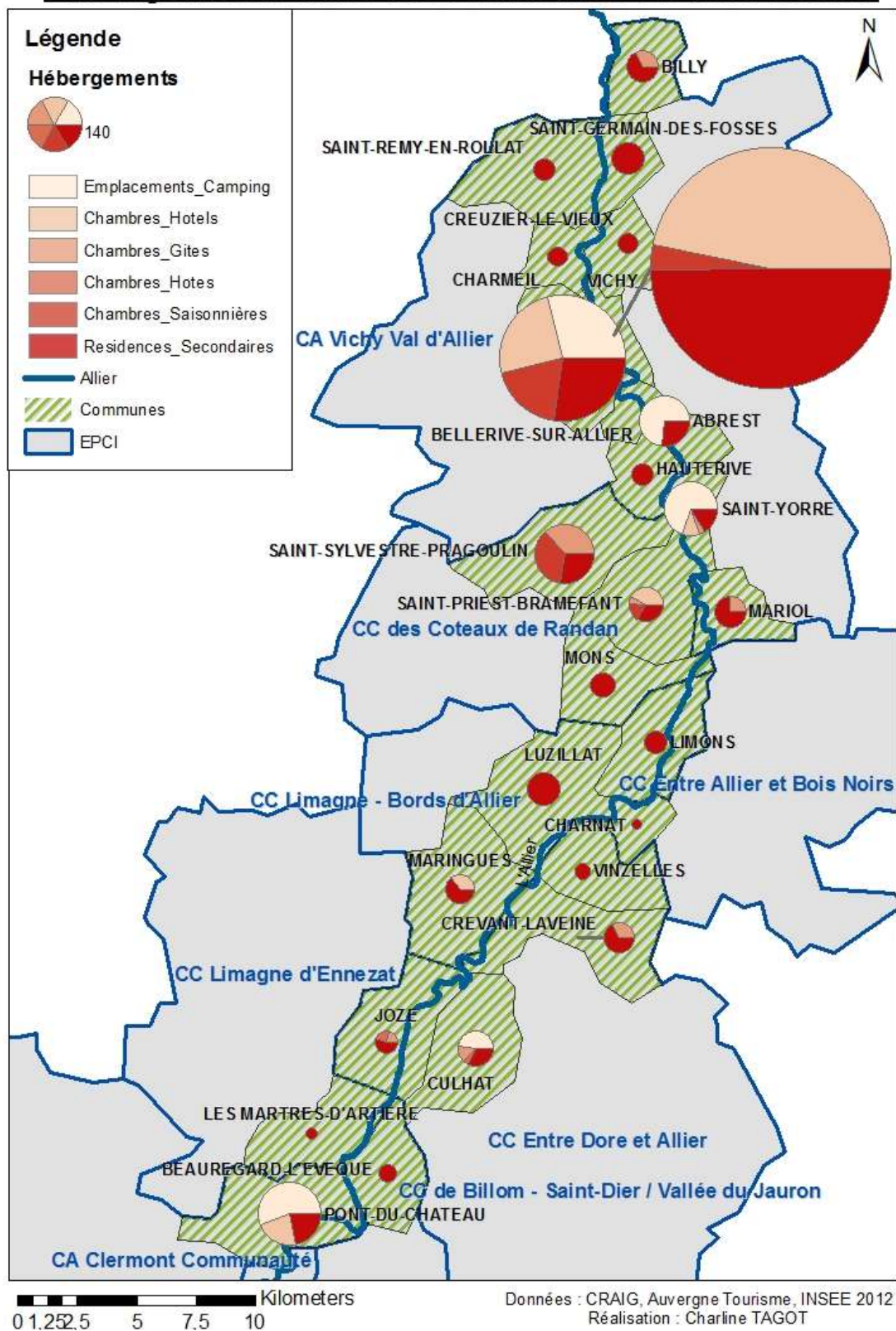


Figure 146 : Les hébergements présents sur le territoire par catégorie
Réalisation : Charline TAGOT

Hébergements dans les communes en bord d'Allier

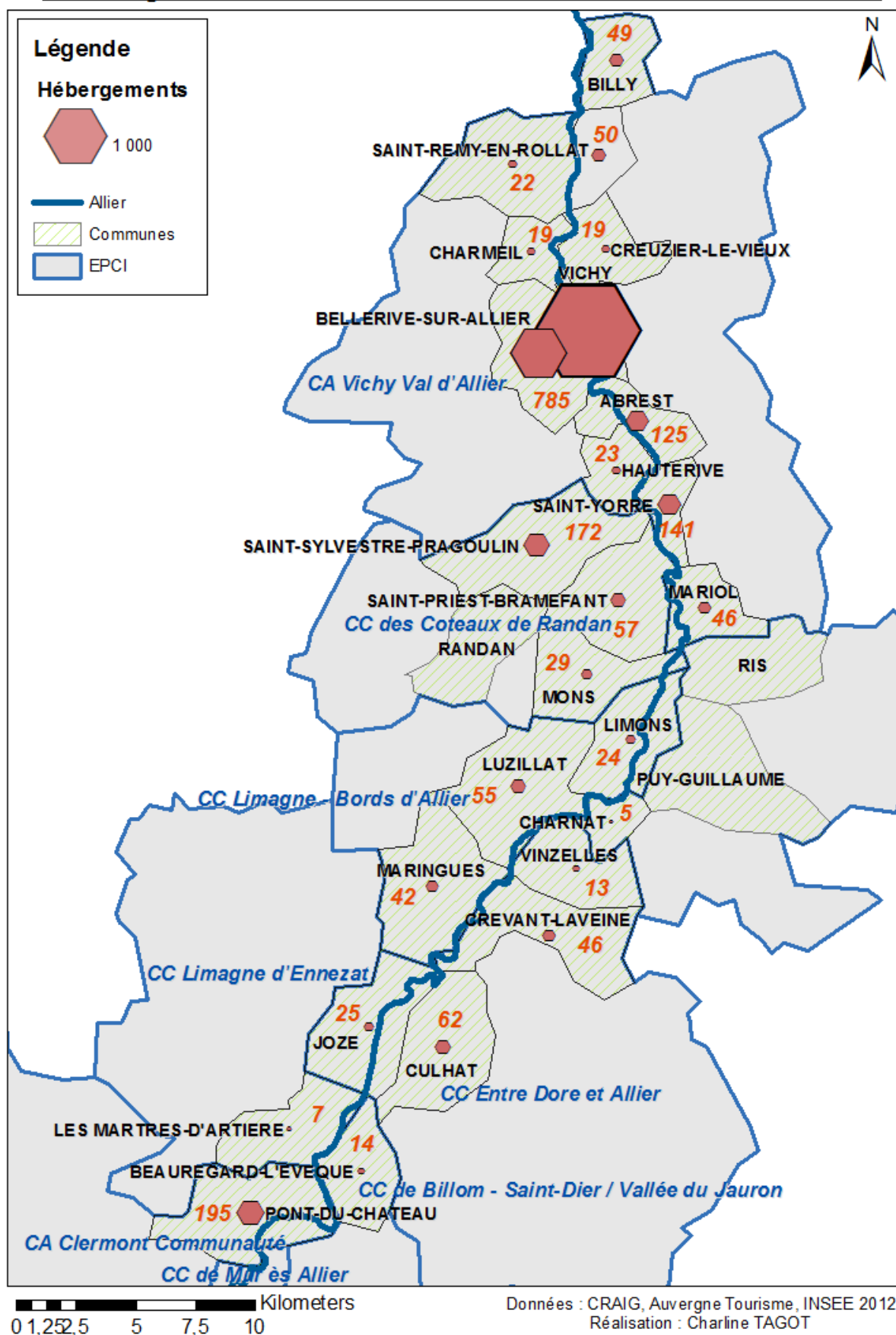


Figure 147 : Total des hébergements sur le territoire
Réalisation : Charline TAGOT

Application des indicateurs à chacun des tronçons

Ainsi, nous avons appliqué ces indicateurs sur chacun des sept tronçons que nous avons délimité pour déterminer le choix de tracé le plus pertinent. Nous allons tout d'abord commencer par le tronçon le plus au Sud, à partir de Pont-du-Château, ville située à l'extrémité Nord du projet de voie verte du Pays du Grand Clermont et ainsi, remonter jusqu'au Nord de notre territoire d'étude, la commune de Billy, à l'extrémité Nord de la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier.

Tronçon 1 : Pont-du-Château <> Joze

Ce tronçon relie la ville de Pont-du-Château, située au Nord du Grand Clermont et celle de Joze au sein de la communauté des communes entre Dore et Allier.

Trace GPS en rive droite et rive gauche Tronçon n°1 : Pont-du-Château <> Joze

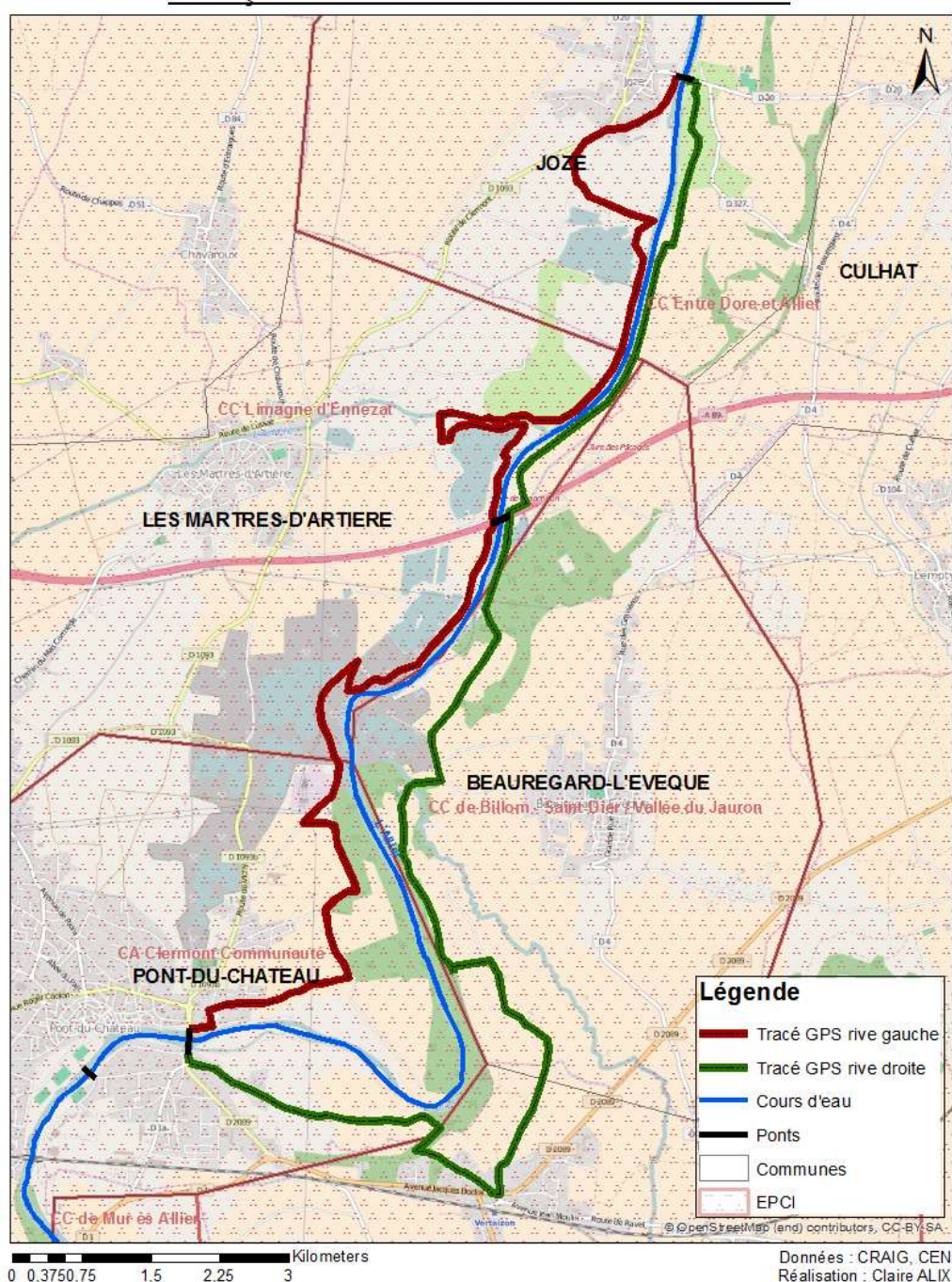


Figure 148 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 1
Réalisation : Claire ALIX

Tout d'abord, concernant les critères de menaces, chacun des tracés se situe au sein du périmètre d'érosion ou zone de mobilité de la rivière. Cependant, il n'y a pas de zone d'érosion à proximité du tracé ce qui permet d'écarter cette menace. Relatif aux conflits d'usages, nous avons noté en rive droite la présence de nombreux puits de captage et en rive gauche la présence de nombreuses gravières le long du chemin dont certaines sont encore en activité. En ce qui concerne les points durs, nous avons relevé la présence de décharges sauvages le long de la rivière sur chacune des rives. Enfin, à propos de la végétation, nous constatons la fermeture des paysages de nombreux endroits sur chacune des rives ce qui représente une menace pour un aménagement du type voie verte notamment du fait de la présence de plantes invasives en grand nombre et de la végétation dense le long des rives.

Critères de menaces présents sur le territoire Tronçon n°1 : Pont-du-Château <> Joze

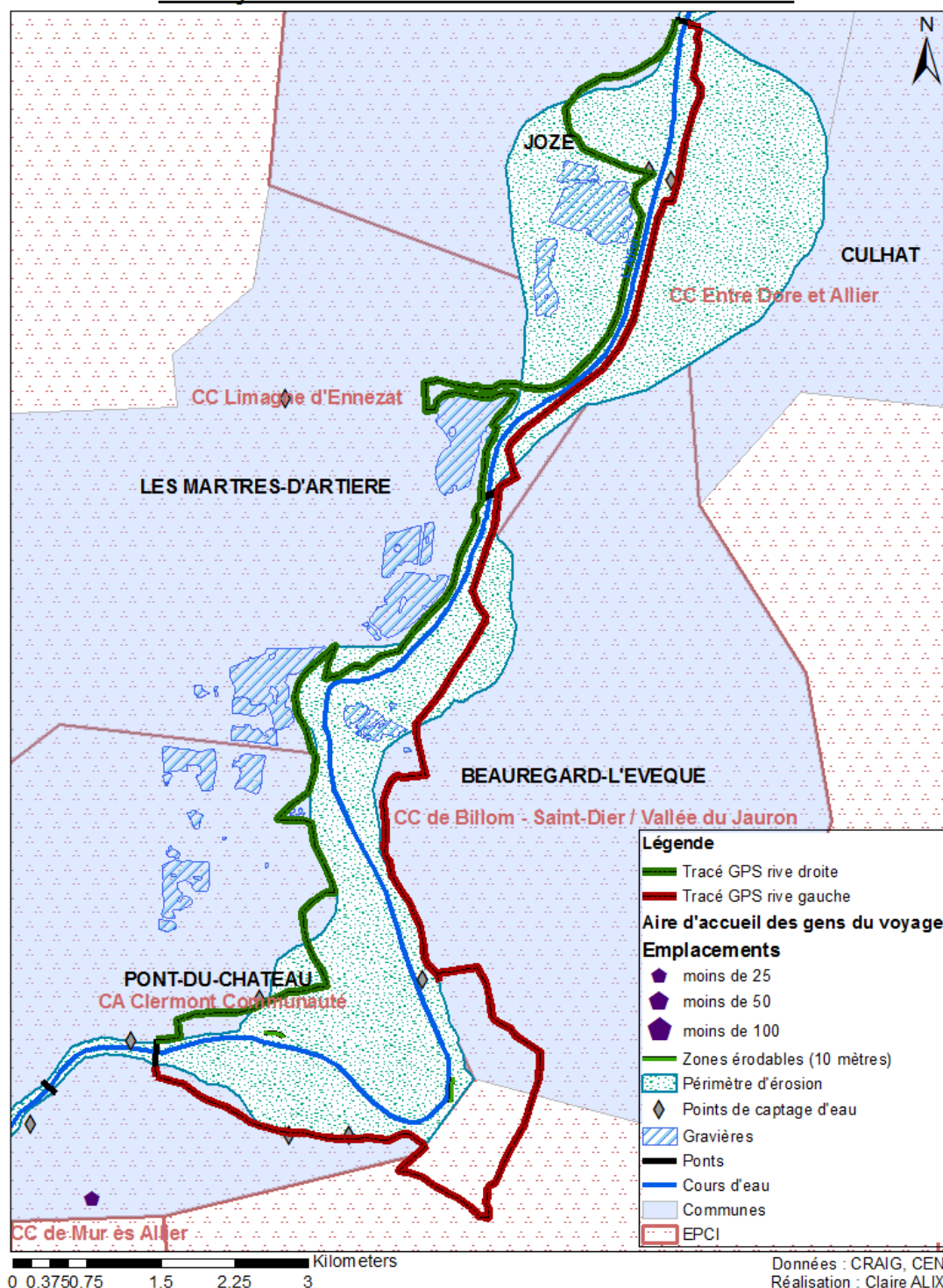


Figure 149 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 1

Réalisation : Claire ALIX

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine

Claire Alix – Thomas Caillaud – Florian Fontanaud – Charline Tagot

Ensuite, lorsque nous prenons en compte les contraintes, celles-ci sont identiques sur chacune des. En effet, concernant les zones inondables, elles couvrent une majeure partie de chacun des tracés. De même, pour le parcellaire privé qui longe une majeure partie des chemins et qui peut représenter une contrainte pour la mise en place d'une voie verte. A propos des zones soumises à une législation environnementales, chacun des tracé emprunte une ZNIEFF de type 1 et le tracé en rive gauche passe en partie au sein d'une zone Natura 2000 alors que celui en rive droite longe cette zone. La végétation est une contrainte qui demande un entretien régulier des aménagements pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture des paysages. Sur chacune des rives, la topographie présente des reliefs supérieurs à 3% ce qui est une réelle contrainte pour répondre à la charte des voies vertes. Concernant, l'hydrographie, le franchissement de l'Artière, un affluent de l'Allier est une contrainte qu'il est nécessaire d'aménager en rive gauche. Nous n'avons pas recensé ce type de contrainte en rive droite.

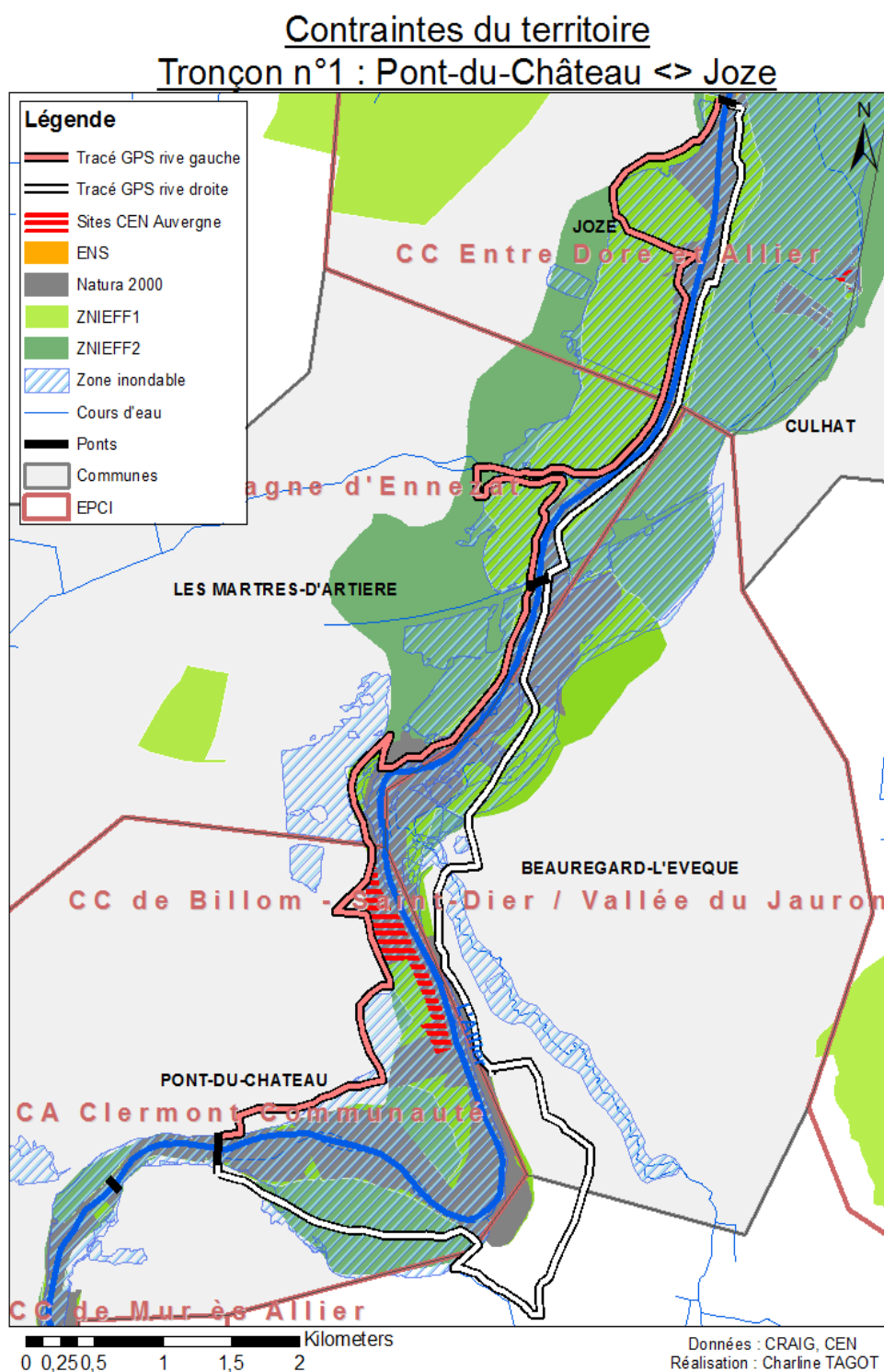


Figure 150 : Carte des contraintes, Tronçon 1
Réalisation : Charline TAGOT

Contraintes du territoire : Parcellaire

Tronçon n°1 : Pont-du-Château <=> Joze

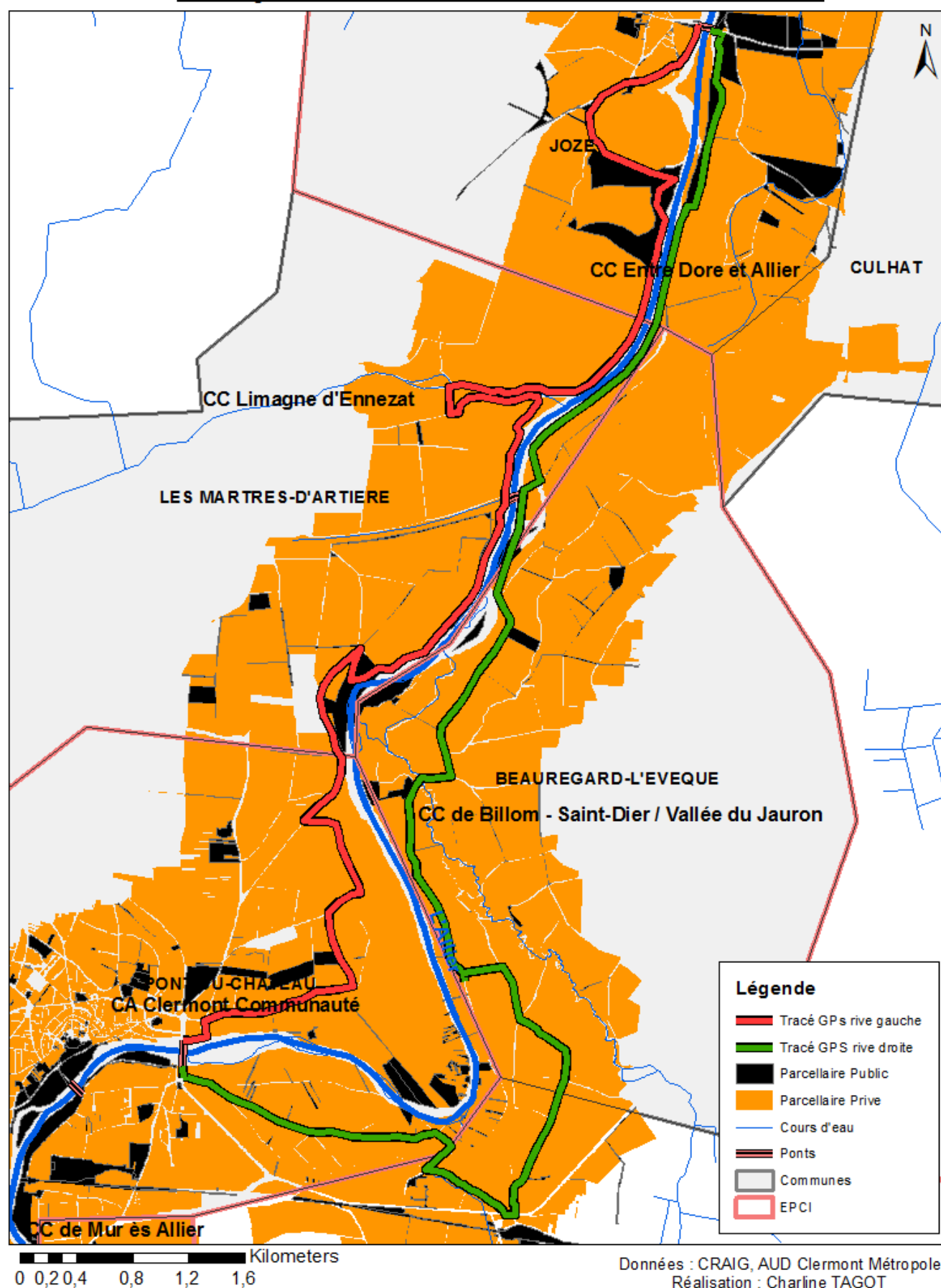


Figure 151 : Carte du parcellaire, Tronçon 1

Réalisation : Charline TAGOT

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine

Claire Alix – Thomas Caillaud – Florian Fontanaud – Charline Tagot

Hydrographie et Végétation

Tronçon n° 1 : Pont-du-Château <=> Joze

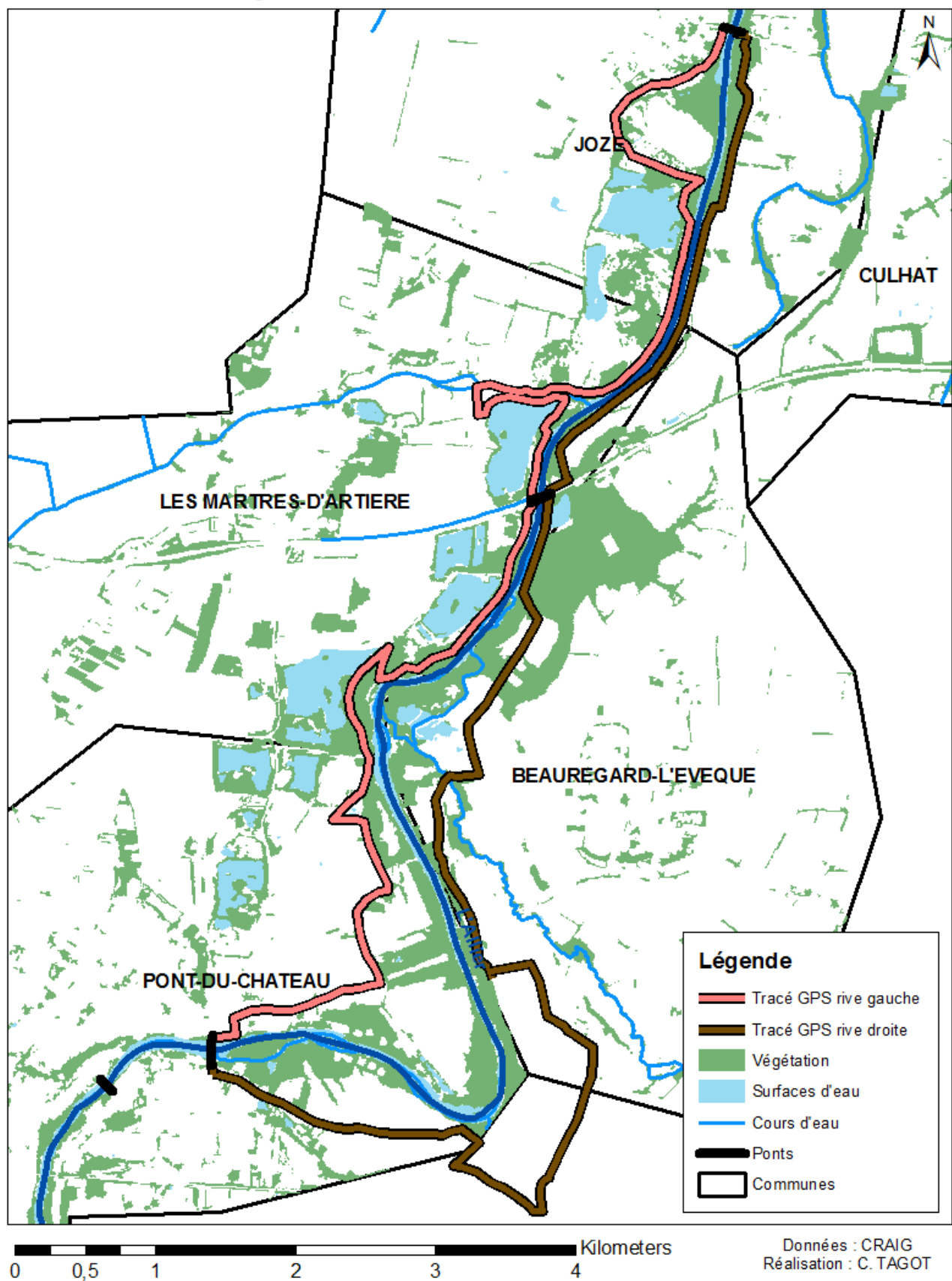


Figure 152 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 1
Réalisation : Charline TAGOT

Atouts : patrimoine et points de vue
Tronçon n° 1 : Pont-du-Château <> Joze



Enfin, nous avons répertorié la liste des opportunités du territoire à saisir sur le tronçon. En conséquence, la population qui est une opportunité majeure pour l'utilisation de la voie verte est située principalement sur la commune de Pont-du-Château avec plus de dix mille habitants puis, la ville ayant le plus de population est les Martres d'Artière. Ainsi, la plus grande part de population est concentrée en rive gauche comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous.

*Tableau 8 : Population du tronçon 1
Données : INSEE 2012*

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Gauche	Pont-du-Château	10 541
Droite	Beauregard L'Evêque	1 333
Gauche	Les Martres d'Artière	2 074
Droite	Culhat	1 080
Gauche	Joze	1 072

Concernant le parcellaire maîtrisé, il y en a peu en rive gauche comme en rive droite. Des boucles de randonnées existent en rive gauche et un projet de circuit, porté par la commune, est en cours à Joze.

De plus, une majeure partie du chemin entre Pont-du-Château et les Martres d'Artière est existant. Le tracé en rive droite permet de rejoindre un itinéraire de randonnée. Le plan d'eau des Martailles, situé aux Martres d'Artière donc en rive gauche et à proximité de la confluence de l'Artière et de l'Allier représente une réelle opportunité en tant que point d'intérêt touristique. La possibilité de louer des canoës kayak à Pont-du-Château représente aussi une opportunité touristique pour la voie verte. De nombreuses associations de sport, loisirs et culturelles sont présentes dans la commune de Pont-du-Château ce qui représente une opportunité pour la mise en valeur de la voie verte et sa promotion au sein des populations locales mais aussi pour la mise en place d'événements. La ville de Pont-du-Château représente un point nodal important pour la voie verte dans la mesure où sont présents une gare et des arrêts de transport en commun correspondant au réseau Trans'Dôme au sein de la commune. Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents ainsi qu'à l'offre en termes de terroir et gastronomie. Ainsi, nous avons recensé la présence d'un camping à Pont-du-Château, d'un hôtel à Joze pour la rive gauche. En rive droite, sont présents un camping et un hôtel à Culhat. Nous dénombrons près de cent résidences secondaires sur le tronçon n°1.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°1 : Pont-du-Château <=> Joze

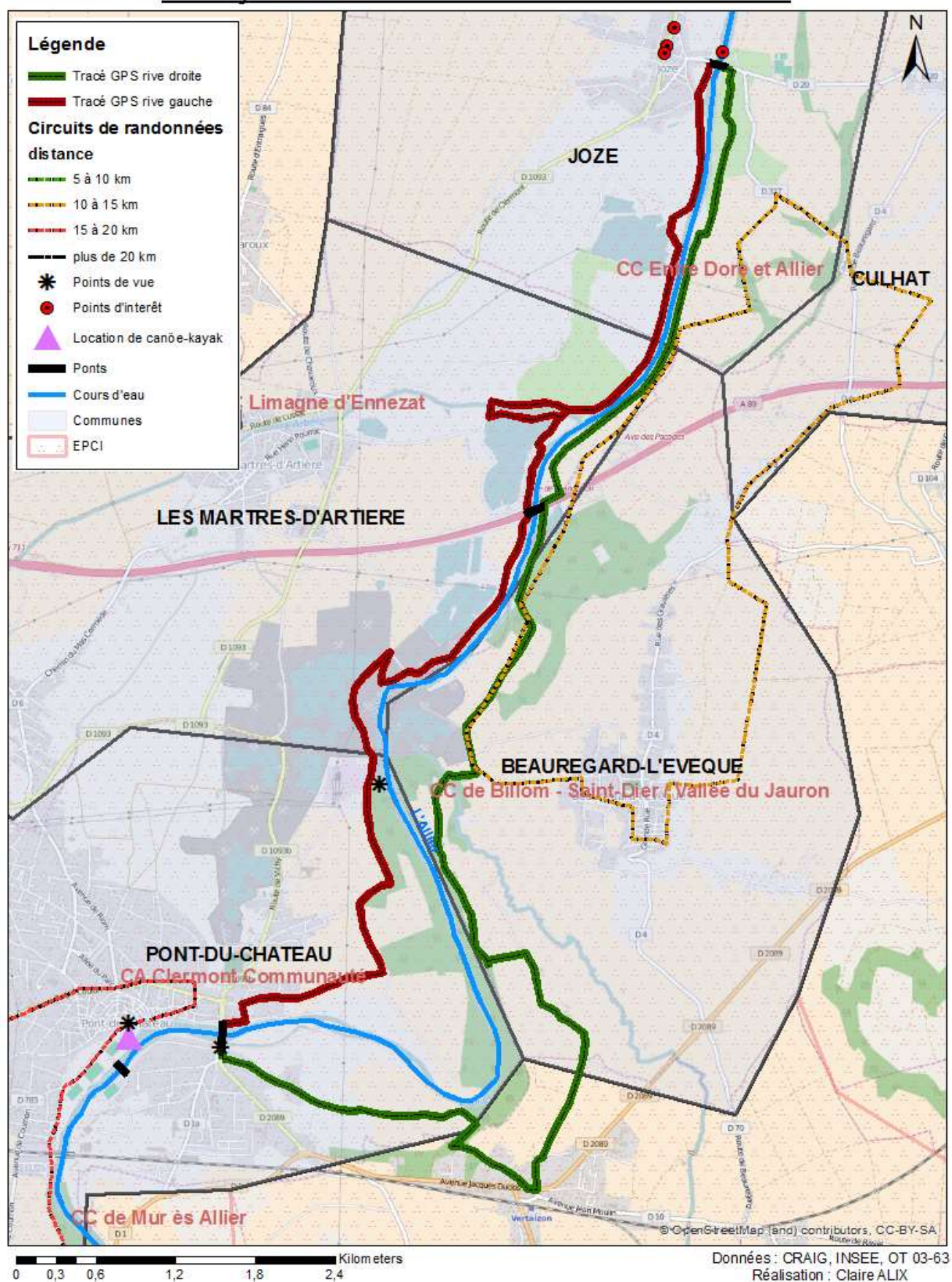


Figure 154 : Carte des opportunités, Tronçon 1
Réalisation : Claire ALIX

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 9 : Grille de comparaison des rives du tronçon 1
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menaces:	Zones érodables	Majoritairement dans le périmètre d'érosion	
	Conflits d'usage	Longe de nombreuses gravières	Passé à proximité de plusieurs puits de captage d'eau
	Points durs	Décharges en bord d'Allier	
	Végétation	Plantes invasives et végétation dense à certains endroits du tracé, fermeture du paysage	
Contrainte	Zones inondables	Majeure partie en zone inondable	
	Parcelaire privé	Chemins en bord de parcelles privées pouvant engendrer des problèmes d'accès	
	Zones soumises à une législation environnementale	Traverse une très petite zone Natura 2000 ; emprunte une partie de la ZNIEFF 1	Longe la zone Natura 2000 ; emprunte une partie de la ZNIEFF 1
	Végétation	Besoin d'un entretien régulier pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture du paysage	
	Topographie	Tracé rencontrant des pentes > 3% entre les Martres-d'Artière et Pont-du-Château	Tracé rencontrant des pentes > 3% entre Beauregard l'Evêque et Pont-du-Château
	Hydrographie	Franchissement de l'Artière impossible, détour par une route obligatoire ; un aménagement de passerelle est à envisager, étang de 18 ha à l'entrée sud de Joze	Aucun problème de franchissement
Atout	Les points de vue paysager	Paysage agricole, vallons, points de vue sur l'Allier et ses affluents dont l'Artière	Paysage agricole, peu de points de vue sur l'Allier
	Patrimoine régional	Musée de la Batterie et Belfroi à Pont-du-Château	Couvent des Minimes
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	-	-
	Patrimoine vernaculaire	3 sources à Joze	
Opportunité	Population	Part de la population importante aux Martres-d'Artière et à Pont-du-Château	Part de la population importante à Beauregard l'Evêque et à Pont-du-Château
	Parcelaire maîtrisé (public)	Faible	
	Boucles de découverte	Boucle de découverte à proximité, Projet de circuit communal à Joze	Rejoint un itinéraire de randonnée existant
	Points d'intérêts touristiques	Plan d'eau des Martailles aux Martres-d'Artières, Location de Canoe et Musée de la batterie à Pont-du-Château	-
	Associations	Association Sports et Loisirs à Joze, Club sportifs et associations culturelles à Pont-du-Château, Société de Chasse et Club rando aux Martres-d'Artière	Association de Défense de l'Environnement à Culhat, Association de pêche à Beauregard l'Evêque, Club sportifs et associations culturelles à Pont-du-Château
	Points nodaux	Gare et réseau de bus Trans Dôme à Pont-du-Château uniquement	
	Hébergement	Camping à Pont-du-Château, Hôtel à Joze et quelques résidences secondaires	Camping et hôtel à Culhat, plusieurs résidences secondaires
	Territoire et gastronomie	Restaurants à Pont-du-Château	

Pour conclure, l'existence d'une partie du chemin, les points de vue en hauteur sur l'Allier ou encore la confluence de l'Artière sont des critères qui nous ont permis de déterminer que la mise en place d'une voie verte en rive gauche de Pont-du-Château à Joze est le plus pertinent.

Tronçon 2 : Joze <> Crevant-Laveine

Ce tronçon relie la ville de Joze à celle de Crevant-Laveine et appartient à la communauté des communes entre Dore et Allier.

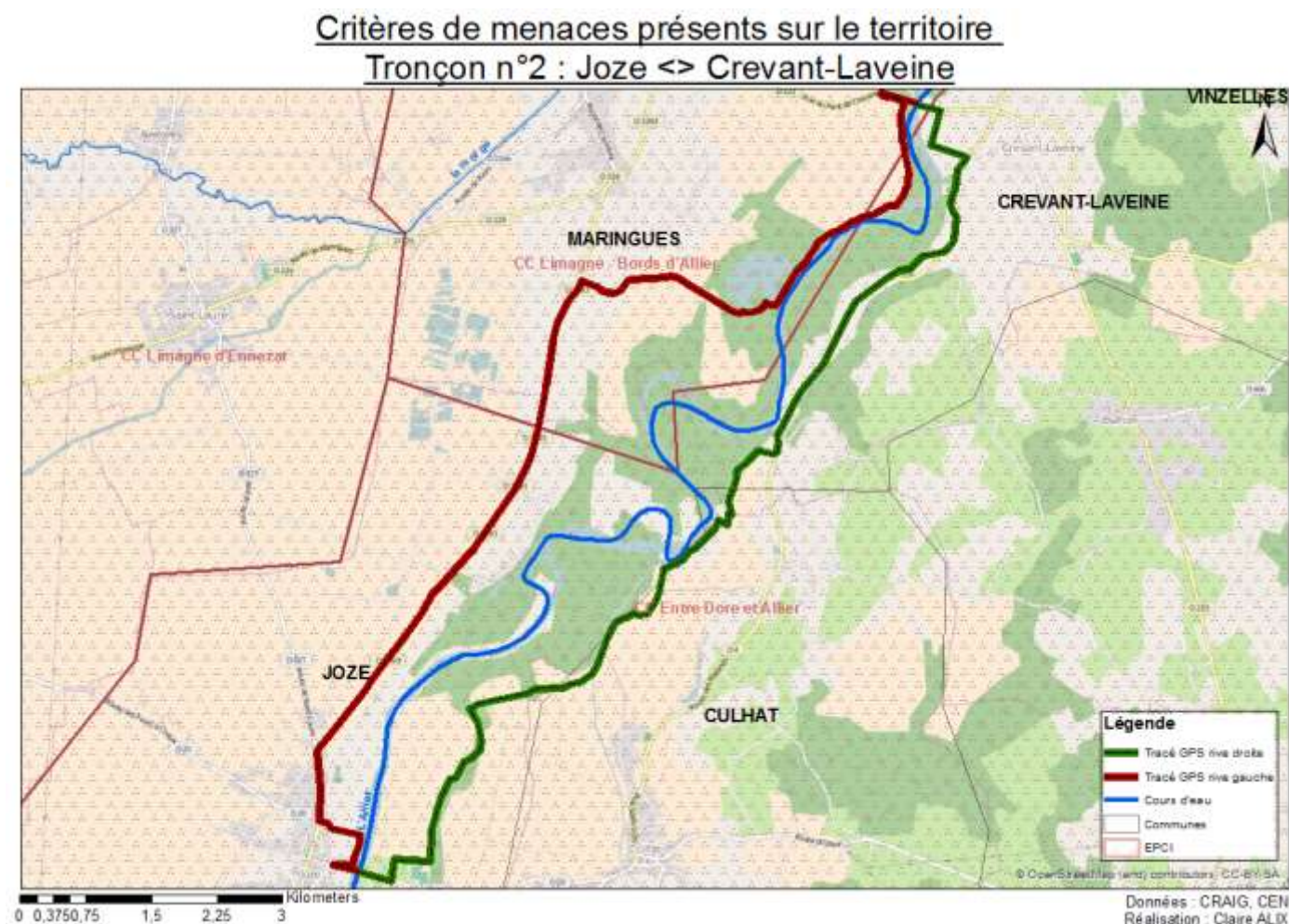


Figure 155 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 2
Réalisation : Claire ALIX

En premier lieu, nous nous sommes intéressés aux critères de menace du territoire sur ce tronçon. D'abord, le tracé en rive gauche traverse en partie la zone d'érosion alors que celui en rive droite est en majeure partie situé au sein de ce périmètre. Cependant, quelques zones d'érosion sont situées à proximité du tracé ce qui impose de les écarter de ces zones.

En ce qui concerne les conflits d'usage, nous remarquons la présence, en rive droite, de gens du voyage installés le long de la rivière et en rive gauche, la présence d'animaux seuls tels que des chevaux ainsi que des points de décharge à proximité des berges. A propos des points durs, nous avons trouvé des fossés creusés de plusieurs mètres sur les chemins pour empêcher l'accès de tous à des propriétés privées en rive gauche mais aussi des roches de grande taille posées sur les chemins. Enfin, au sujet de la végétation, nous constatons la fermeture des paysages en rive droite du fait de la forêt alluviale dense et une végétation dense empêchant parfois le passage en rive droite avec tout de même quelques espaces dégagés entre le chemin et la rivière.

Critères de menaces présents sur le territoire Tronçon n°2 : Joze <> Crevant-Laveine

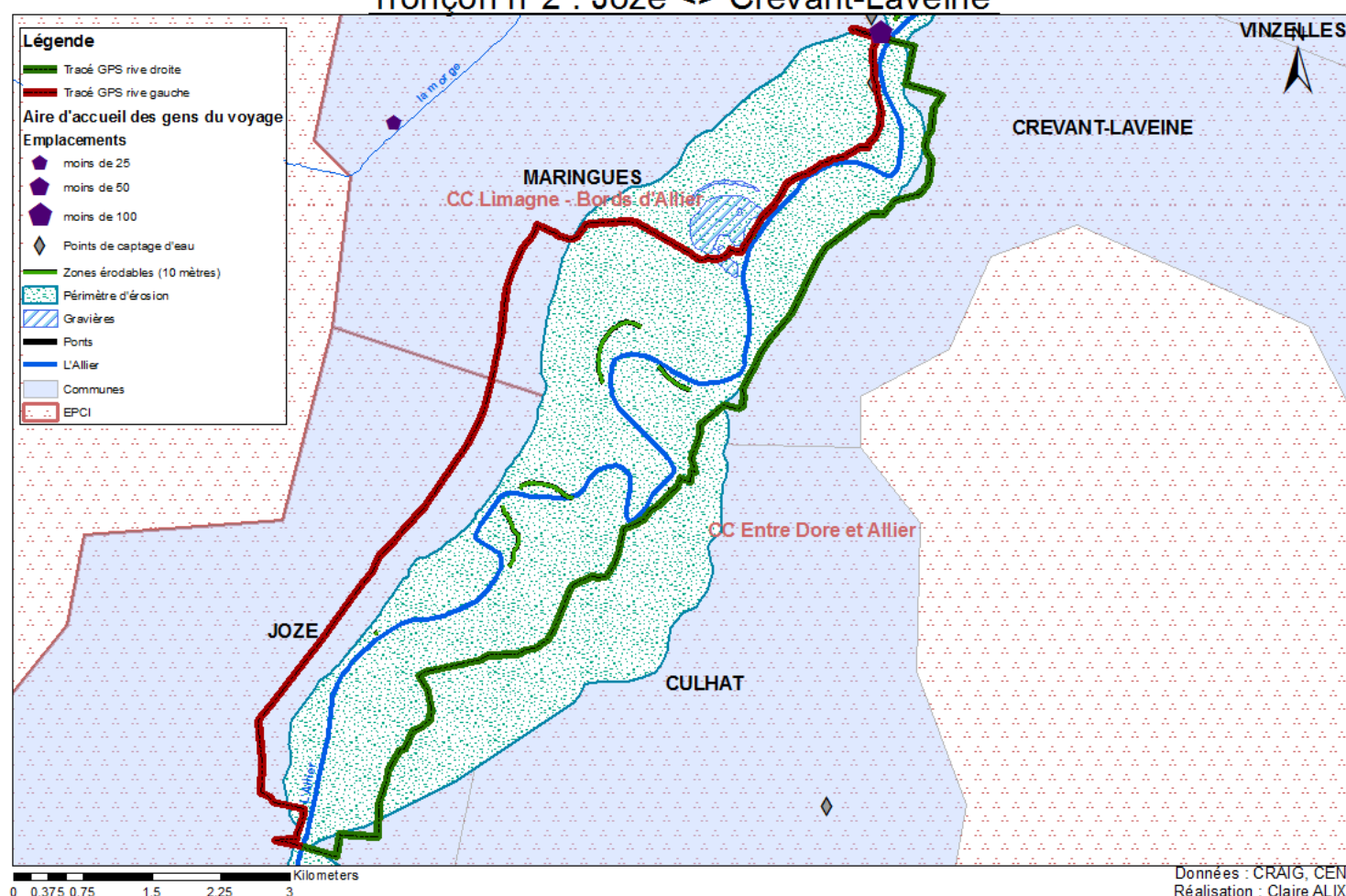


Figure 156 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 2
Réalisation : Claire ALIX

En ce qui concerne les contraintes dues aux zones inondable, le tracé de chacune des rives passe en partie au sein de celles-ci. A propos du parcellaire privé, le tracé en rive droite emprunte des chemins agricoles et celui imaginé en rive gauche traverse de nombreuses parcelles privées, c'est donc une contrainte importante à considérer, notamment pour le choix de rive. En ce qui a trait aux zones soumises à une législation environnementales, le tracé en rive gauche traverse un ENS et celui en rive droite longe l'ENS et un site appartenant au CEN Auvergne. La végétation est une contrainte qui demande un entretien régulier des aménagements pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture des paysages. Sur chacune des rives, la topographie ne présente pas de reliefs supérieurs à 3%. Nous noterons que n'avons pas rencontré de problème du fait de l'hydrographie.

Contraintes du territoire Tronçon n°2 : Joze <=> Crevant-Laveine

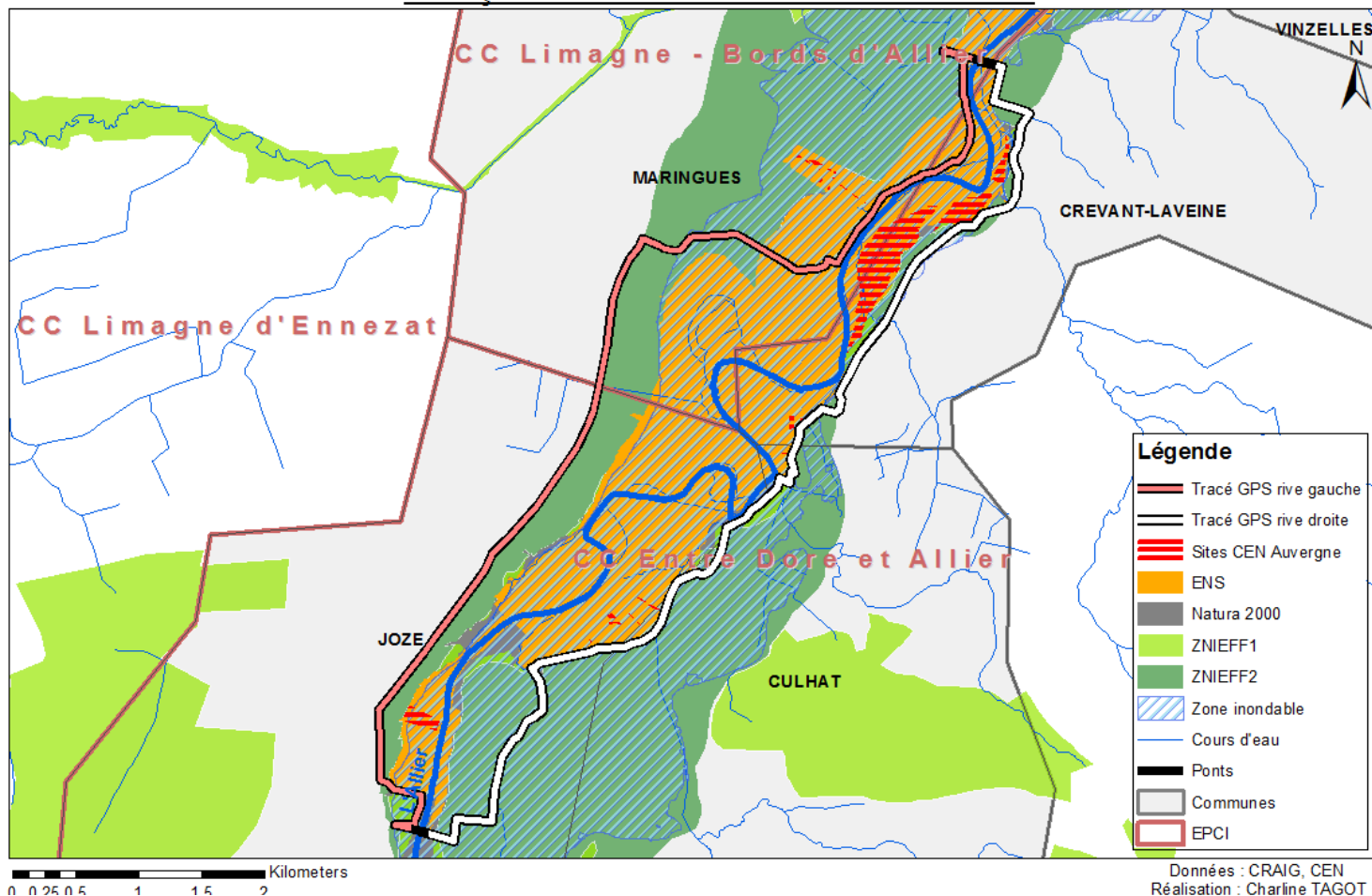


Figure 1575 : Carte des contraintes, Tronçon 2
Réalisation : Charline TAGOT

Contraintes du territoire : Parcellaire Tronçon n°2 : Joze <=> Crevant-Laveine

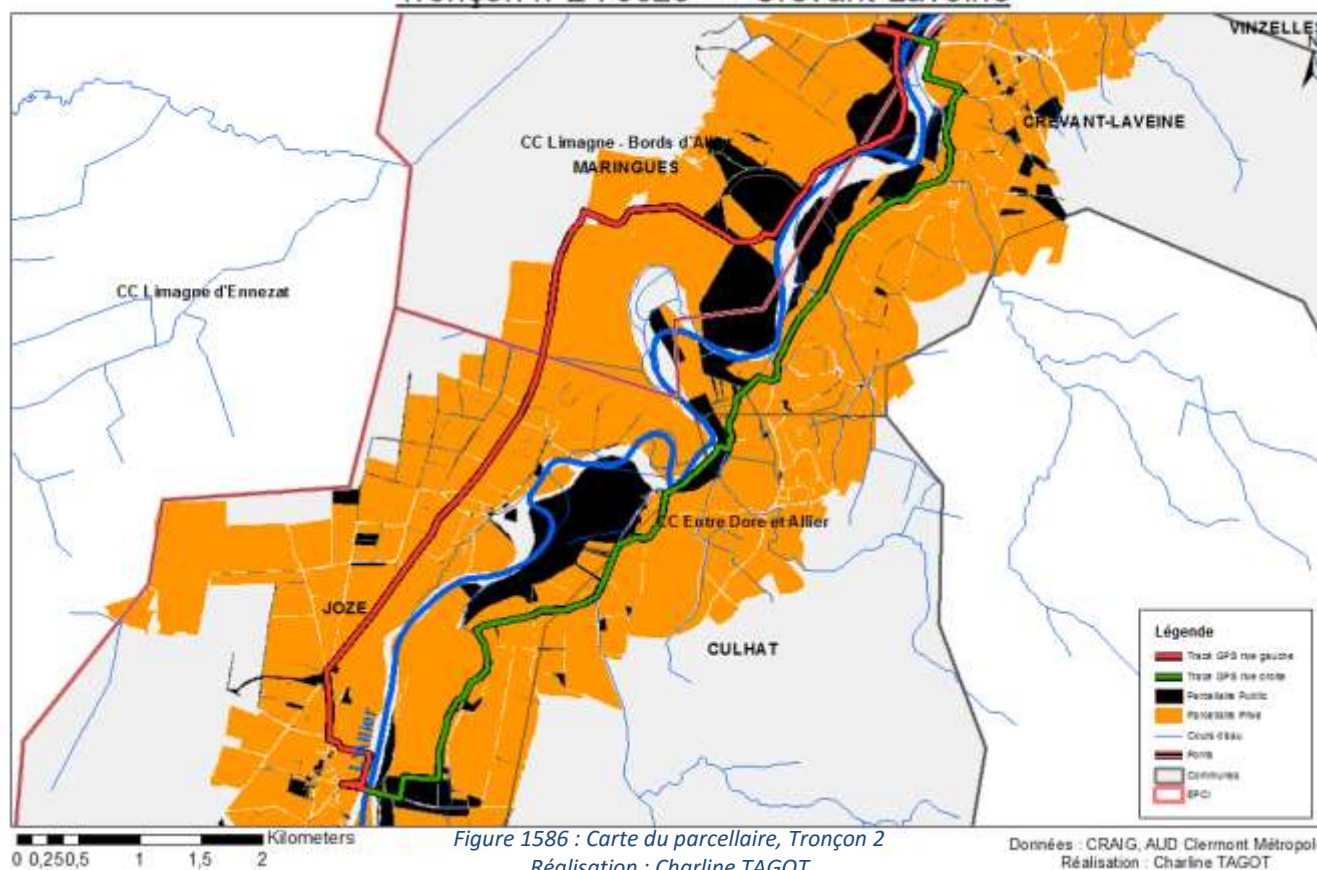


Figure 1586 : Carte du parcellaire, Tronçon 2
Réalisation : Charline TAGOT

Hydrographie et Végétation Tronçon n° 2 : Joze <-> Crevant-Laveine

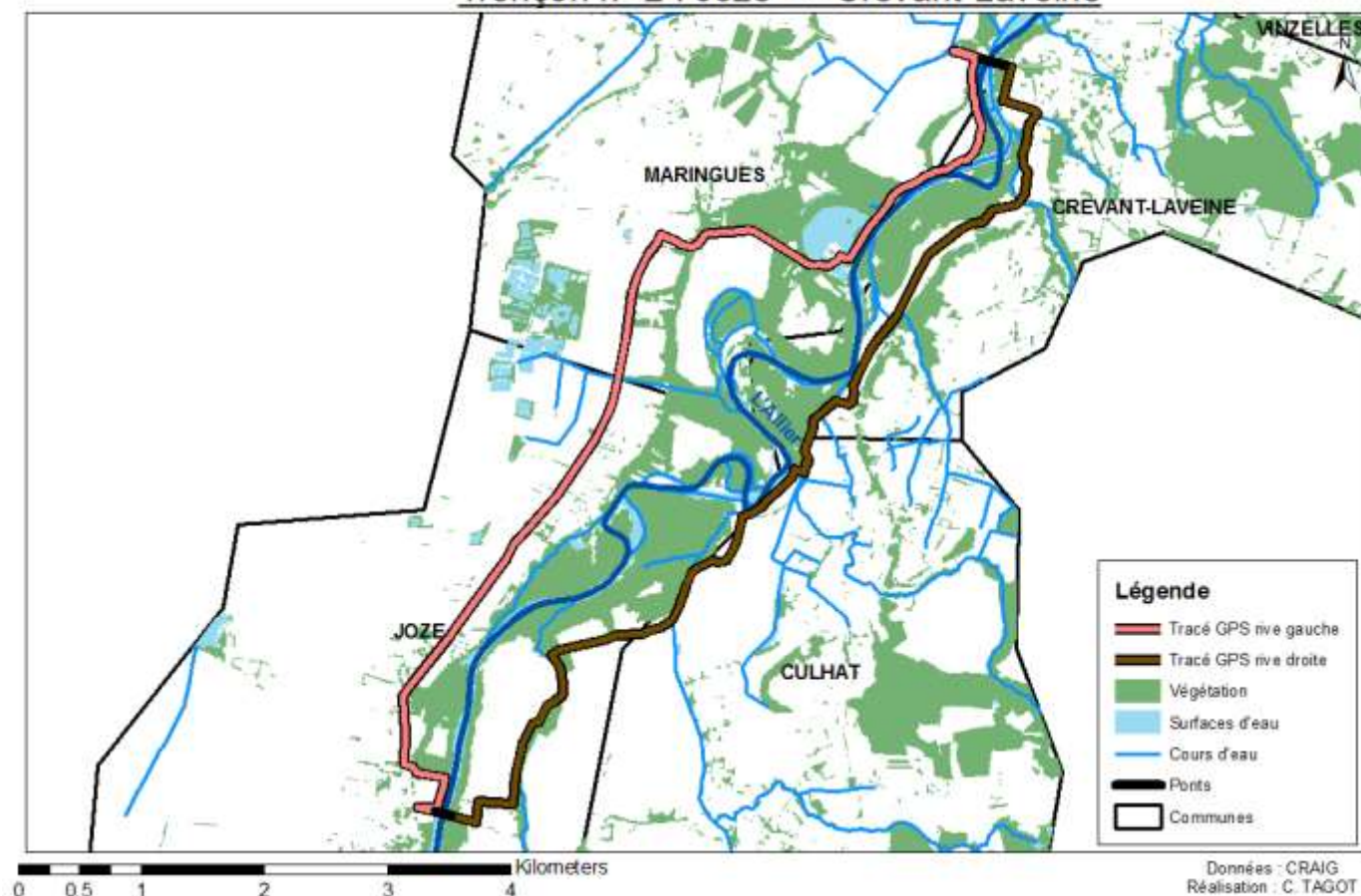


Figure 159 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 2
Réalisation : Charline TAGOT

Puis, lorsque nous nous concentrons sur les atouts des chacune des rives, nous constatons des disparités selon les critères. A propos des points de vue paysagers, an rive droite le paysage est fait de paysages agricoles et peu de points de vues sur l'Allier existent. A l'inverse, en rive gauche les paysages sont plus diversifiés : paysages agricoles, vallon, anciennes gravières ce qui est un atout supplémentaire. A propos du patrimoine de renommée, les Tanneries de Maringues sont un réel atout pour le territoire, du fait de leur histoire, leur conservation et leur spécificité. Concernant les sites d'intérêts biotope et biocénose, l'ENS Val d'Allier Joze Maringues est traversé par les tracés de chacune des rives et le site Natura 2000 Plaines de Varennes de plus de 800 hectares en rive droite sont de réels atouts du territoire. Le patrimoine vernaculaire est essentiellement composé de lavoirs et de pigeonniers en rive gauche et de l'ancien port de Brèle ainsi que deux châteaux en rive droite.

Atouts : patrimoine et points de vue Tronçon n° 2 : Joze <=> Crevant-Laveine

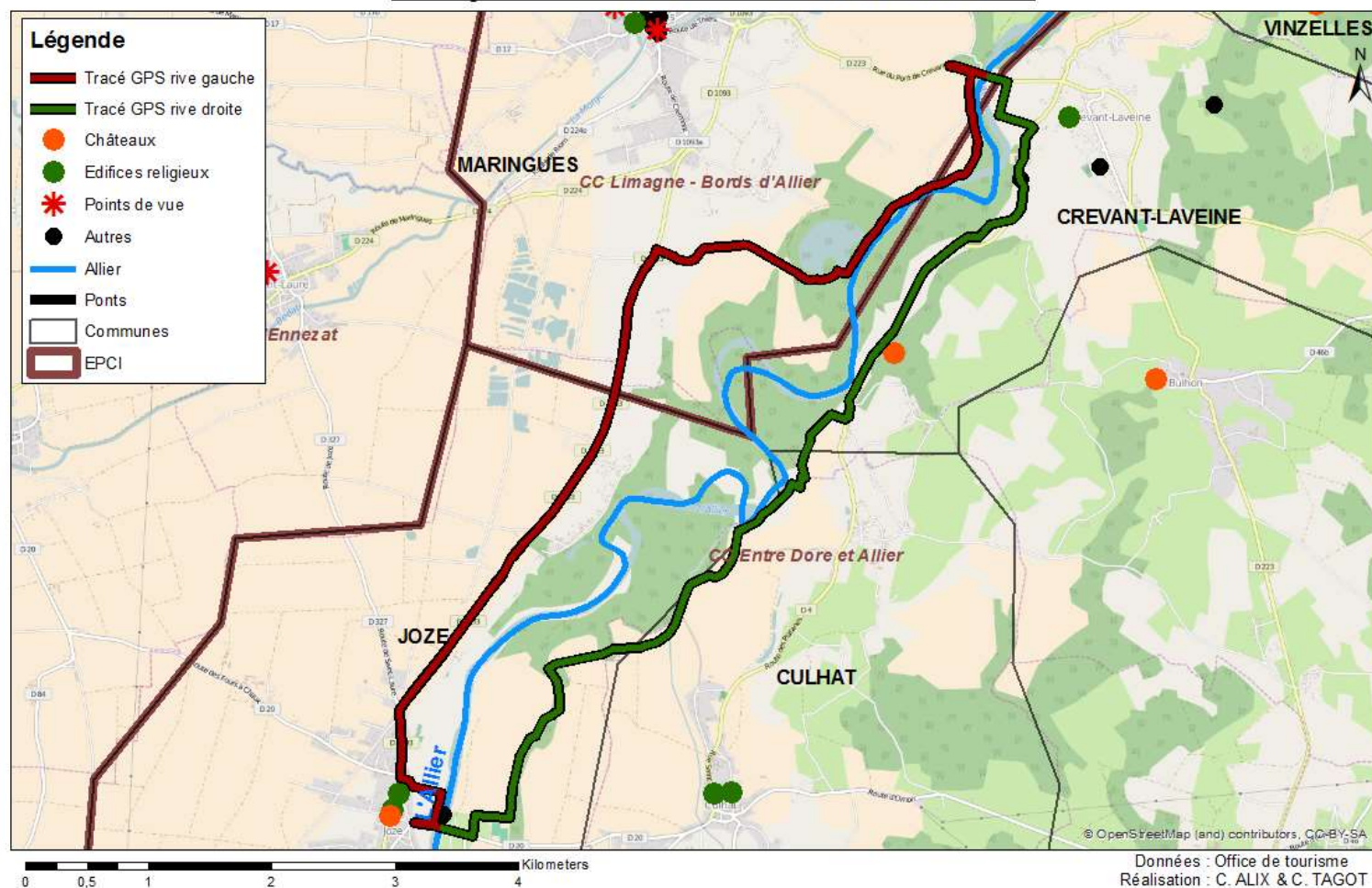


Figure 160 : Carte des atouts, Tronçon 2
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Enfin, nous avons recensé les opportunités du territoire à saisir sur ce tronçon. Tout d'abord, la population représente une opportunité majeure pour l'utilisation de la voie verte. C'est dans la commune de Maringues que la plus grande part de population est concentrée avec plus de deux mille habitants, les autres communes, à savoir Joze, Culhat et Crevant-Laveine, comptent environ mille habitants. De fait, la plus grande part de population est concentrée en rive gauche comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous.

Tableau 10 : Population du tronçon 2
Données : INSEE 2012

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Gauche	Joze	1 072
Droite	Culhat	1 080
Gauche	Maringues	2 776
Droite	Crevant-Laveine	958

En ce qui concerne le parcellaire maîtrisé, nous avons recensé quelques opportunités en rive gauche avec du parcellaire public en bord de rivière, contrairement à la rive droite où il y a très peu de parcellaire public en bord de rivière. Des boucles de randonnées existent en rive gauche mais nous n'en avons pas recensé en rive droite. A propos des points d'intérêt touristique, un loueur de canoë est présent en rive gauche et propose trois circuits de canoë dont le plus long va du pont de Joze au Pont de Ris soit une distance en canoë de 25 km environ. Ce type d'offre semble complémentaire avec la voie verte projetée. De nombreuses associations de sports, loisirs et culturelles sont présentes dans la commune de Maringues dont la celle de sauvegarde des tanneries. En rive droite, nous avons recensé une association de protection de l'environnement, et d'autres associations sportives et culturelles. La ville de Maringues représente un point nodal du fait de la présence d'arrêts de transport en commun correspondant au réseau Trans'Dôme. Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents ainsi qu'à l'offre en termes de terroir et gastronomie. Ainsi, nous avons recensé la présence d'un hôtel, un gîte et une chambre d'hôte en rive gauche et un camping, quatre gîtes et une chambre d'hôte en rive droite. Nous dénombrons à peine une centaine de résidences secondaires sur le tronçon n°2. Concernant la gastronomie, nous avons recensé huit restaurants en rive gauche dont six à Maringues et deux à Joze. En rive droite, ce sont trois restaurants qui sont présents dont 1 à Culhat et deux à Crevant Laveine.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°2 : Joze <=> Crevant-Laveine

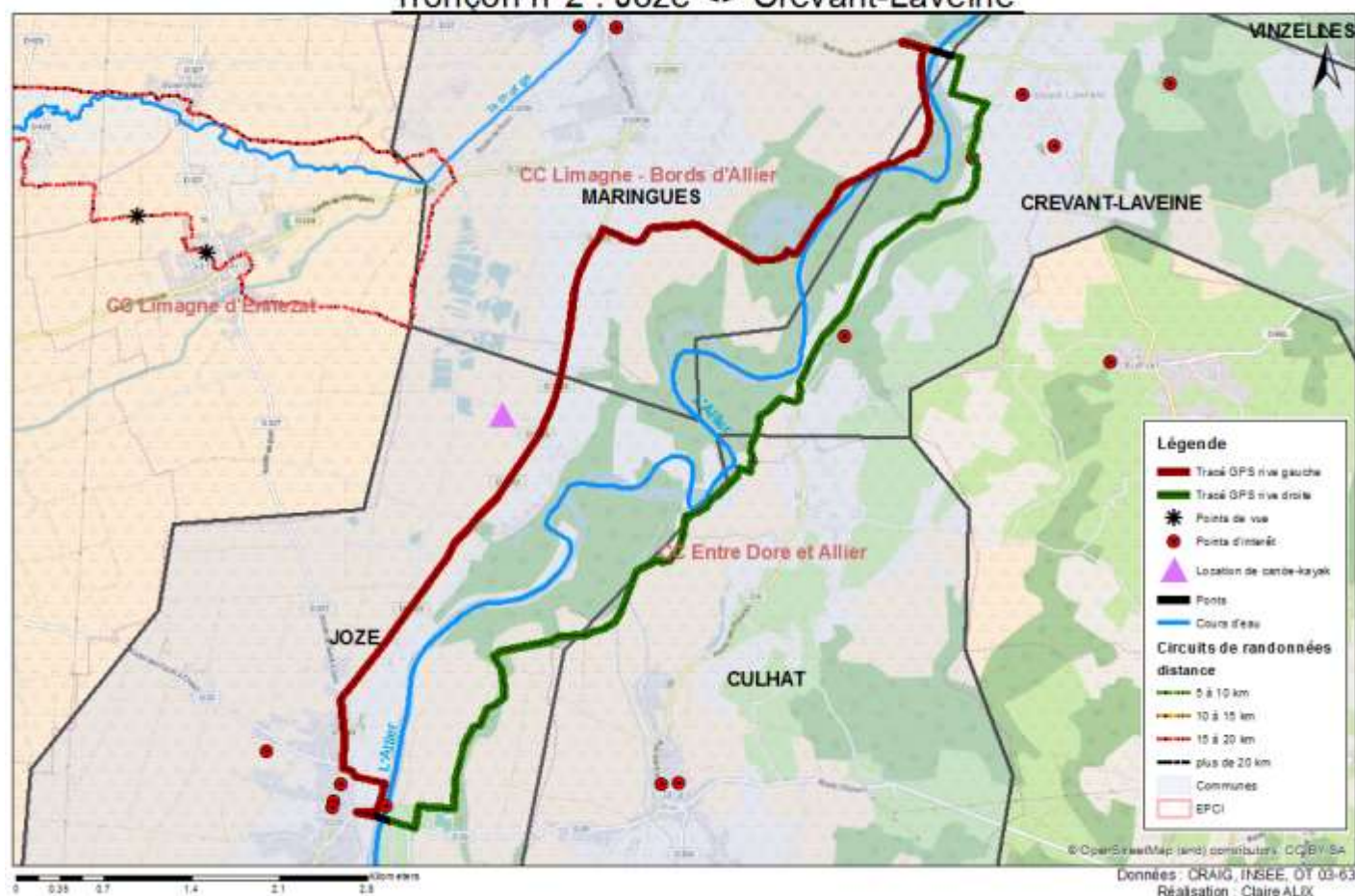


Figure 161 : Carte des opportunités, Tronçon 2
Réalisation : Claire ALIX

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 11 : Grille de comparaison des rives du tronçon 2
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

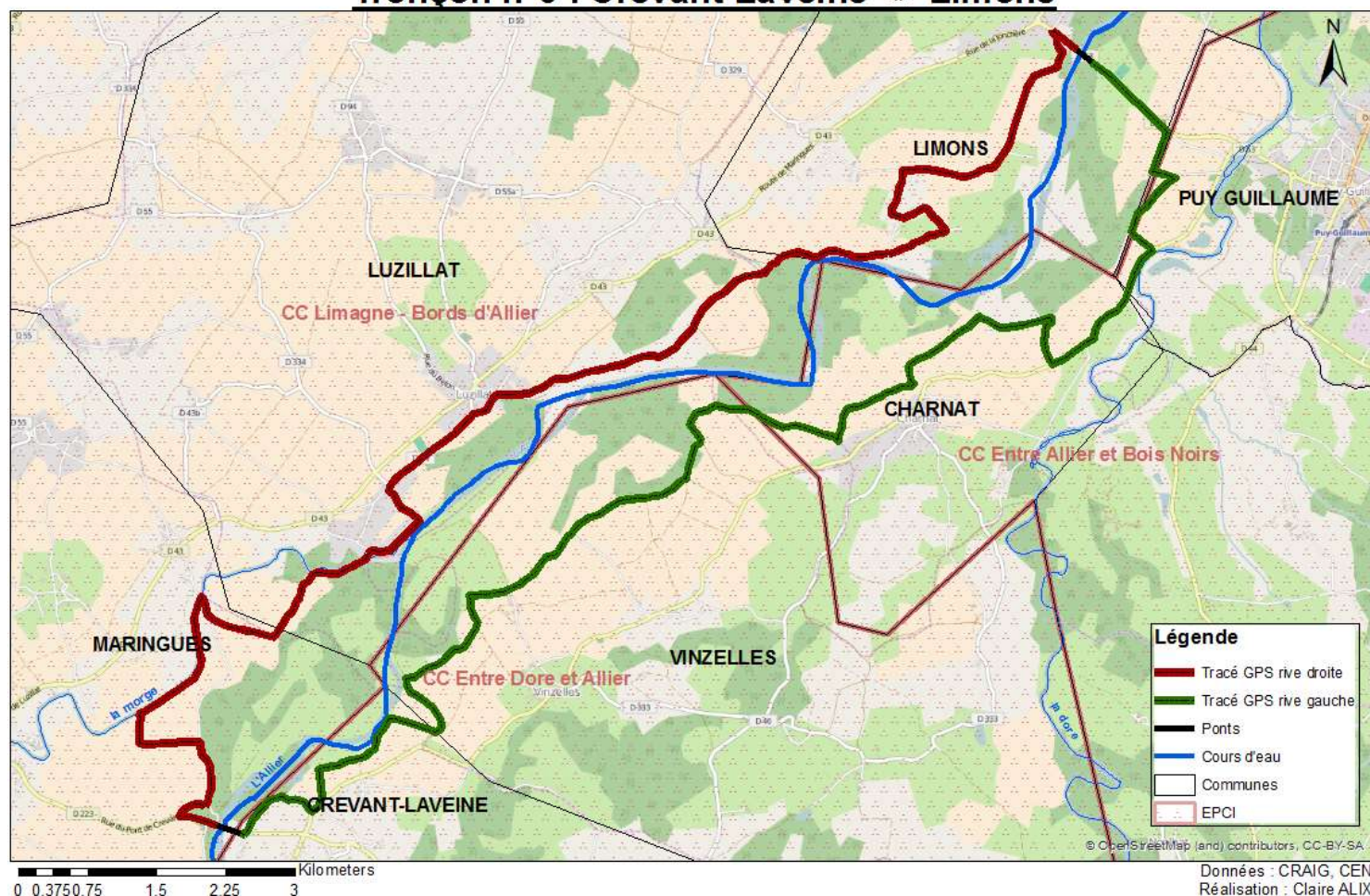
Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables	Travers en partie le périmètre d'érosion	Majeure partie dans le périmètre d'érosion
	Conflits d'usage	Présence d'animaux (chevaux) le long du chemin	Gens du voyage installés en bord de rivière
	Points durs	Décharges au bord du chemin	-
	Végétation	Fossées creusées pour empêcher l'accès aux parcelles Roches de grande taille sur les chemins Végétation dense en bord de rivière empêchant le passage	- - Forêt alluviale ferme le paysage
Contrainte	Zones inondables	Tracé partiellement en zone inondable	
	Parcellaire privé	Au sud de la gravière, le parcellaire privé en permet pas de continuer un itinéraire le long de l'Allier	Grande partie du tracé sur des chemins agricoles
	Zones soumises à une législation environnementale	Passé en partie dans un ENS	Le long d'un ENS, 1 site appartenant au CEN
	Végétation	Besoin d'un entretien régulier pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture du paysage	Forêt alluviale importante, besoin d'ouvrir le paysage
	Topographie	Pas de relief particulier	
	Hydrographie	Pas de problème de franchissement de cours d'eau	
Atout	Les points de vue paysager	Paysage agricole, vallons, points de vue sur l'Allier et ses affluents, anciennes gravières	Paysage agricole, peu de points de vue
	Patrimoine régional	Tanneries de Maringues	-
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	"ENS Val d'Allier Joze et Maringues"	"ENS Val d'Allier Joze et Maringues", Site CEN, site Natura 2000 Plaines des Varennes (860 ha)
	Patrimoine vermaculaire	Lavoirs, pigeonnier	Port de Brêle, 2 châteaux
Opportunité	Population	Part de la population importante à Maringues et à Joze	Identique dans les autres communes du tracé
	Parcellaire maîtrisé (public)	Quelques opportunités de parcellaire public en bord de rivière	Très peu de parcellaire public en bord de rivière
	Boucles de découverte	1 boucle	-
	Points d'intérêts touristiques	1 location de canoë	-
	Associations	Club de basket "pro patria", sauvegarde des tanneries, école de musique "les enfants de la limagne" à Maringues, Association Sports et Loisirs à Joze	Association de défense de l'environnement de Culhat, Amicale de l'école, Association sportive et association Communale de Chasse Agréée à Crevant-Laveine
	Points nodaux	Réseau de car régionaux (Maringues)	-
	Hébergement	1 Hôtel, 1 gîte, 1 chambre d'hôte	1 camping, 4 gîtes, 1 chambre d'hôte
	Terroir et gastronomie	8 restaurants (2 à Joze & 6 à Maringues)	3 restaurants (1 à Culhat & 2 à Crevant-Laveine)

Pour conclure, le patrimoine important, le paysage, les points de vue et les opportunités foncières sont des critères qui nous ont permis de déterminer que la mise en place d'une voie verte en rive gauche de Joze à Crevant-Laveine est plus pertinente.

Tronçon 3 : Crevant-Laveine <> Limons

Ce tronçon relie les villes de Crevant-Laveine et Limons, appartenant respectivement à la communauté des communes entre Dore et Allier et à celle de Limagne Bord d'Allier.

Trace GPS en rive droite et rive gauche Tronçon n°3 : Crevant-Laveine <> Limons



Tout d'abord, nous nous sommes intéressés aux critères de menace du territoire sur ce tronçon. Concernant le critère des zones érodables que nous avons classé en premier dans cette catégorie, nous remarquons que le tracé en rive gauche est en limite de cette zone tandis qu'en rive droite, une majeure partie du tracé est incluse dans le périmètre d'érosion. Nous recensons seulement quelques zones d'érosion aux extrémités Nord et Sud du tronçon mais pas à proximité immédiate des tracés.

A propos des conflits d'usage, nous remarquons en rive gauche la présence de gens du voyage installés le long de la rivière et ayant des constructions en bois en sus des caravanes, ce sont des personnes qui se sont sédentarisées à cet endroit. Toujours en rive gauche, nous constatons des incivilités sur le site de Pont Picot et un puits de captage d'eau. En rive droite, la vue sur le camp de gens du voyage depuis la berge n'est pas agréable et nous avons recensé de nombreux puits de captage d'eau. En ce qui concerne les points durs, nous remarquons, sur chacune des rives, des problèmes de décharge sauvage en bord de rivière. En rive gauche, de nombreux animaux, vaches et chevaux sont en liberté le long de la rivière.

Enfin, à propos de la végétation, nous constatons que la fermeture des paysages est moins importante que sur le tronçon puisque certains accès à la rivière sont dégagés notamment au niveau de l'île aux cailloux en rive gauche. Un entretien régulier sera tout de même nécessaire pour lutter contre les plantes invasives et une végétation trop dense qui serait à l'origine de la fermeture des paysages.

Critères de menaces présents sur le territoire Tronçon n°3 : Crevant-Laveine <> Limons

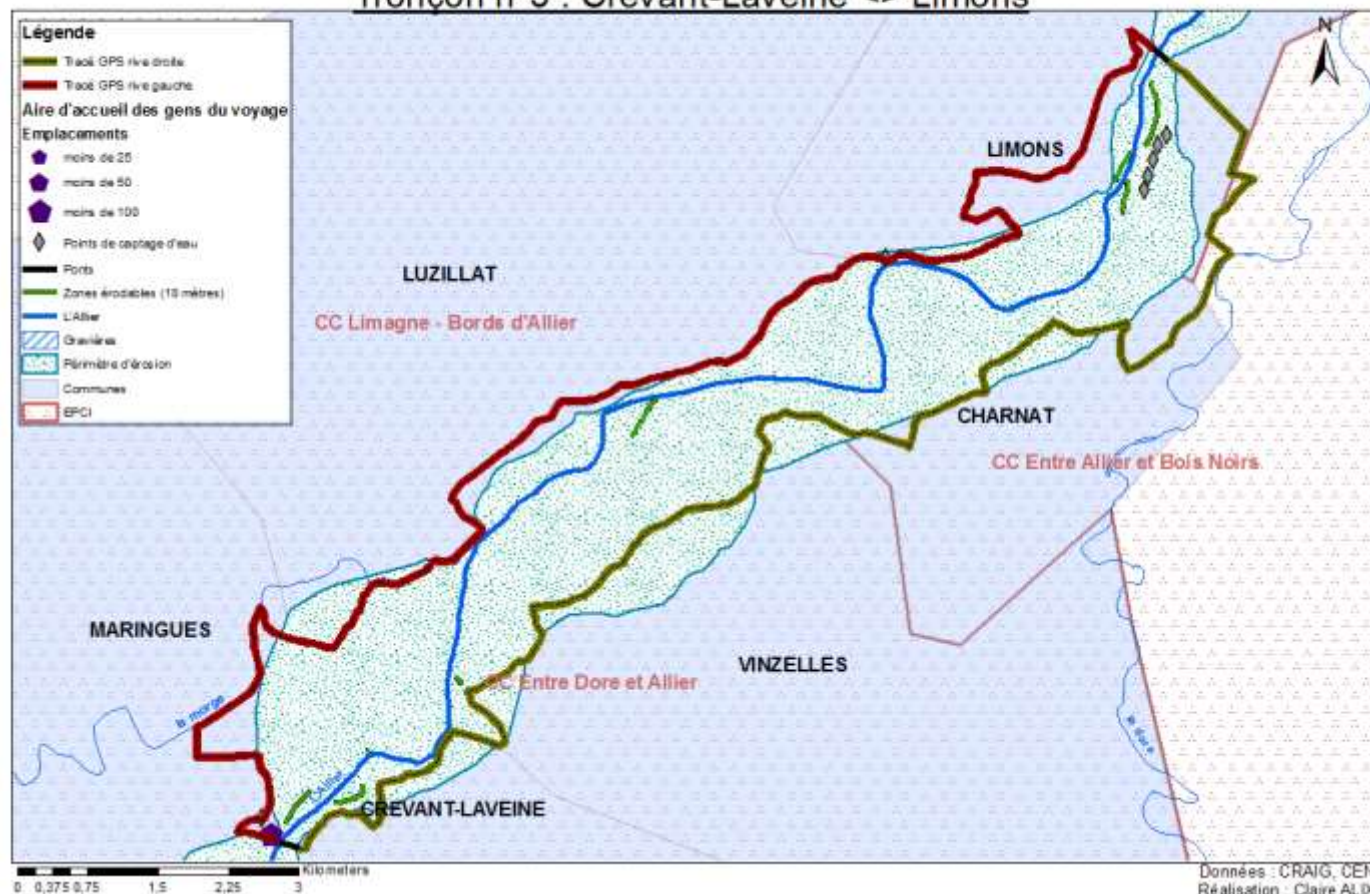


Figure 163 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 3
Réalisation : Claire ALIX

Dans un second temps, à propos des contraintes dues aux zones inondable, le tracé en rive gauche est partiellement en zone inondable et celui en rive droite l'est totalement. A propos du parcellaire privé, sur chacune des rives, les tracés sont sur des chemins existants pour la plupart et en bordure de parcelles privés pouvant engendrer des problèmes d'accès suite à la mise en place d'une voie verte.

En ce qui a trait aux zones soumises à une législation environnementales, le tracé en rive gauche traverse en partie un ENS, un petite portion du tracé est en ZNIEFF 1 et un majorité de celui-ci est en ZNIEFF 2. Pour la rive droite, le tracé emprunte en partie une ZNIEFF 1 et en grande partie une ZNIEFF 2. La végétation est une contrainte qui demande un entretien régulier des aménagements pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture des paysages. Sur chacune des rives, la topographie ne présente pas de contrainte et le réseau hydrographie, bien que très présent, ne pose aucun problème de franchissement. Sur le tracé en rive gauche se trouve le franchissement de la Morge, un affluent de l'Allier qui traverse la ville de Maringues.

Contraintes du territoire Tronçon n°3 : Crevant-Laveine <> Limons

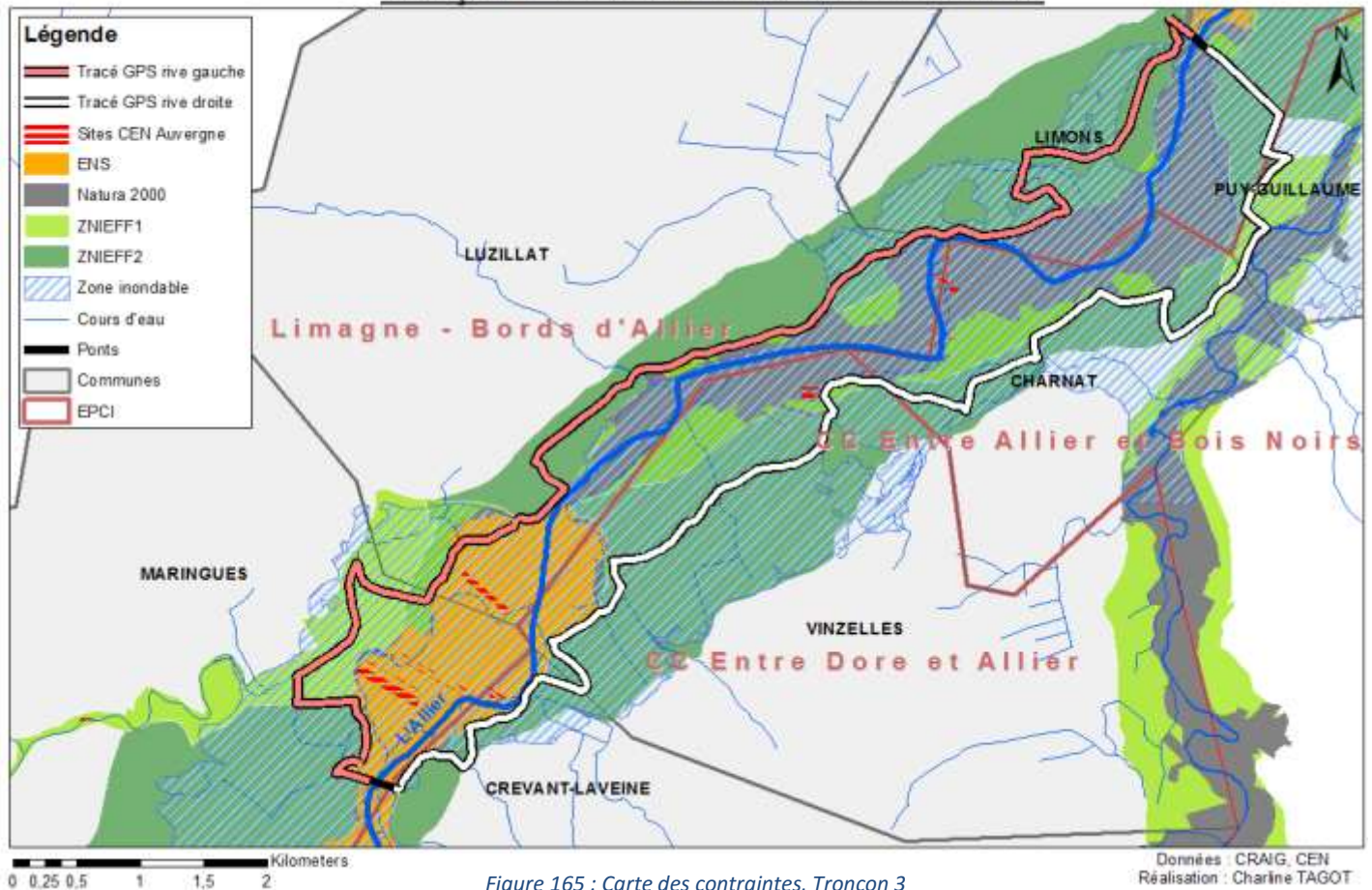


Figure 165 : Carte des contraintes, Tronçon 3
Réalisation : Charline TAGOT

Contraintes du territoire : Parcellaire Tronçon n°3 : Crevant-Laveine <> Limons

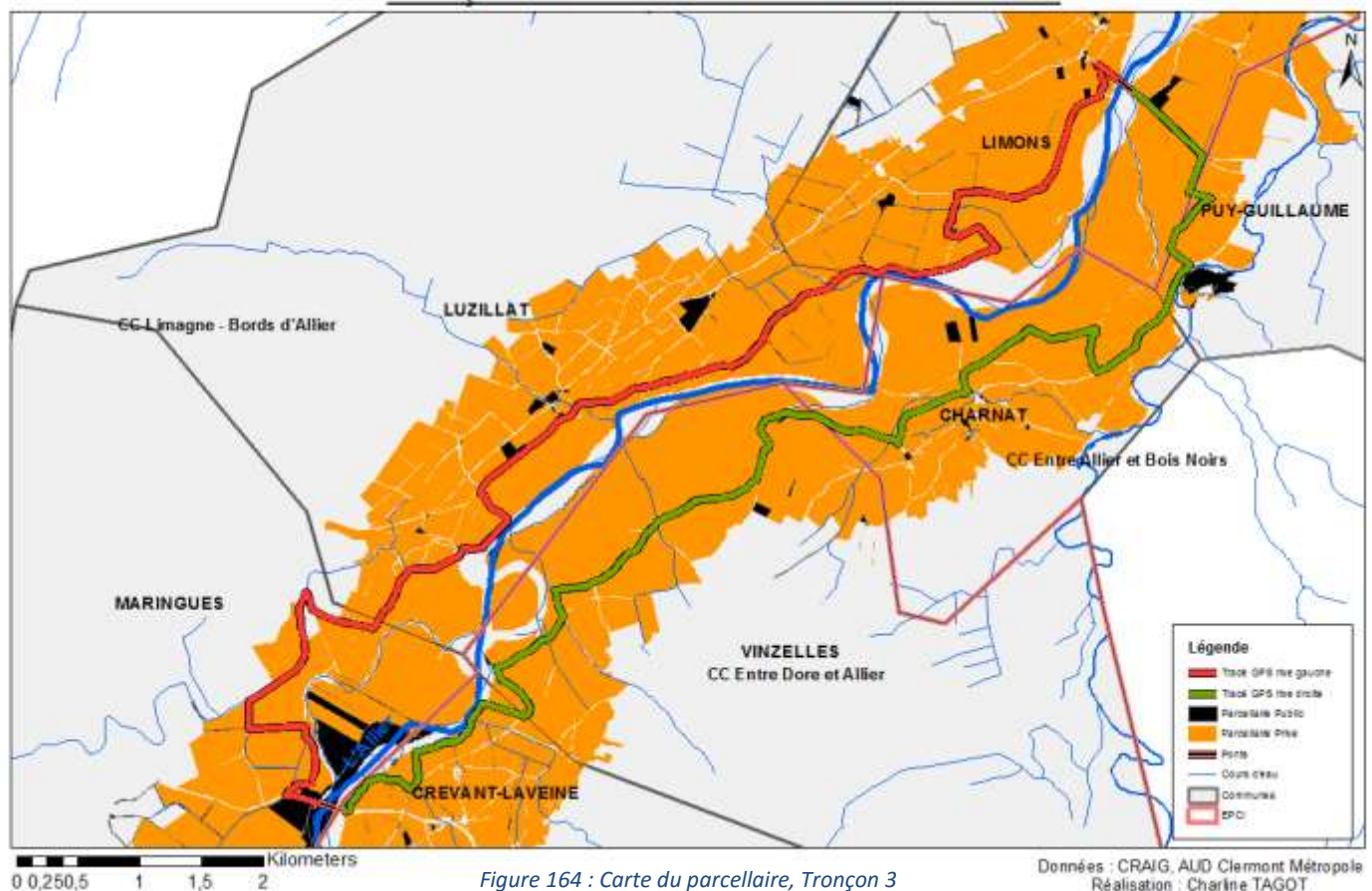


Figure 164 : Carte du parcellaire, Tronçon 3
Réalisation : Charline TAGOT

Hydrographie et Végétation Tronçon n° 3 : Crevant-Laveine <> Limons

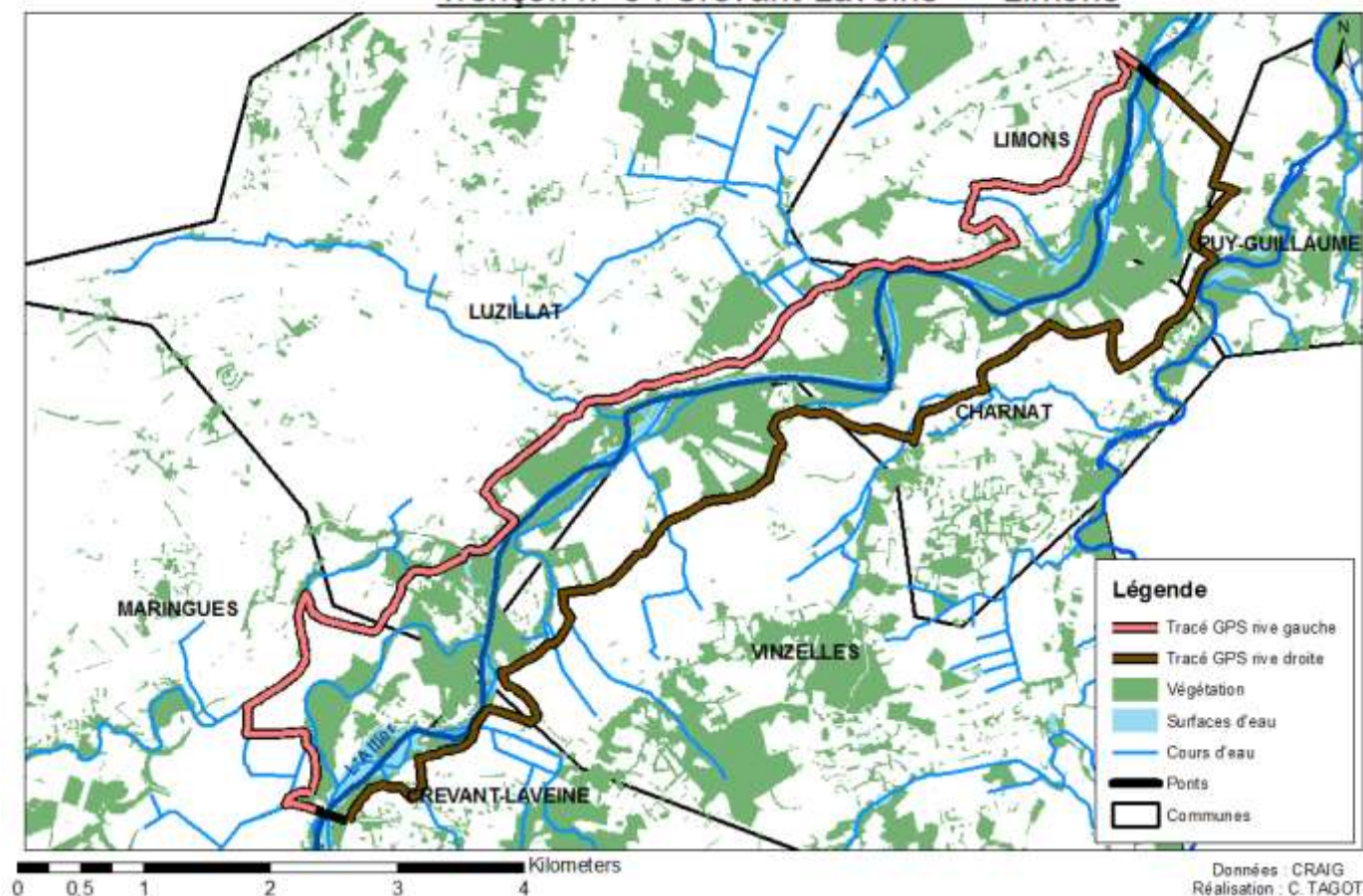


Figure 166 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 3
Réalisation : Charline TAGOT

Ensuite, lorsque nous nous concentrons sur les atouts des chacune des rives, nous constatons que les points de vue paysagers ne sont pas identique, En effet, en rive gauche, les paysage agricoles sont accompagnés de vallons, de forêts et des nombreux points de vue sur la rivière ainsi que ses affluents dont al Morge. A l'inverse, rive droite, le paysage est fait de paysages agricoles et de peu de points de vues sur l'Allier. Concernant le patrimoine de renommée, nous avons seulement recensé les Tanneries de Maringues. A propos des sites d'intérêts biotope et biocénose, l'ENS Val d'Allier Joze Maringues est traversé pas le tracé en rive gauche. Le patrimoine vernaculaire essentiellement composé de lavoirs et de pigeonniers est présent sur chacune des rives, bien que plus important en rive gauche.

Atouts : patrimoine et points de vue Tronçon n° 3 : Crevant-Laveine <> Limons

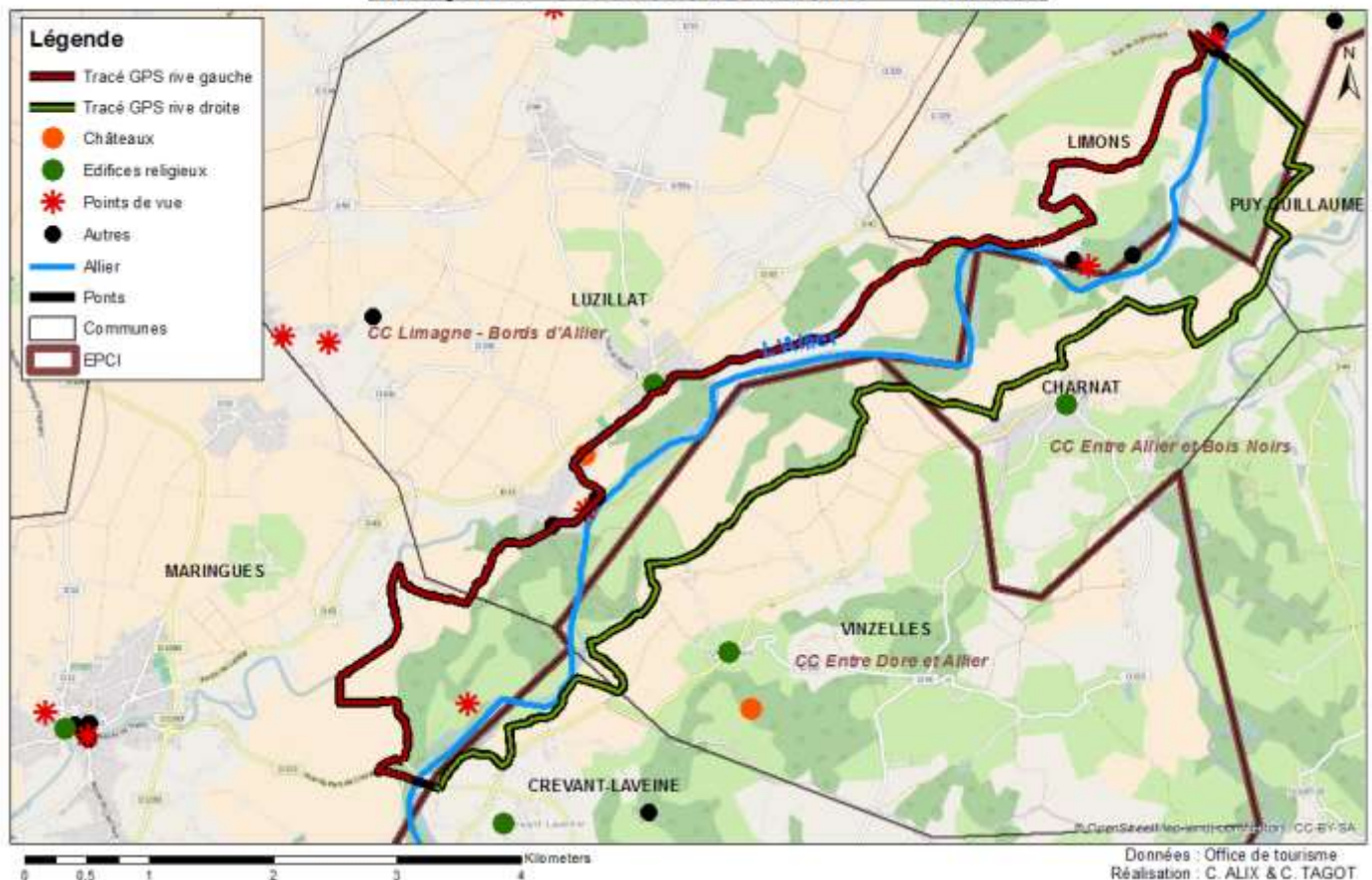


Figure 167 : Carte des atouts, Tronçon 3
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Enfin, nous avons recensé opportunités du territoire à saisir sur le tronçon. Tout d'abord, la population représente une opportunité majeure pour l'utilisation de la voie verte. C'est dans les communes de Maringues, au Sud du tracé, et de Puy Guillaume au Nord du tracé que la plus grande part de population est concentrée avec plus de deux milles habitants dans chacune d'elles. Les autres communes traversées par le tracé comptent moins d'habitants, de 1 018 à Luzillat à 203 à Charnat. Nous remarquons que la plus grande part de population est présente en rive gauche comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous.

Tableau 12 : Population du tronçon 3
Données : INSEE 2012

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Gauche	Maringues	2 776
Droite	Crevant-Laveine	958
Droite	Vinzelles	336
Droite	Charnat	203
Gauche	Luzillat	1 018
Gauche	Limons	696
Droite	Puy Guillaume	2 622

En ce qui concerne le parcellaire maîtrisé, il y en a peu d'opportunités en rive gauche avec du parcellaire public en bord de rivière et aucune opportunité en rive droite. Concernant les boucles de découverte, plusieurs existent en rive gauche et sont référencées sur une application et à l'office de tourisme alors que peu existent en rive droite. Des itinéraires de randonnées existent en rive gauche mais nous n'en avons pas recensé en rive droite. A propos des points d'intérêt touristique, nous avons recensé les tanneries de Maringues et la Butte de Montgacon sur la commune de Luzillat. De nombreuses associations de sports, de loisirs et culturelles sont présentes dans la commune de Maringues dont celle de sauvegarde des tanneries. En rive droite, nous avons recensé quelques associations dont une sportive dans la commune de Crevant-Laveine. La ville de Maringues représente un point nodal du fait de la présence d'arrêts de transport en commun correspondant au réseau Trans'Dôme. Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents ainsi qu'à l'offre en termes de terroir et gastronomie. Ainsi, nous avons recensé la présence d'un hôtel, à Maringues donc en rive gauche et deux gîtes à Crevant-Laveine en rive droite. Nous dénombrons plus de 150 résidences secondaires sur le tronçon n°3. Concernant la gastronomie, nous recensons neuf restaurants en rive gauche et deux en rive droite situés à Crevant-Laveine.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°3 : Crevant-Laveine <=> Limons

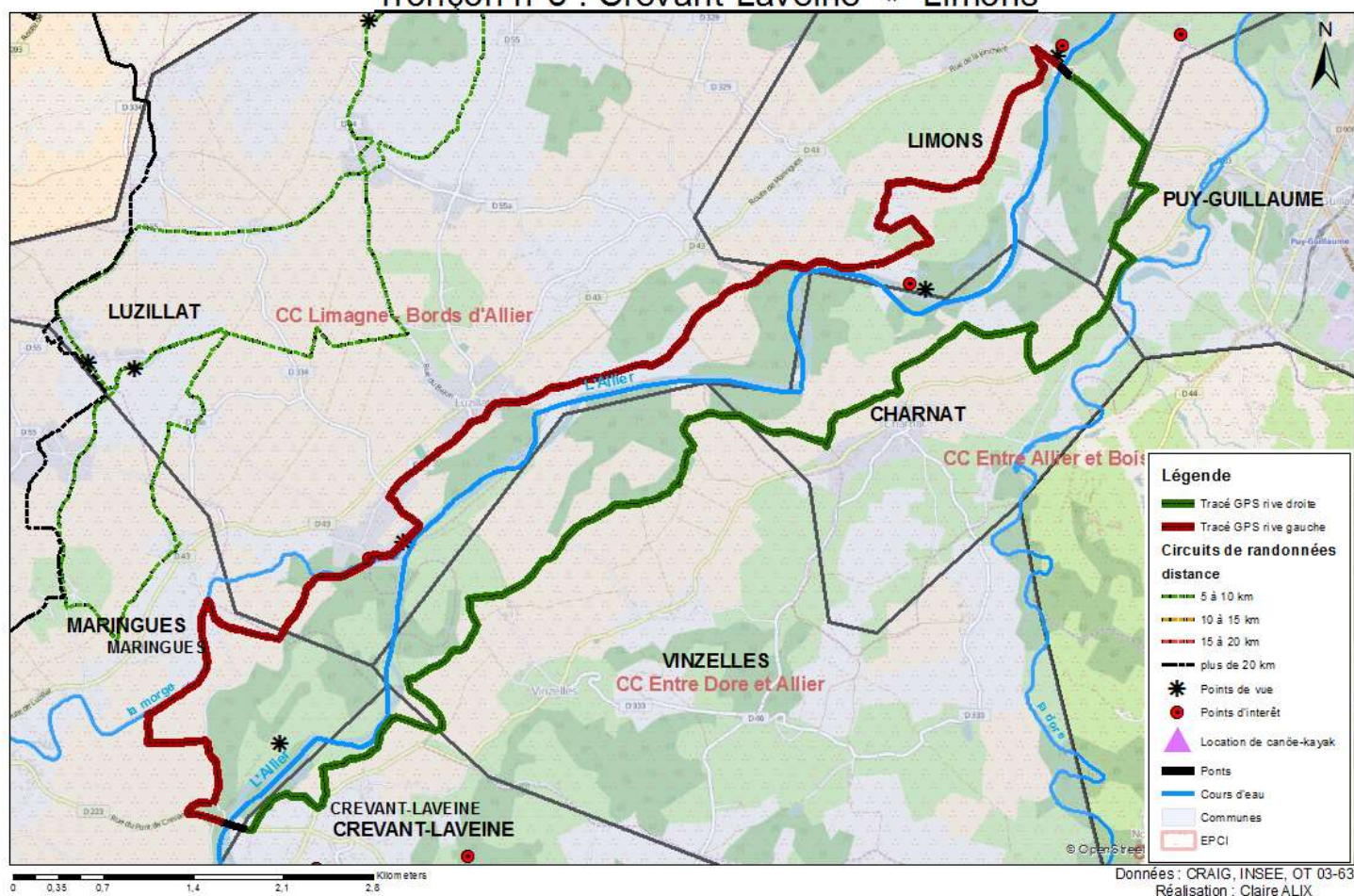


Figure 168 : Carte des opportunités
Réalisation : Claire ALIX

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 13 : Grille de comparaison des rives du tronçon 3
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables	En limite de tracé	Majeur partie du tracé dans le périmètre d'érosion
	Conflits d'usage	Camp de gens du voyage au pont de Crevant-Laveine ; situé à proximité du tracé	Vue sur le camp de gens du voyage
	Points durs	Incidences à Pont Picot : 1 puits de captage d'eau	Nombreux puits de captage d'eau
	Végétation	Problème de décharge (nombreux dépôts de déchets en bord d'Allier) ; Plantes invasives (renouée du Japon) ; végétation très dense (fermeture du paysage)	
Contrainte	Zones inondables	Tracé partiellement en zone inondable	Inondable sur la totalité du tracé
	Parcellaire privé	Chemins en bord de parcelles privées pouvant engendrer des problèmes d'accès	
	Zones soumises à une législation environnementale	Ne traverse aucune zone Natura 2000 ; emprunte une petite partie de la ZNIEFF 1 et une grande partie de la ZNIEFF 2 ; une portion de tracé situé en zone ENS	Ne traverse aucune zone Natura 2000 ; emprunte une faible partie de la ZNIEFF 1 et une grande partie de la ZNIEFF 2
	Végétation	Besoin d'un entretien régulier pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture du paysage	
	Topographie	Pas de relief particulier	
	Hydrographie	Réseau hydrographique présent aucun problème de franchissement	
Atout	Les points de vue paysager	Paysage agricole, vallons, forêt, points de vue sur l'Allier et ses affluents dont la morge	Paysage agricole, peu de points de vue
	Patrimoine régional	Tanneries de Maringues	-
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	"ENS Val d'Allier Joze et Maringues"	-
	Patrimoine vernaculaire	Présent sur les deux rives mais davantage en rive gauche	
Opportunité	Population	Part de la population importante à Maringues, plus faible sur les autres communes du tracé	Part de la population importante à Puy-Guillaume, plus faible sur les autres communes du tracé
	Parcellaire maîtrisé (public)	Faible	Aucun
	Boucles de découverte	Plusieurs boucles existantes	Peu de boucles existantes
	Points d'intérêts touristiques	Butte, Tanneries, petit patrimoine	Petit patrimoine
	Associations	Club de basket "pro patria", sauvegarde des tanneries, école de musique "les enfants de la limagne" à Maringues	Amicale de l'école, Association sportive et association Communale de Chasse Agréée à Crevant-Laveine
	Points nodaux	Réseau de car régionaux (Maringues)	-
	Hébergement	1 Hôtel à Maringues et quelques résidences secondaires	2 gîtes à Crevant-Laveine et quelques résidences secondaires
	Terrain et gastronomie	9 restaurants (Maringues et Limons)	2 restaurants à Crevant-Laveine

Compte tenu de ce qui précède, les atouts paysagers, la population ou encore l'existence de chemins, nous avons déterminé que la mise en place d'une voie verte en rive gauche de Crevant-Laveine à Limons est plus pertinente.

Tronçon 4 : Limons <> Ris

Ce tronçon relie les villes de Limons et de Ris, appartenant respectivement à la communauté des communes Limagne Bord d'Allier et à Entre Allier et Bois Noirs.

Trace GPS en rive droite et rive gauche Tronçon n°4 : Limons <> Ris

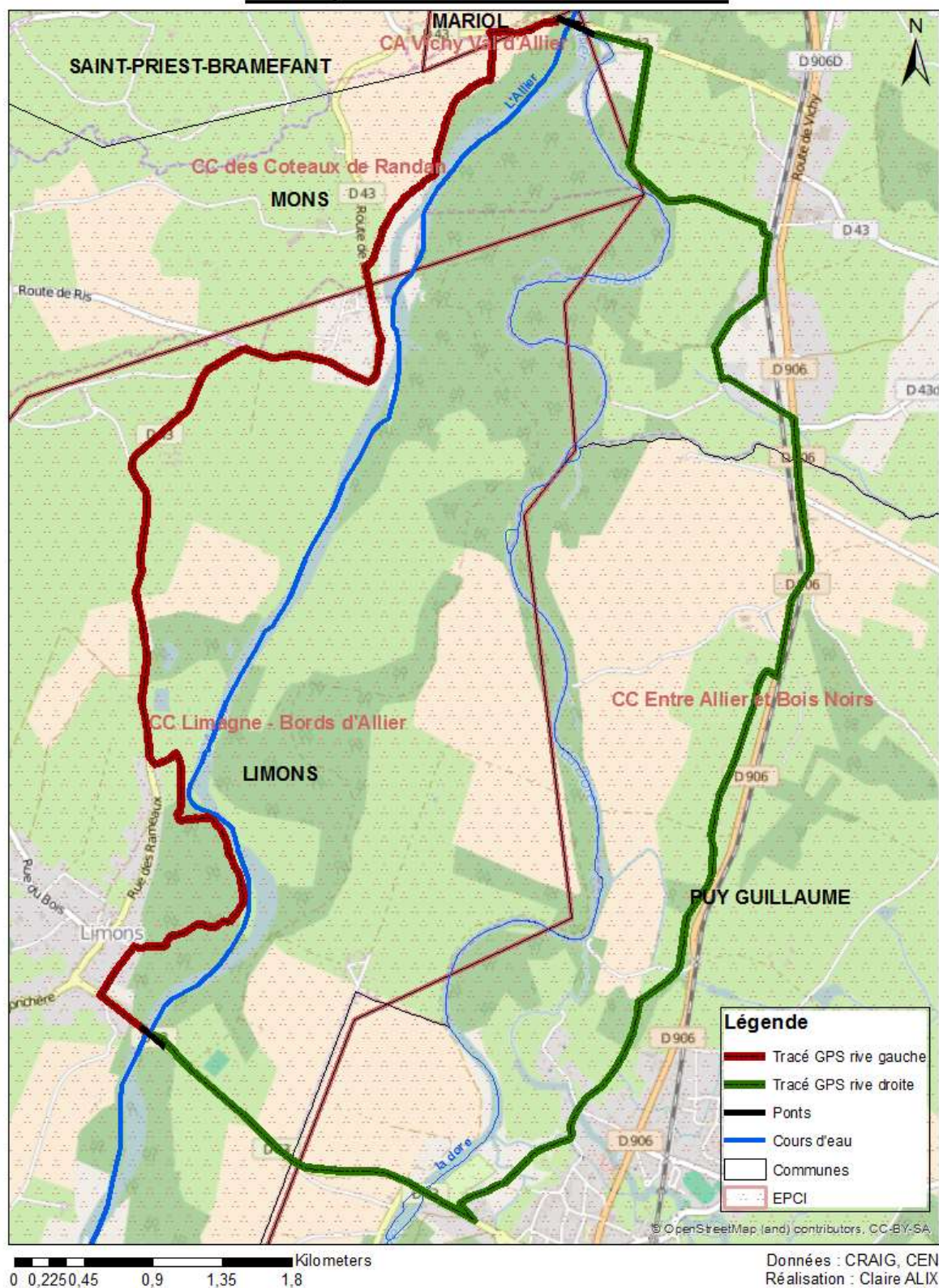


Figure 169 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 4
Réalisation : Claire ALIX

Tout d'abord, nous nous sommes intéressés aux critères de menace du territoire sur ce tronçon. En ce qui concerne le critère des zones érodables, nous remarquons que le tracé en rive gauche passe en partie dans le périmètre d'érosion alors que celui en rive droite ne passe pas dans la zone érodable. Nous recensons seulement une zone d'érosion, en rive droite et à distance du tracé. A propos des conflits d'usage, nous avons constaté des déchets et des dégradations sur le site aménagé *Les Moussouves* en rive gauche et un puits de captage à proximité du tracé en rive droite. Il est nécessaire de prendre en considération les menaces sur la voie verte que représente le partage des chemins entre les différents usagers à savoir promeneurs, riverains ou agriculteurs. Enfin, à propos de la végétation, la fermeture des paysages est due à une végétation très dense le long de la rivière ainsi qu'à la présence de plantes invasives.

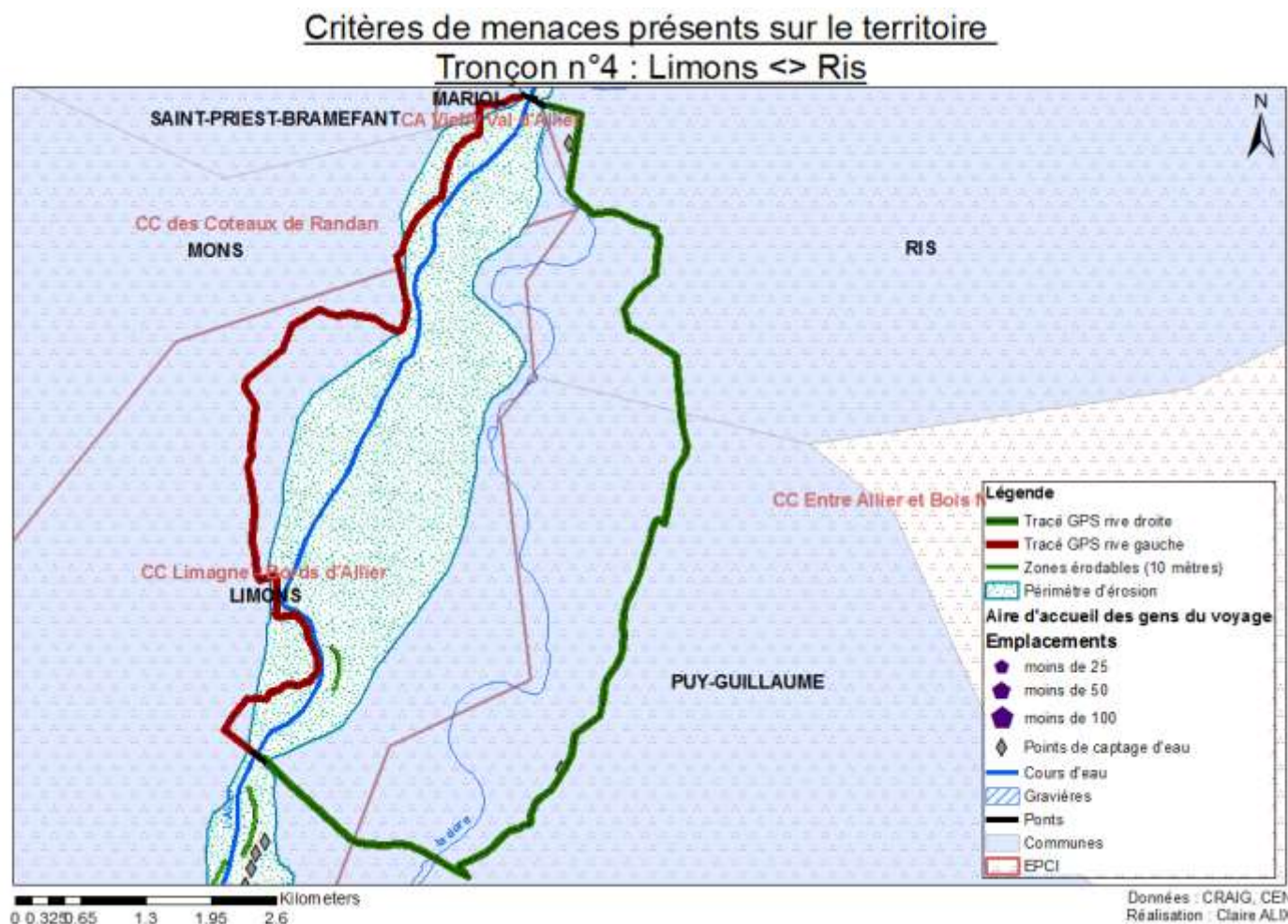
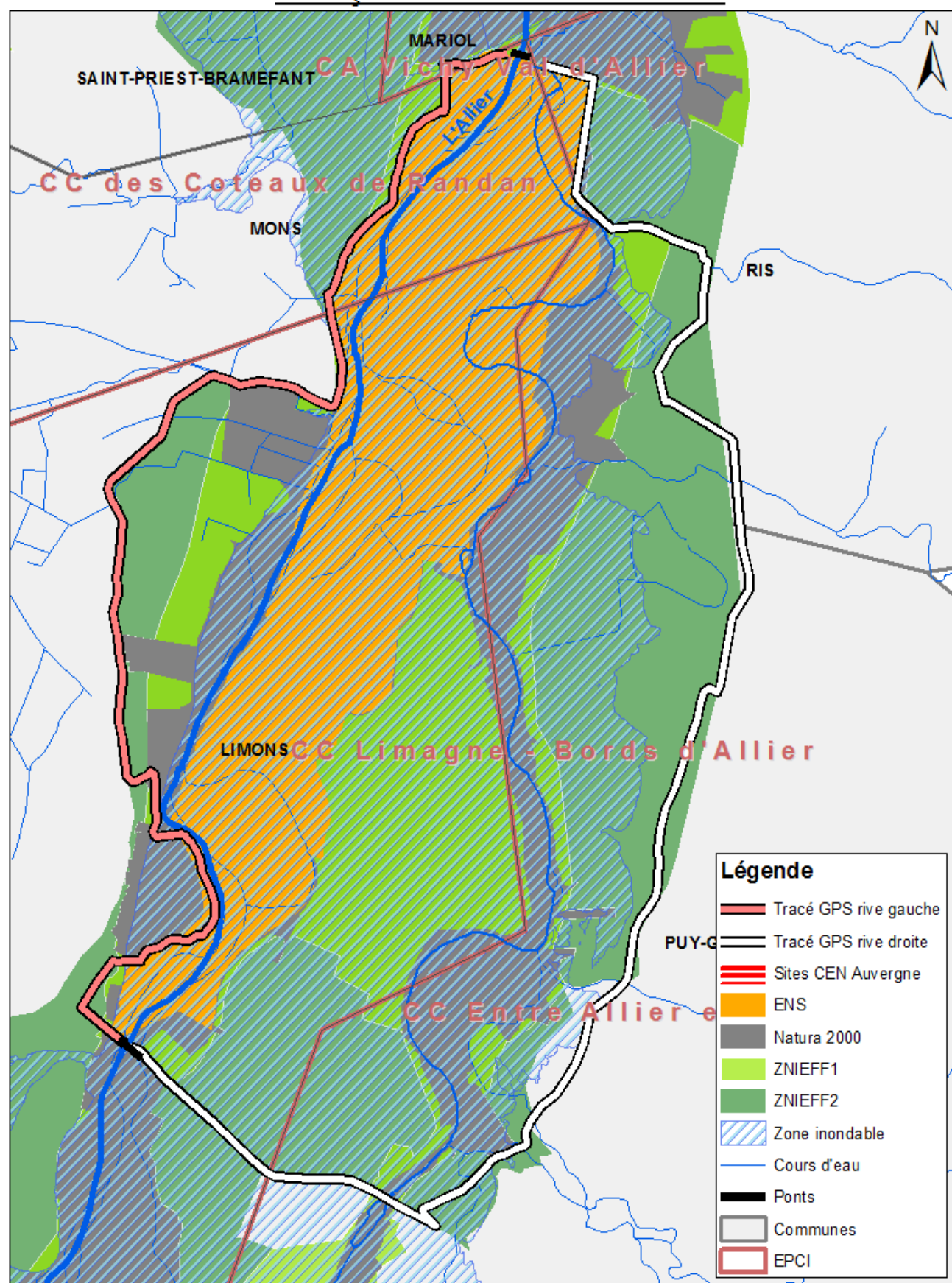


Figure 170 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 4
Réalisation : Claire ALIX

Ensuite, concernant les contraintes dues aux zones inondable, le tracé en rive gauche est en majeure partie situé en zone inondable contrairement à celui en rive droite qui ne l'est que légèrement. A propos du parcellaire privé, sur chacune des rives, les tracés sont sur des chemins existants et en bordure de parcelles privés pouvant générer des problèmes d'accès suite à la mise en place d'une voie verte.

En ce qui a trait aux zones soumises à une législation environnementales, la tracé en rive gauche longe un ENS et est en partie sur le périmètre de ZNIEFF 2. Quant au tracé en rive droite, il est situé en ZNIEFF 2 et à proximité immédiate de l'ENS du Bec de Dore. La végétation est une contrainte qui demande un entretien régulier des aménagements pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture des paysages. Sur chacune des rives, la topographie ne présente pas de contrainte et le réseau hydrographique ne pose pas de problème de franchissement.

Contraintes du territoire Tronçon n°4 : Limons <> Ris



0 0,25 0,5 1 1,5 2 Kilometers

Figure 171 : Carte des contraintes, Tronçon 4
 Réalisation : Charline TAGOT

Données : CRAIG, CEN
 Réalisation : Charline TAGOT

Contraintes du territoire : Parcellaire

Tronçon n°4 : Limons <=> Ris

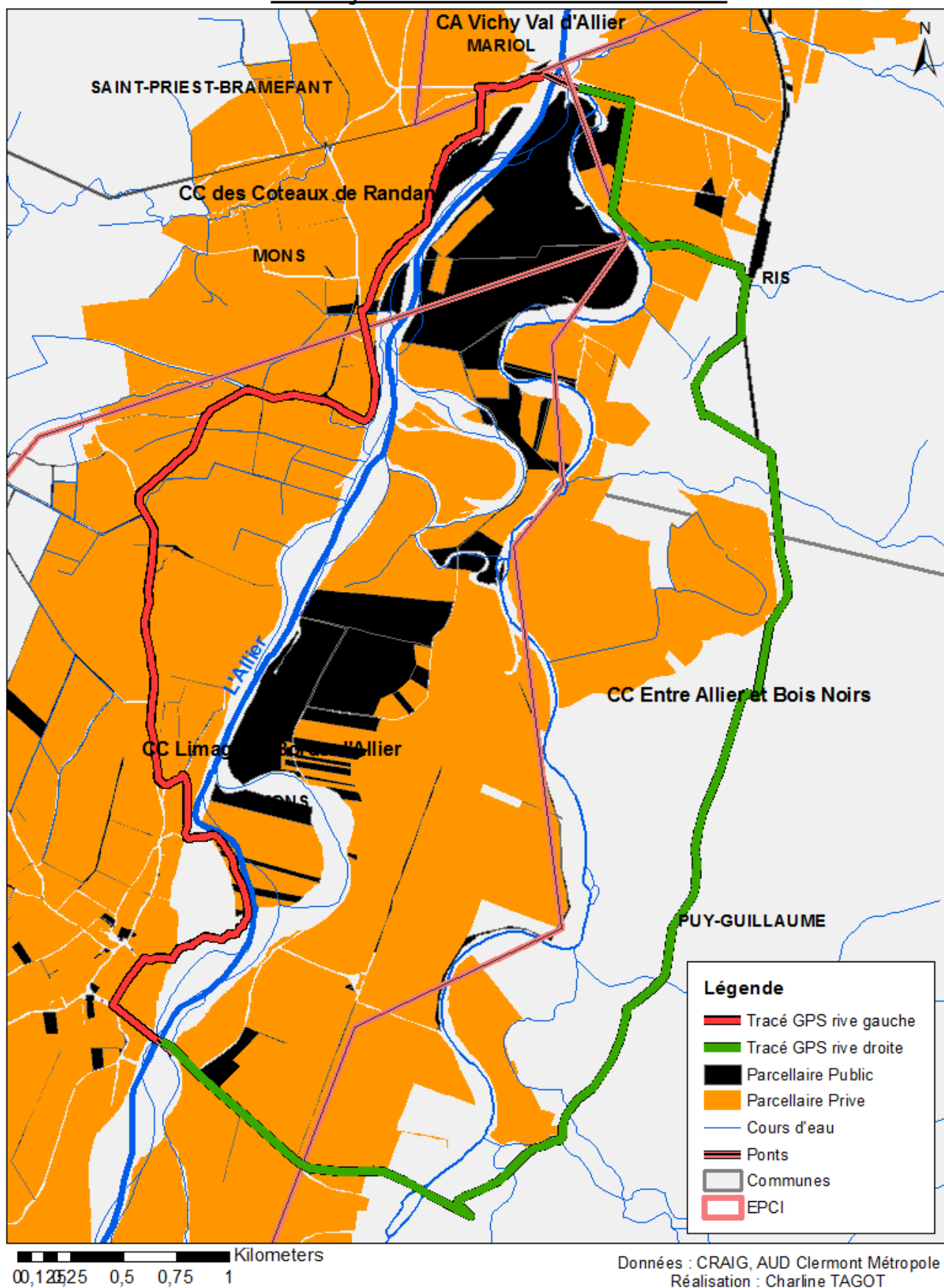


Figure 172 : Carte du parcellaire, Tronçon 4
Réalisation : Charline TAGOT

Hydrographie et Végétation Tronçon n° 4 : Limons <=> Ris

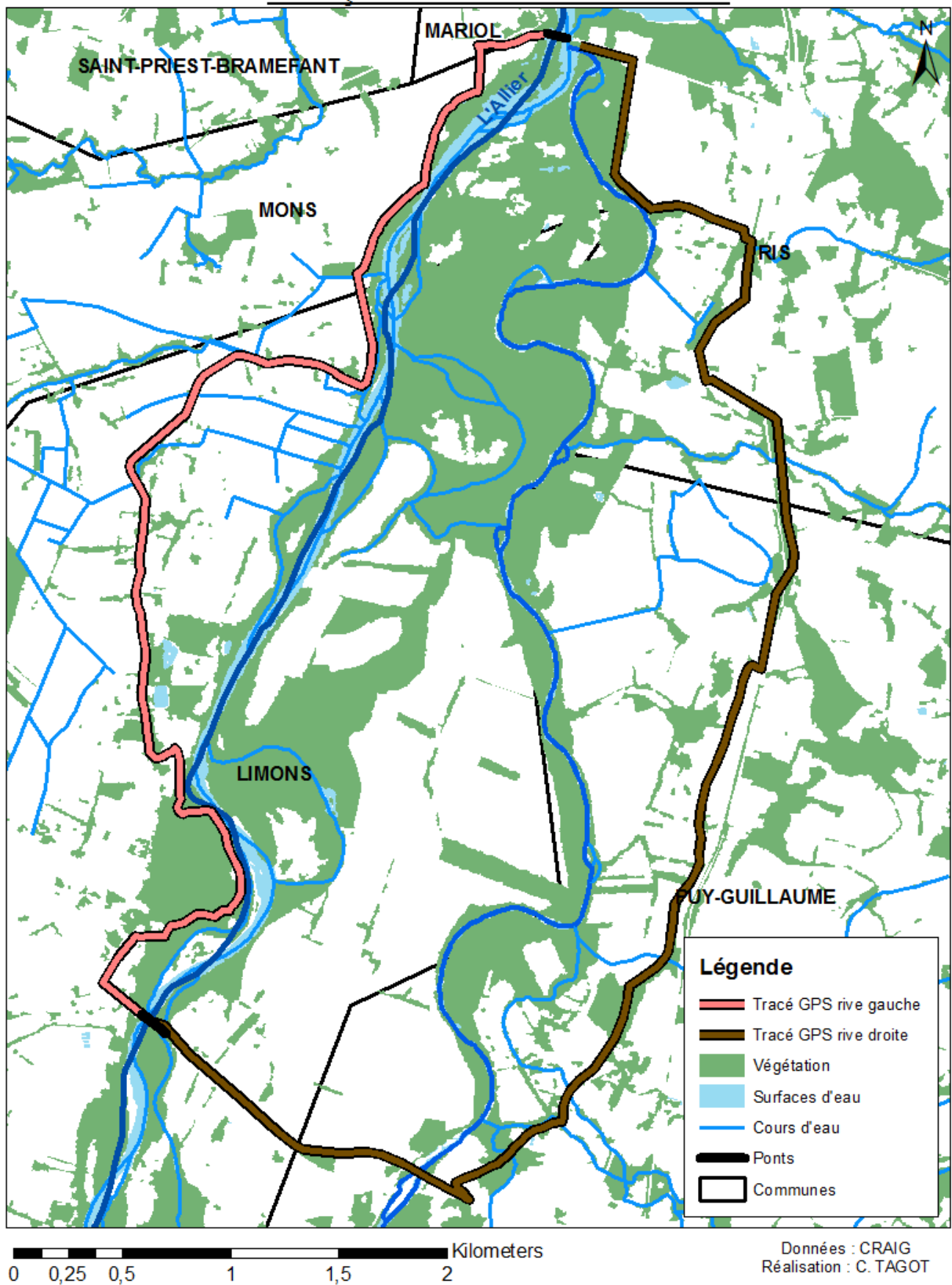


Figure 173 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 4
Réalisation : Charline TAGOT

Ensuite, concernant les atouts des chacune des rives, nous recensons, pour les points de vue paysagers, qu'ils sont essentiellement composés de paysages agricoles impliquant parfois la vue sur les rampes d'irrigation ou bien des fossés et canalisation peuplés de roseaux. Néanmoins, en rive gauche nous avons aussi un paysage de forêts et plusieurs points de vue sur la rivière Allier. A propos du patrimoine de renommée, nous n'en avons pas recensé à proximité des tracés, quel que soit la rive. A propos des sites d'intérêts biotope et biocénose, l'ENS du Bec de Dore présente un atout important pour le territoire et un potentiel pour faire connaître à chacun la faune et la flore de la région. Le patrimoine vernaculaire essentiellement composé de lavoirs et de pigeonniers, est présent sur chacune des rives.

Atouts : patrimoine et points de vue Tronçon n° 4 : Limons <-> Ris

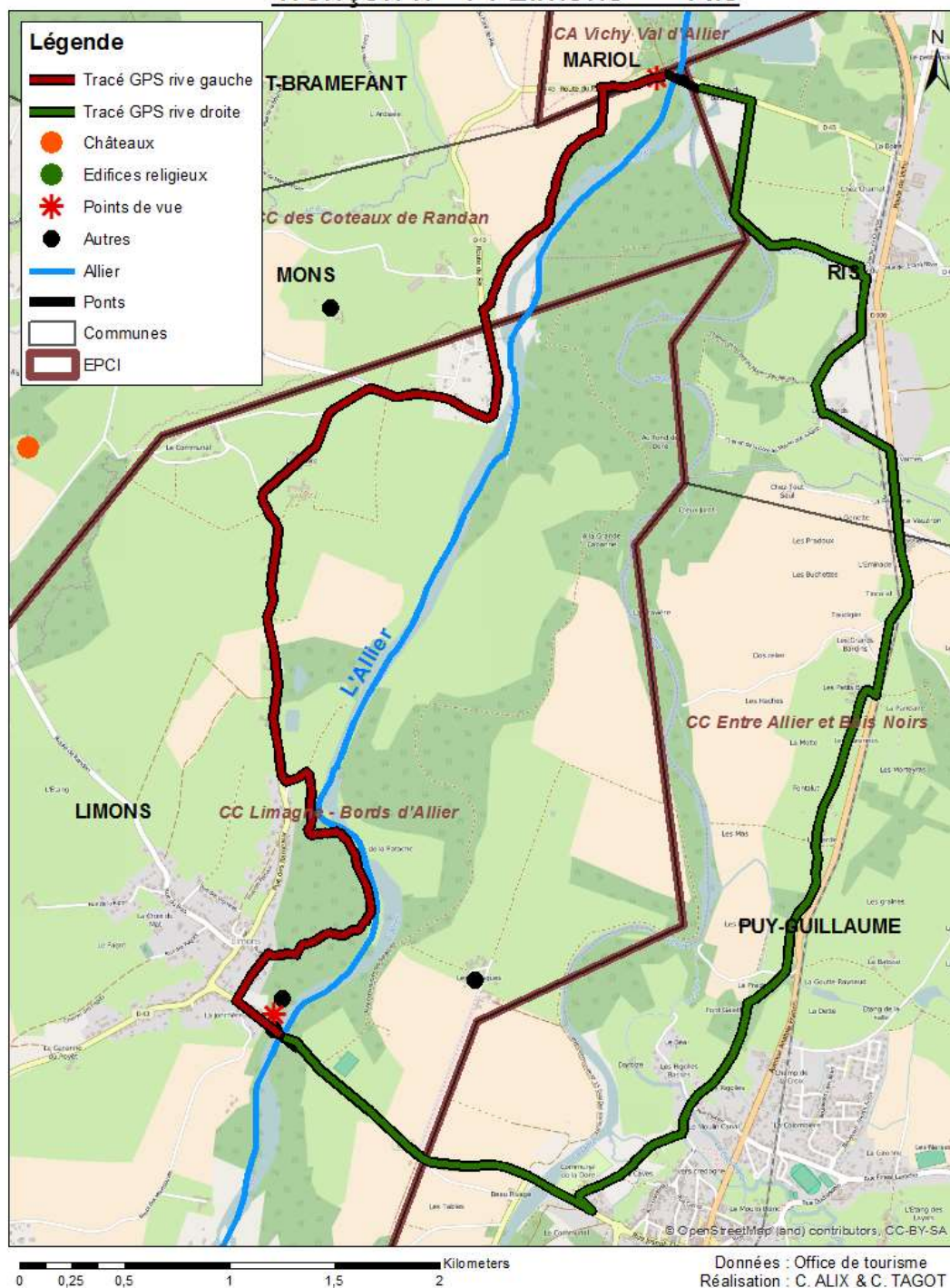


Figure 174 : Carte des atouts, Tronçon 4
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Pour terminer, nous avons recensé opportunités du territoire à saisir sur le tronçon. Premièrement, c'est la population qui présente la plus grande opportunité pour la création de la voie verte. Sur ce tronçon, la plus grande part de population est située dans la commune de Puy Guillaume avec plus de deux milles habitants, les autres communes ayant une population inférieure à 800 habitants. Nous remarquons que la plus grande part de population est présente en rive droite comme nous pouvons le constaté sur le tableau ci-dessous.

Tableau 14 : Population du tronçon 4
Données : INSEE 2012

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Droite	Puy Guillaume	2 622
Gauche	Limons	696
Gauche	Mons	469
Droite	Ris	782

En ce qui concerne le parcellaire maîtrisé, il existe peu d'opportunités en rive gauche de la faible présence de parcellaire public en bord de rivière. En revanche, en rive droite, l'ENS du Bec de Dore présente une réelle opportunité due au parcellaire public, bien que cet espace soit actuellement uniquement accessible au CEN Auvergne.

Concernant les boucles de découverte, nous n'en avons pas recensé sur ce tronçon. A propos des points d'intérêt touristique, nous avons vu qu'il existe plusieurs aménagements réalisés par la communauté des communes de Limagne Bord d'Allier dont le Land'Art en bord d'Allier.

Nous avons inventorié une association pour le maintien de l'agriculture paysanne (AMAP³⁴) sur la commune de Puy Guillaume. Ainsi, la voie verte peu présenté une plus-value pour leur activité. Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents et avons pu voir qu'aucun d'hébergement touristique n'existe sur ce tronçon, mais uniquement des résidences secondaires ainsi qu'un seul restaurant local en rive droite.

³⁴ AMAP : Les AMAP sont des associations destinées à favoriser l'agriculture paysanne et biologique qui a du mal à subsister face à l'agro-industrie.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°4 : Limons <=> Ris

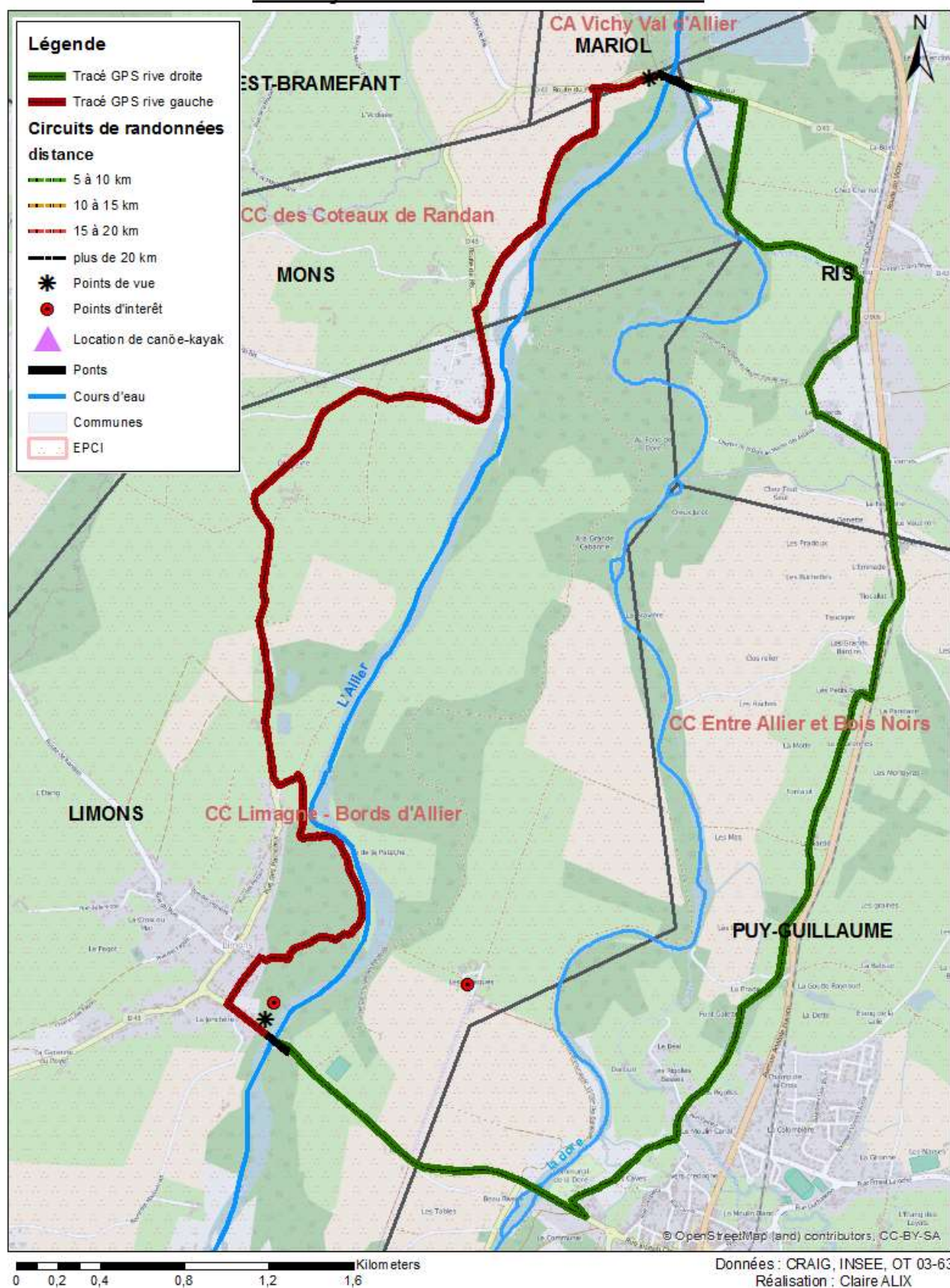


Figure 175 : Carte des opportunités, Tronçon 4
Réalisation : Claire ALIX

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 15 : Grille de comparaison des rives du tronçon 4
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables	Partie du tracé dans le périmètre d'érosion	Ne passe pas en zone érodable
	Conflits d'usage	Déchets et dégradations aux Moussouves	1 puits de captage à proximité
	Points durs	Partage des chemins	
	Végétation	-	
		Fermeture du paysage due à une végétation très dense, plantes invasives	
Contrainte	Zones inondables	Majeure partie du tracé en zone inondable	Légère portion de tracé située en zone inondable
	Parcellaire privé	Chemins en bord de parcelles privées pouvant engendrer des problèmes d'accès	
	Zones soumises à une législation environnementale	Longe la zone ENS et ZNIEFF 2	Situé en ZNIEFF 2
	Végétation	Besoin d'un entretien régulier pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture du paysage	
	Topographie	Pas de relief particulier	
	Hydrographie	Réseau hydrographique présent aucun problème de franchissement	
Atout	Les points de vue paysager	Paysages agricoles, forêts, points de vue sur l'Allier	Paysage agricole
	Patrimoine régional	-	-
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	-	ENS du Bec de Dore
	Patrimoine vermaculaire	Présence de lavoirs et petit patrimoine	
Opportunité	Population	Population faible à Limons	Part de la population à Puy-Guillaume moyennement importante
	Parcellaire maîtrisé (public)	Très faible	Localisé principalement dans la zone ENS du Bec de Dore
	Boucles de découverte	-	-
	Points d'intérêts touristiques	Aménagement Limagne-Bord-d'Allier : Land'Art	-
	Associations	Association de pétanque limonoise	AMAP à Puy-Guillaume
	Points nodaux	-	-
	Hébergement	Résidences secondaires à Limons	-
	Terroir et gastronomie	-	Restaurant local

Tout bien considéré, nous avons déterminé que la mise en place d'une voie verte en rive droite de Limons à Ris est plus pertinente.

Tronçon 5 : Ris <> Saint-Yorre

Ce tronçon relie les villes de Ris et Saint-Yorre, appartenant respectivement à la communauté des communes entre Allier et Bois Noirs et à la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier.

Trace GPS en rive droite et rive gauche Tronçon n°5 : Ris <> Saint-Yorre

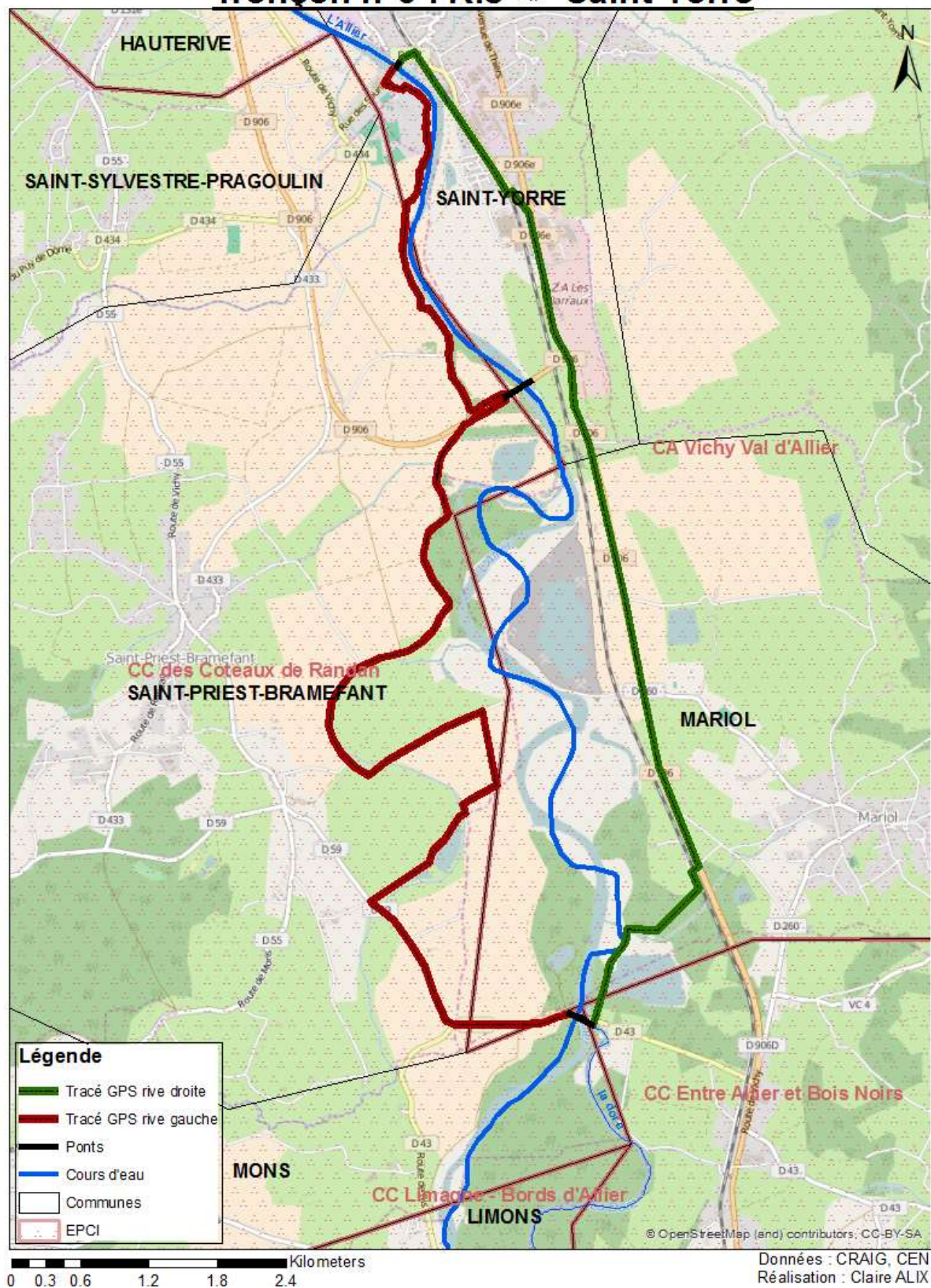


Figure 176 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 5

Réalisation : Claire ALIX

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine

Claire Alix – Thomas Caillaud – Florian Fontanaud – Charline Tagot

Premièrement, nous nous sommes intéressés aux critères de menace du territoire sur ce tronçon. En ce qui concerne les zones érodables, le tracé en rive gauche traverse en grande partie le périmètre d'érosion contrairement à celui en rive droite. Malgré la présence de plusieurs zones érodables, chacun des tracés évite celles-ci.

Concernant les conflits d'usage, nous avons recensé plusieurs puits de captage en rive gauche au Nord du tracé et aucun en rive droite. Sur cette dernière, le principal conflit d'usage se situe au niveau de la gravière encore exploitée et dont le chemin est barré.

Nous avons pu constater plusieurs points durs, notamment le passage à gué sous le pont du contournement Sud-Ouest de Vichy, la route départementale 433. En effet, il est nécessaire de passer dans l'eau et bien qu'il y en ait peu, cela pose un réel problème pour le passage de la voie verte. A propos de la rive droite, la majorité du tracé que nous avons réalisé emprunte une route départementale ce qui ne permet pas la création d'une voie verte. Enfin, concernant la végétation, nous constatons que la fermeture générale des paysages est due à une végétation très dense et à des plantes invasives. Un entretien régulier sera donc nécessaire pour lutter contre les plantes invasives et une végétation trop dense à l'origine de la fermeture des paysages.

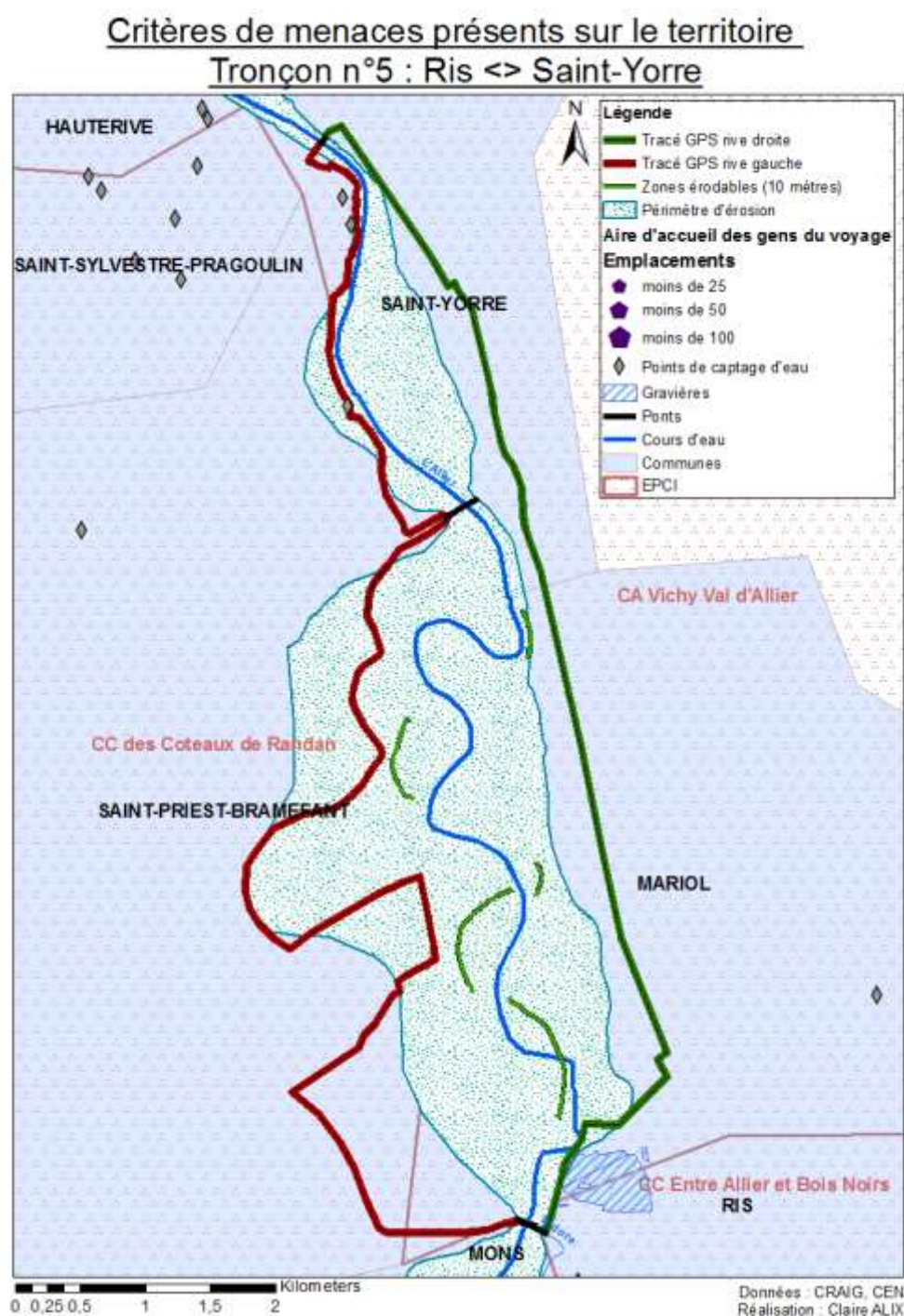


Figure 177 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 1
Réalisation : Claire ALIX

Dans un second temps, nous avons inventorié des contraintes dues aux zones inondables, le tracé en rive gauche traverse en majeure partie une zone inondable contrairement au tracé de rive droite.

Le tracé rive gauche longe des parcelles privées, ce qui peut engendrer des soucis d'accès si une voie verte est créée. En rive droite, ce sont principalement des parcelles privées le long de la rivière ce qui empêche l'accès à l'Allier.

Concernant les zones soumises à une législation environnementales, le tracé en rive gauche est situé en ZNIEFF 1 et 2 tandis que celui en rive droite ne traverse aucune zone soumise à une législation environnementale. La végétation est une contrainte qui demande un entretien régulier des aménagements pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture des paysages. Sur chacune des rives, la topographie ne présente pas de contrainte et le réseau hydrographie, bien que présent, ne pose aucun problème de franchissement, hormis au niveau du passage à gué en rive gauche.

Contraintes du territoire Tronçon n°5 : Ris <> Saint-Yorre

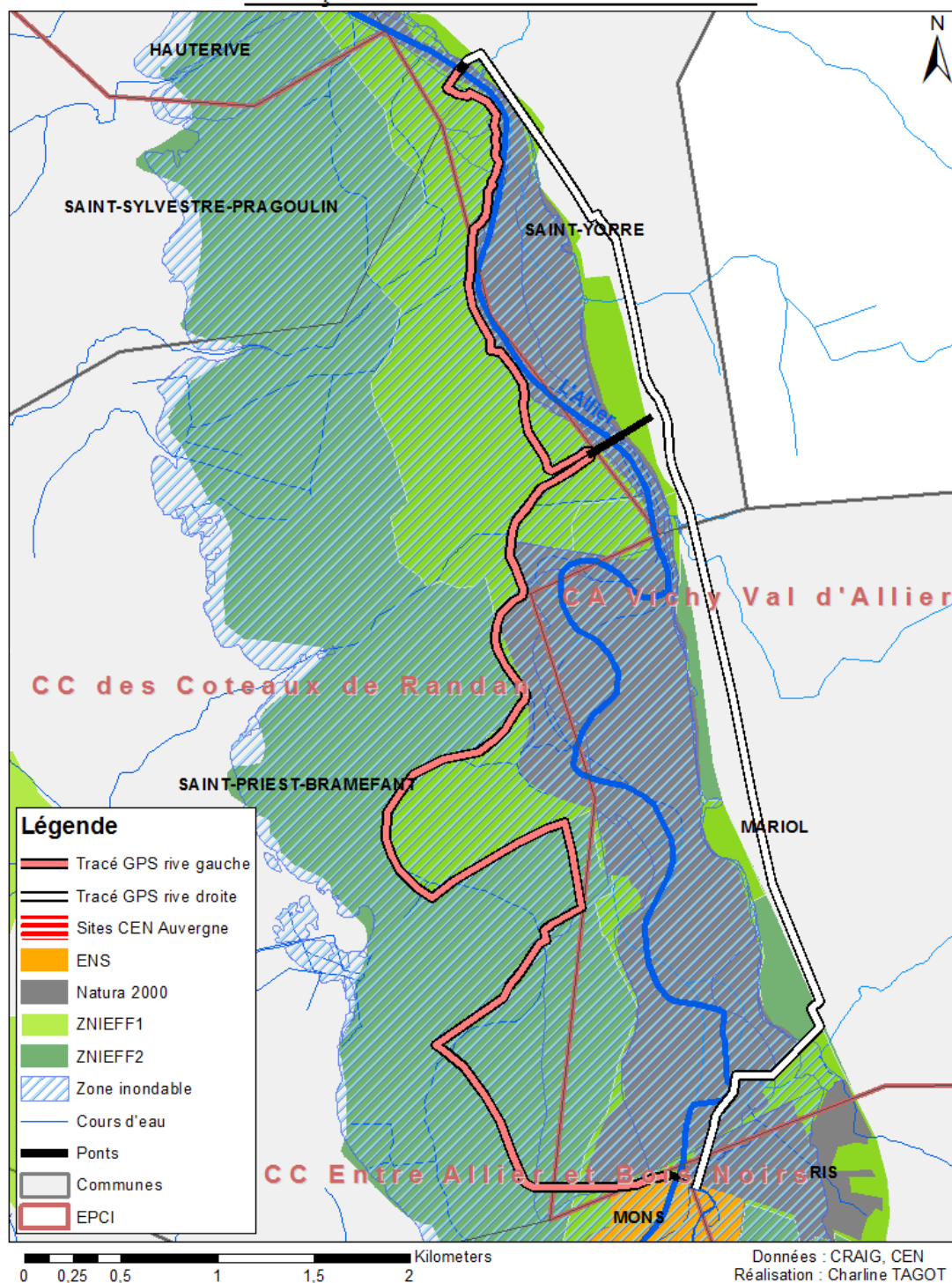


Figure 178 : Carte des contraintes, Tronçon 5

Réalisation : Charline TAGOT

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine

Claire Alix – Thomas Caillaud – Florian Fontanaud – Charline Tagot

Contraintes du territoire : Parcellaire Tronçon n°5 : Ris <=> Saint-Yorre

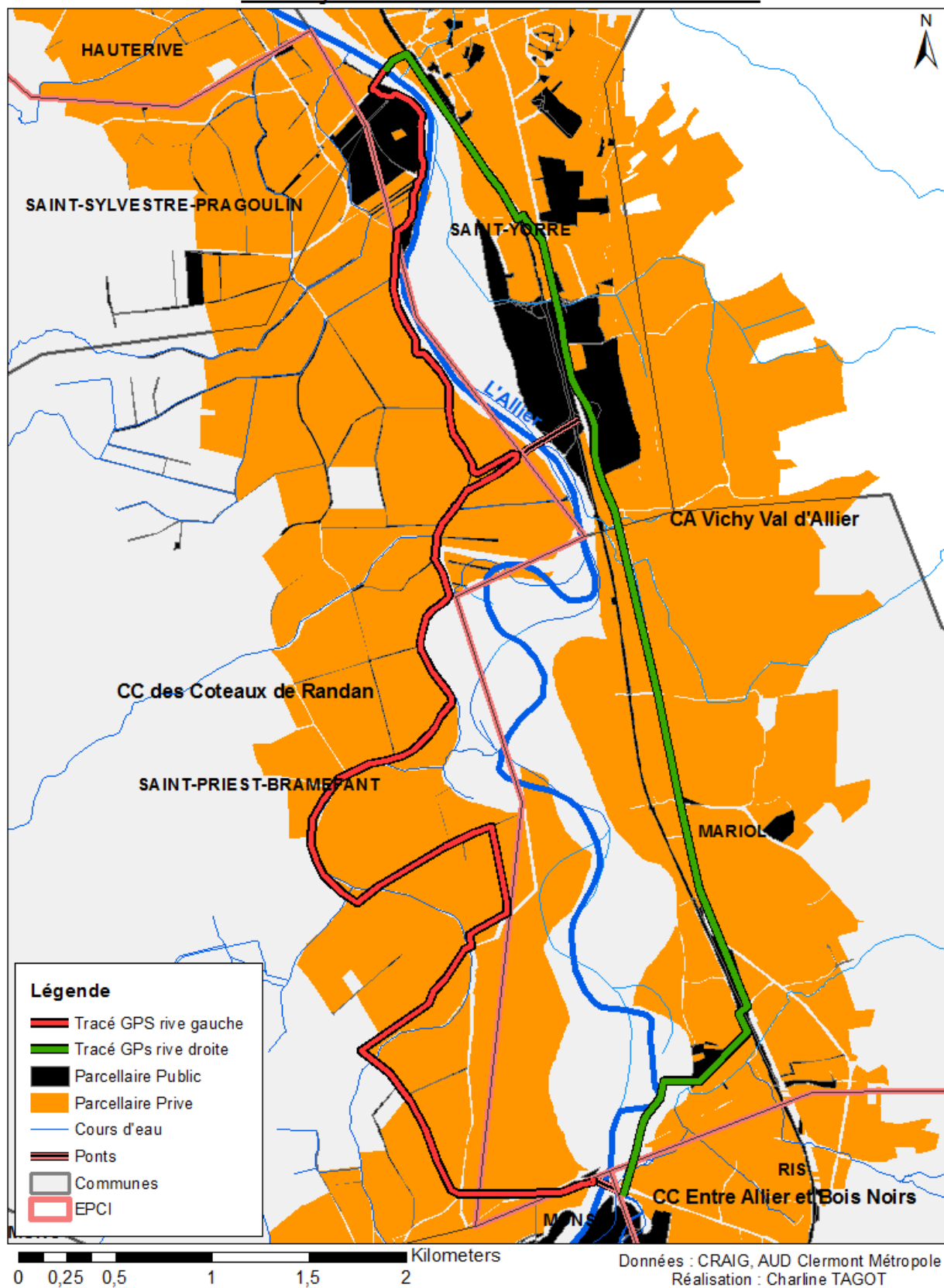


Figure 179 : Carte du parcellaire, Tronçon 5
Réalisation : Charline TAGOT

Hydrographie et Végétation Tronçon n° 5 : Ris <=> Saint-Yorre

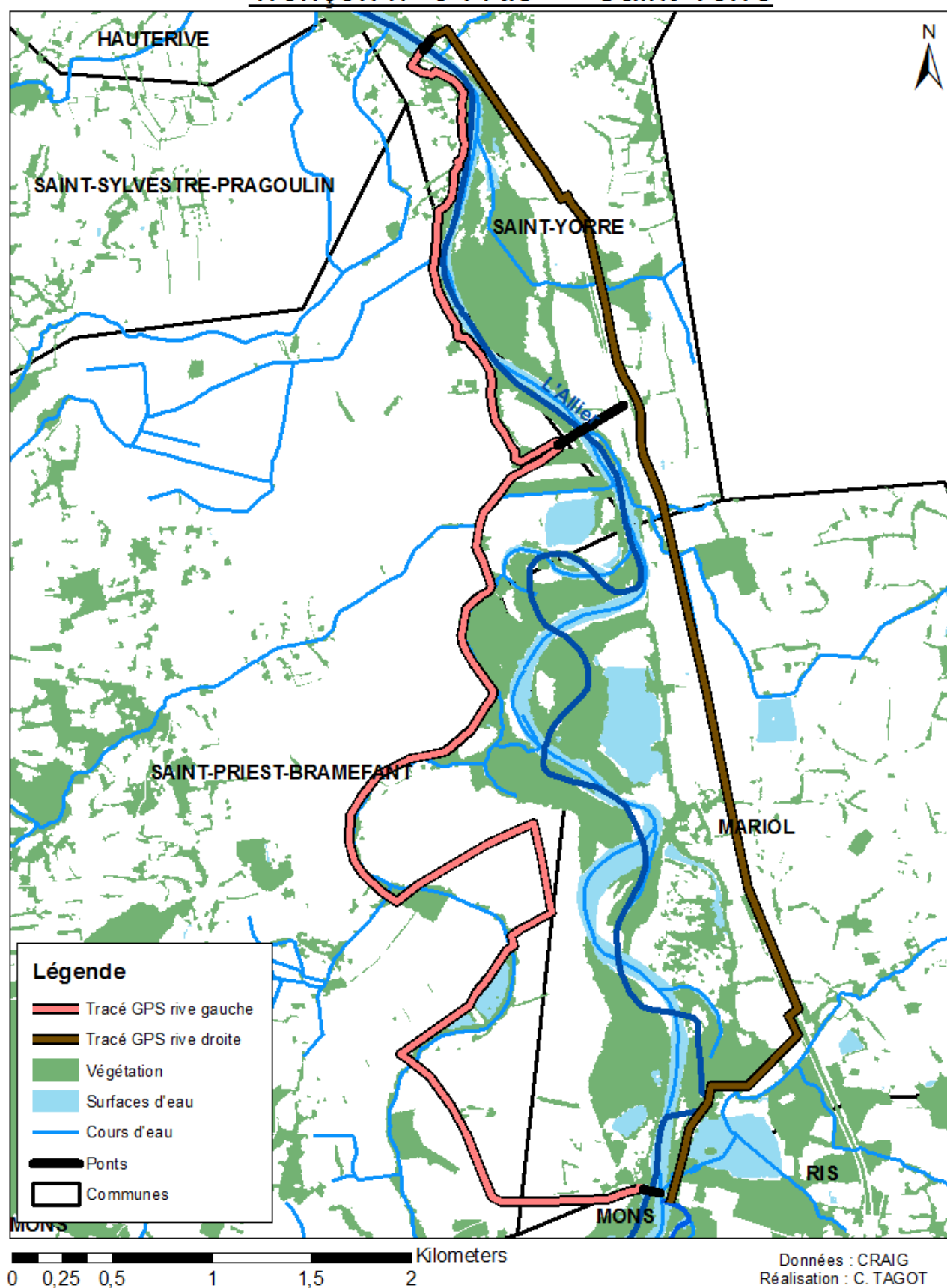


Figure 180 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 5
Réalisation : Charline TAGOT

Ensuite, nous nous intéressons aux atouts de ce tronçon. Concernant les points de vue paysagers, nous en avons recensé peu sur la rivière. Les paysages, ceux agricoles en rive gauche sont diversifiés avec des grandes cultures, des élevages et des prairies, connues sous le nom de bocage du Val d'Allier. En rive droite, des boucles donnent sur des points de vue sur la rivière. Concernant le patrimoine de renommée, nous avons seulement recensé le domaine royal de Randan bien qu'il soit éloigné de plus de 5 km de la rivière. Le patrimoine vernaculaire est essentiellement présent en rive gauche et composé de châteaux privés.

Atouts : patrimoine et points de vue Tronçon n° 5 : Ris <> Saint-Yorre

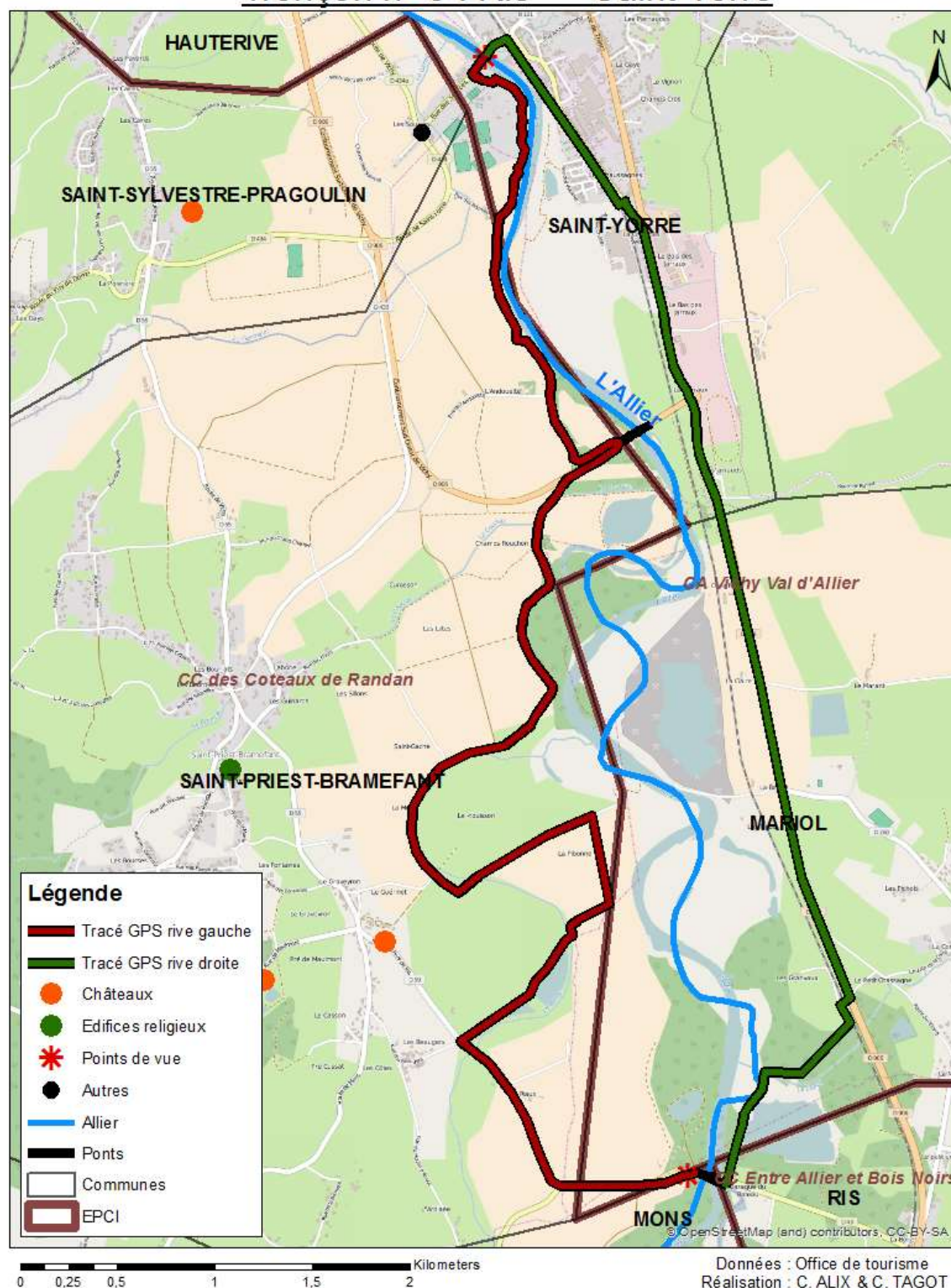


Figure 181 : Carte des atouts, Tronçon 5
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Enfin, nous avons recensé les opportunités du territoire à saisir sur le tronçon. Tout d'abord, la population représente une opportunité majeure pour l'utilisation de la voie verte. C'est dans la commune de Saint-Yorre que se concentre la plus grande part avec plus de deux mille habitants. En rive gauche, ce sont les communes de Saint Priest Bramefan et Saint Sylvestre Pragoulin qui regroupent le plus de population. Ainsi, nous remarquons que la plus grande part de population est présente en rive gauche le long du tracé et en rive droite au Nord de celui-ci comme nous le confirme le tableau ci-dessous.

Tableau 16 : Population du tronçon 5
Données : INSEE 2012

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Droite	Ris	782
Gauche	Mons	469
Gauche	Saint Priest Bramefan	904
Droite	Mariol	758
Gauche	Saint Sylvestre Pragoulin	1 087
Droite	Saint-Yorre	2 788

Le parcellaire maîtrisé recensé en rive gauche présente une opportunité à hauteur du pont de Saint-Yorre et à proximité de la piscine municipale. En ce qui concerne la rive droite, nous avons répertorié une opportunité à proximité du pont de contournement de Vichy.

Il existe une boucle de découverte en rive droite sur la commune de Saint Priest Bramefan. A propos des points d'intérêt touristique, la piscine de Saint-Yorre peut être vue comme un lieu d'attractivité pour la voie verte. Nous avons également observé la présence de nombreuses associations de sports et loisirs, principalement dans la commune de Saint-Yorre.

Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents ainsi qu'à l'offre en termes de terroir et gastronomie. Pour cela, nous avons recensé un hôtel, 5 gîtes et trois locations saisonnières en rive droite. En rive gauche, ce sont un camping, un hôtel et trois gîtes qui sont présents. Concernant la gastronomie, nous comptons seulement deux restaurants en rive droite, dans la commune de Saint Sylvestre Pragoulin contre 11 en rive gauche dans les communes de Ris et Saint-Yorre.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°5 : Ris <=> Saint-Yorre

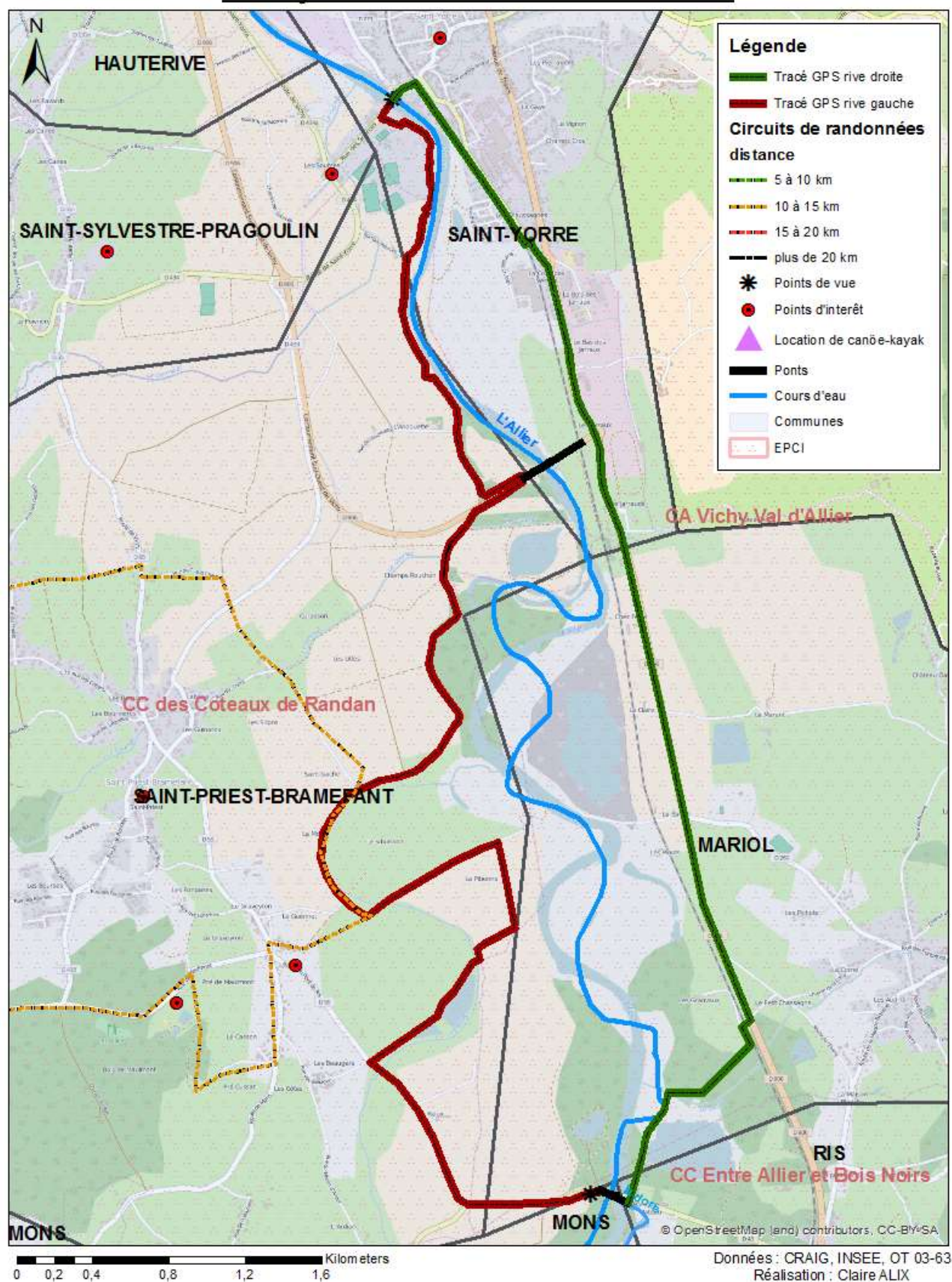


Figure 182 : Carte des opportunités, Tronçon 5
 Réalisation : Claire ALIX

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 17 : Grille de comparaison des rives du tronçon 5
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables	Traverse en grande partie le périmètre d'érosion	Ne traverse pas le périmètre d'érosion
	Conflits d'usage	Quelques puits de captage le long du tracé Chemins partagés avec les agriculteurs	Passage barré : exploitation de gravières
	Points durs	Passage à gué sous le pont du contournement de Vichy	La majorité du tracé est situé sur une route départementale
	Végétation	Fermeture du paysage due à une végétation très dense, plantes invasives	
Contrainte	Zones inondables	Majeure partie du tracé en zone inondable	Ne passe pas en zone inondable
	Parcelle privée	Chemins en bord de parcelles privées pouvant engendrer des problèmes d'accès	Parcelles privées au bord de la rivière
	Zones soumises à une législation environnementale	Situé en ZNIEFF 1 et 2	-
	Végétation	Besoin d'un entretien régulier pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture du paysage	
	Topographie	Pas de relief particulier	
	Hydrographie	Réseau hydrographique présent aucun problème de franchissement	
Atout	Les points de vue paysager	Peu de points de vue sur la rivière, paysage agricole diversifié entre les grandes cultures, élevages et prairies (bocage du Val d'Allier)	Boucles donnant sur deux points de vue en bord d'Allier
	Patrimoine régional	Domaine royal de Randan (>5 km)	-
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	-	-
	Patrimoine vermaculaire	Plusieurs châteaux privés	-
Opportunité	Population	Peu de population	Population plus importante aux abords de Saint-Yorre
	Parcelle maîtrisée (public)	Opportunité de parcelle publique au niveau du pont de Saint-Yorre	Opportunité de parcelle publique au niveau du pont du contournement
	Boucles de découverte	1 boucle à Saint Priest Brametant	-
	Points d'intérêts touristiques	Piscine	-
	Associations	-	Nombreuses associations de sport et loisirs (Les trois marches, Grimp', ...)
	Points nodaux	-	-
	Hébergement	1 hôtel, 5 gîtes, 3 locations saisonnières	1 camping, 1 hôtel, 3 gîtes
	Terroir et gastronomie	2 restaurants (St Sylvestre)	11 restaurants (Ris et Saint Yorre)

Compte tenu de l'ensemble des critères que nous avons abordé, le tracé d'une voie verte en rive gauche est plus pertinent.

Tronçon 6 : Saint-Yorre <> Vichy

Ce tronçon relie la ville de Saint-Yorre, au Sud de la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier à la ville de Vichy. Ainsi, sur ce territoire nous passons d'une zone périurbaine à une zone urbaine ce qui modifie les usages et usagers de la voie verte.

Trace GPS en rive droite et rive gauche Tronçon n°6 : Saint-Yorre <> Vichy

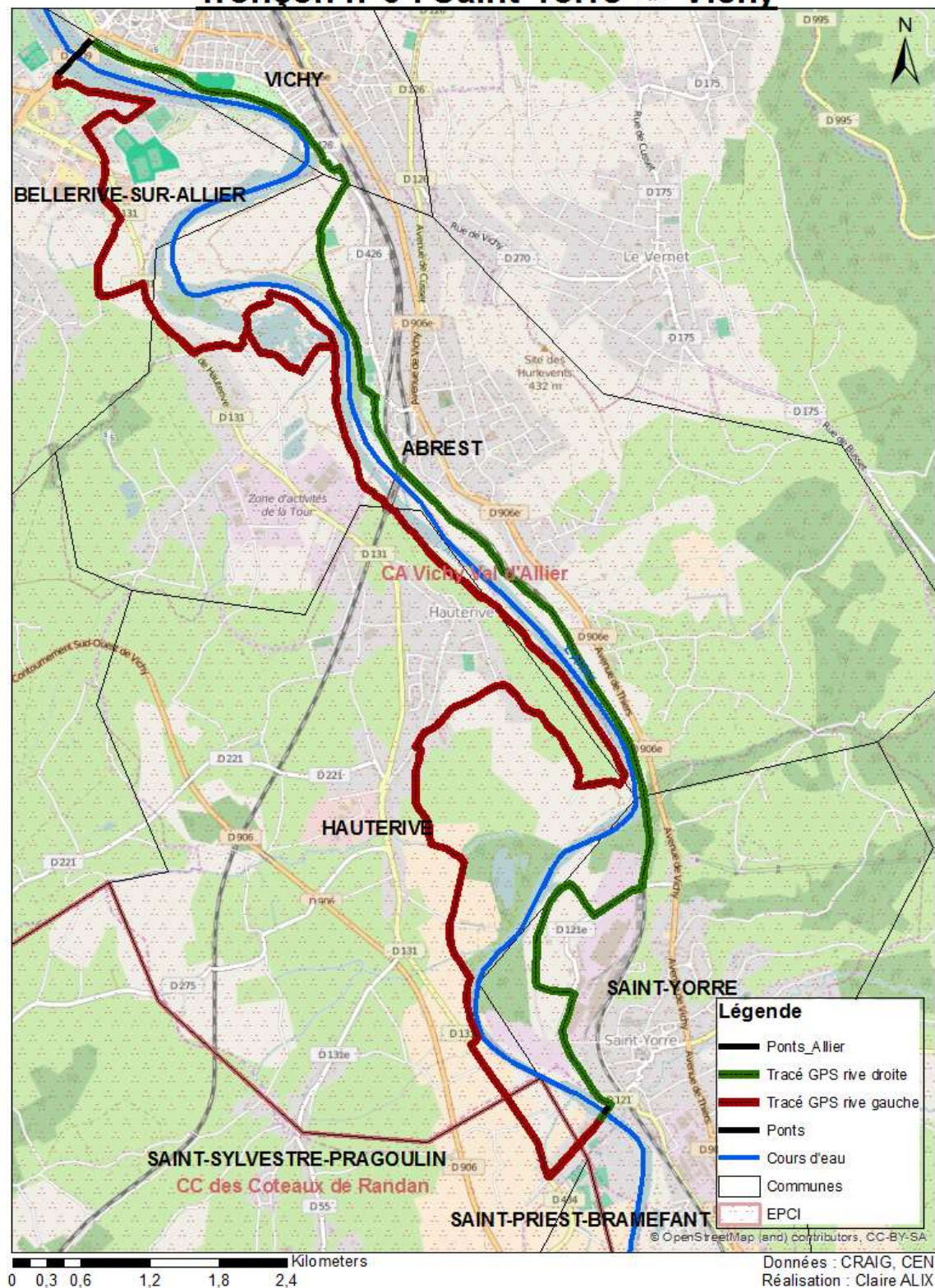


Figure 183 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 6
Réalisation : Claire ALIX

En premier lieu, nous nous sommes intéressés aux critères de menace du territoire sur ce tronçon. D'abord, le tracé en rive gauche traverse le périmètre érodable sur les communes de Hauterive et Abrest alors que celui en rive droite est en limite du périmètre érodable. En ce qui concerne les conflits d'usages, nous remarquons la présence, en rive droite, de nombreux puits de captage d'eau à proximité du tracé sur la commune de Saint-Yorre et en rive gauche sur la commune de Hauterive. De plus, malgré que des chemins aménagés et entretenus existent, le manque de signalisation évident représente une réelle menace quant à leur utilisation. Enfin, au sujet de la végétation, nous constatons la présence de plantes invasives et un manque de visibilité sur la rivière à de nombreux points.

Critères de menaces présents sur le territoire Tronçon n°6 : Saint-Yorre <> Vichy

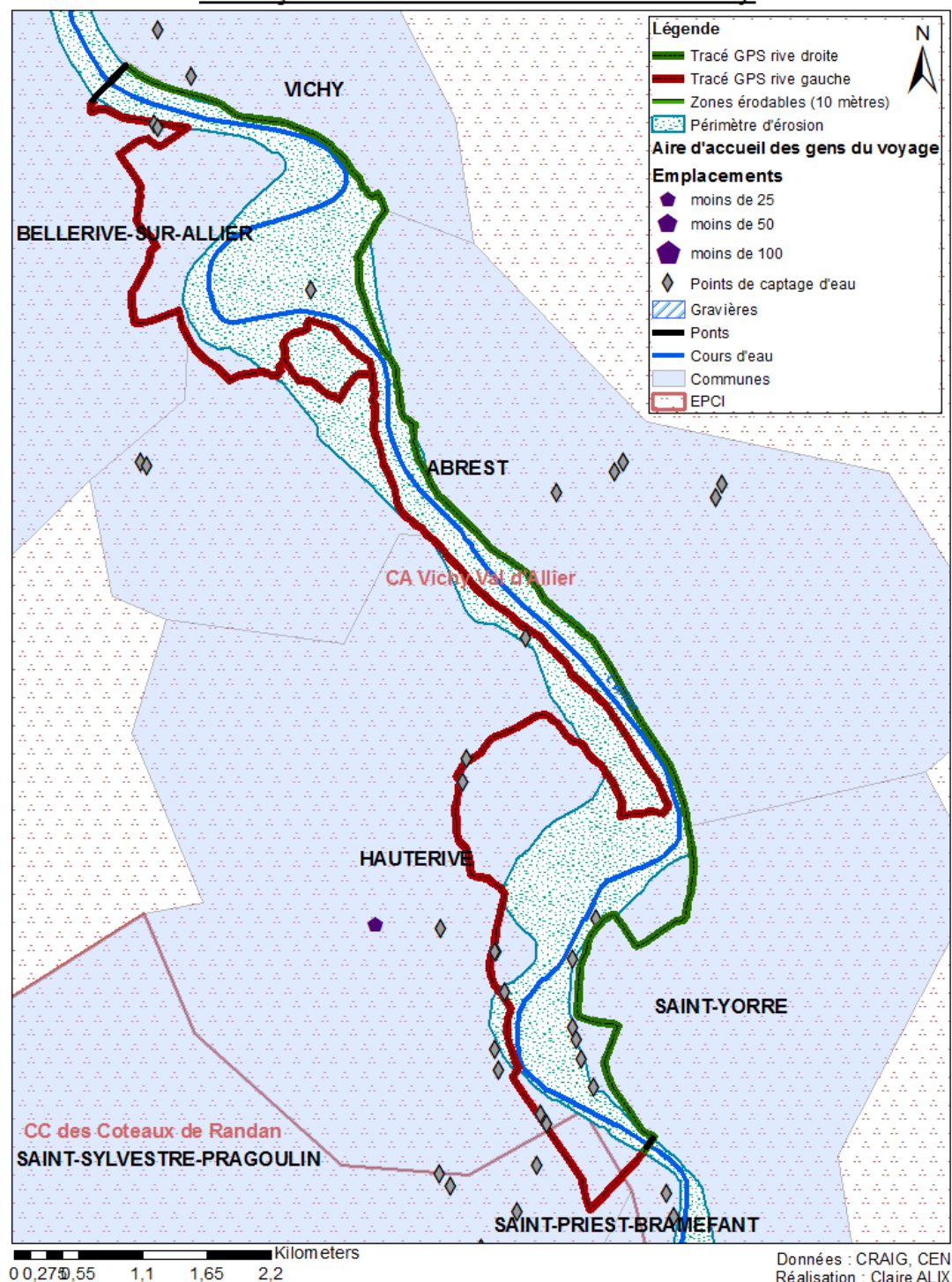


Figure 184 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 6
Réalisation : Claire ALIX

A propos des contraintes dues aux zones inondables, le tracé de chacune des rives passe entièrement en zone inondable. A propos du parcellaire privé, le tracé de chacune des rives est situé le long de parcelles privées ce qui peut engendrer des problèmes d'accès aux propriétés. Concernant les zones soumises à une législation environnementale, le tracé en rive gauche passe par des ZNIEFF 1 et 2 et une grande portion de celui-ci est en zone Natura 2000. A propos de ce critère et en rive droite, le tracé est en limite de la zone Natura 2000 et passe en partie en ZNIEFF 2. La végétation est une contrainte qui impose un entretien régulier des aménagements pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture des paysages. La topographie n'est pas une contrainte en rive gauche contrairement à la rive droite où le terrain est vallonné. Sur chacune des rives, nous n'avons pas rencontré de problème du fait de l'hydrographie.

Contraintes du territoire Tronçon n°6 : Saint-Yorre <=> Vichy

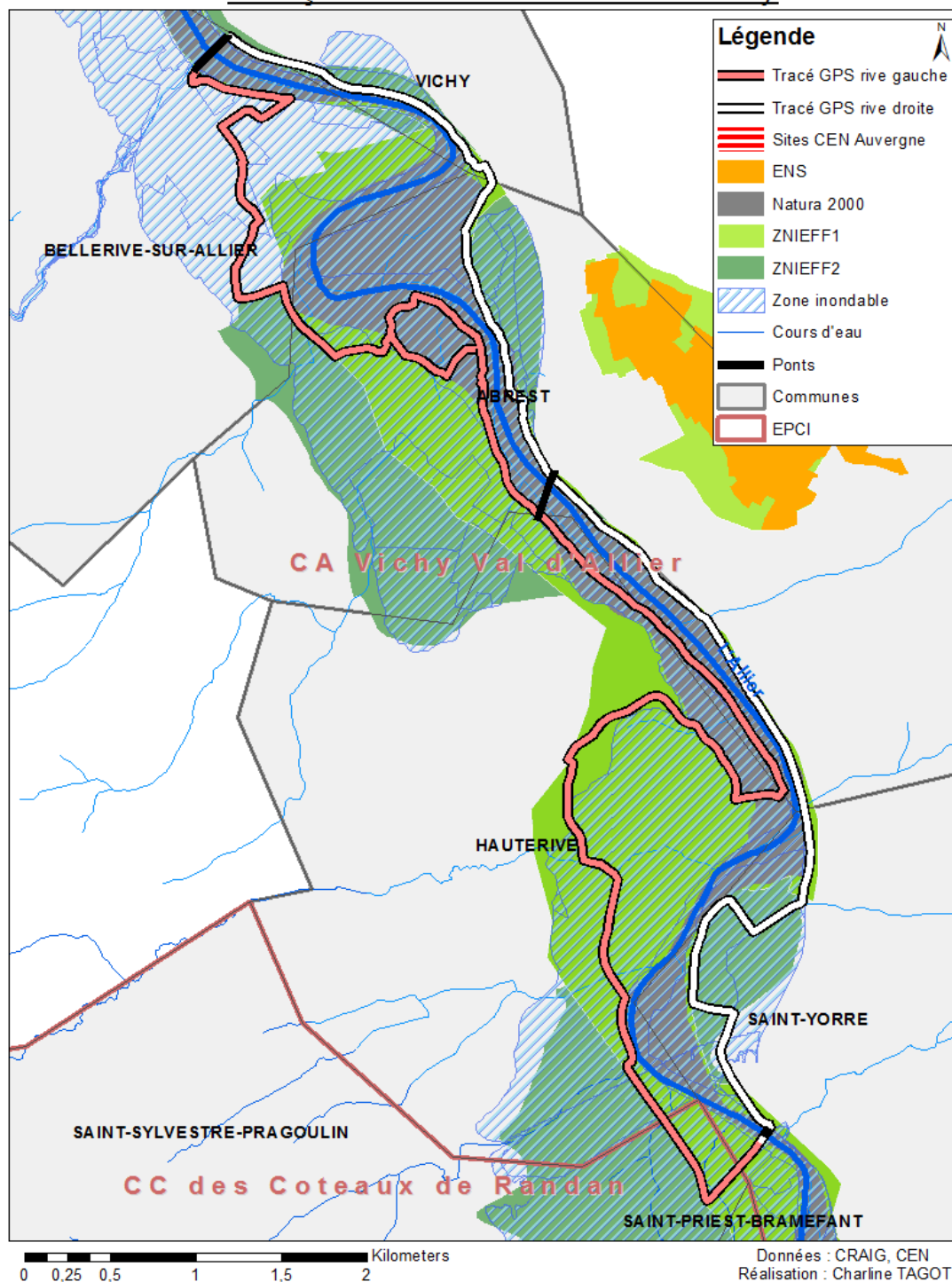


Figure 185 : Carte des contraintes, Tronçon 6
Réalisation : Charline TAGOT

Contraintes du territoire : Parcellaire

Tronçon n°6 : Saint-Yorre <=> Vichy

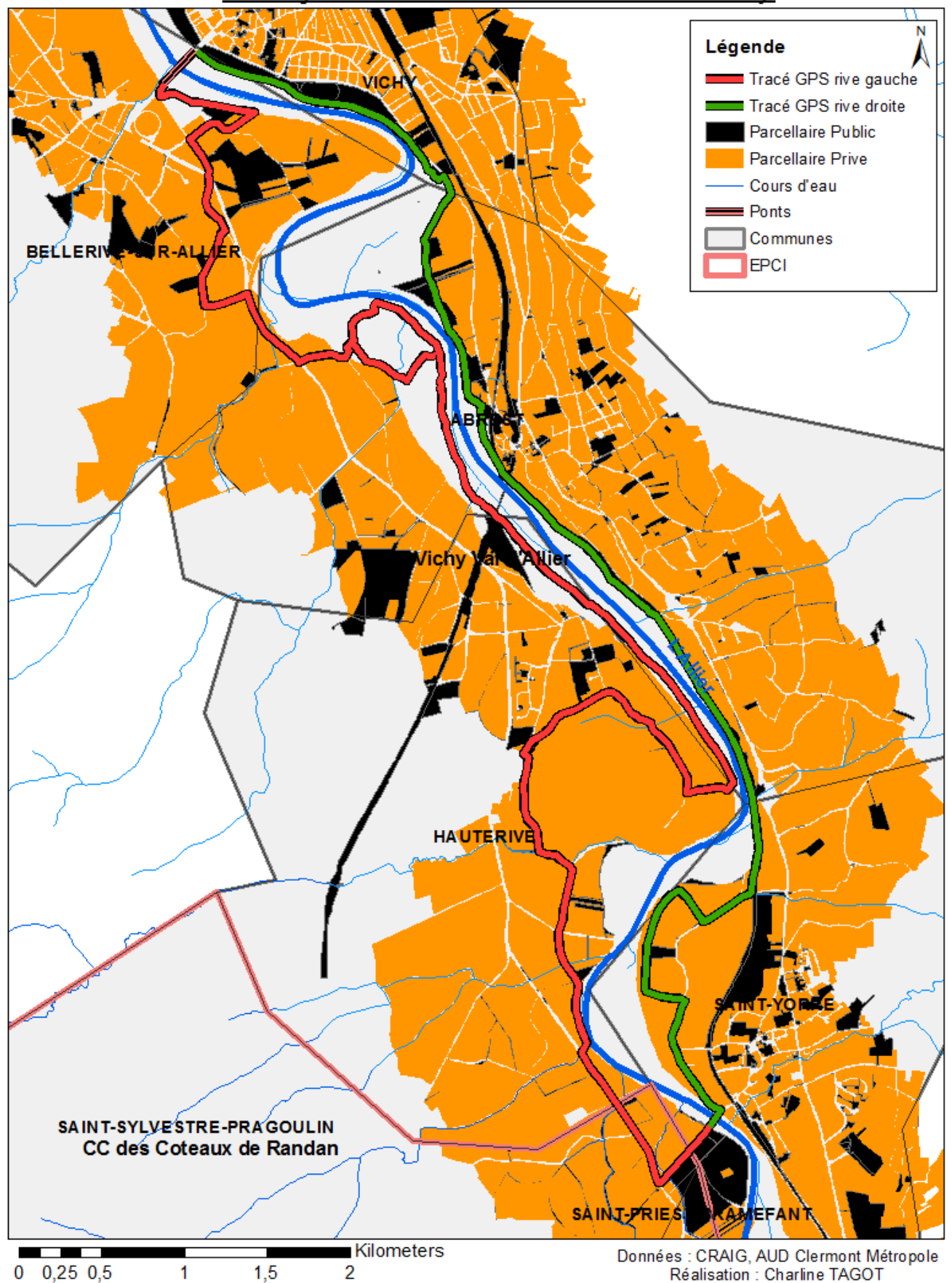


Figure 186 : Carte du parcellaire, Tronçon 6
Réalisation : Charline TAGOT

Hydrographie et Végétation

Tronçon n° 6 : Saint-Yorre <=> Vichy

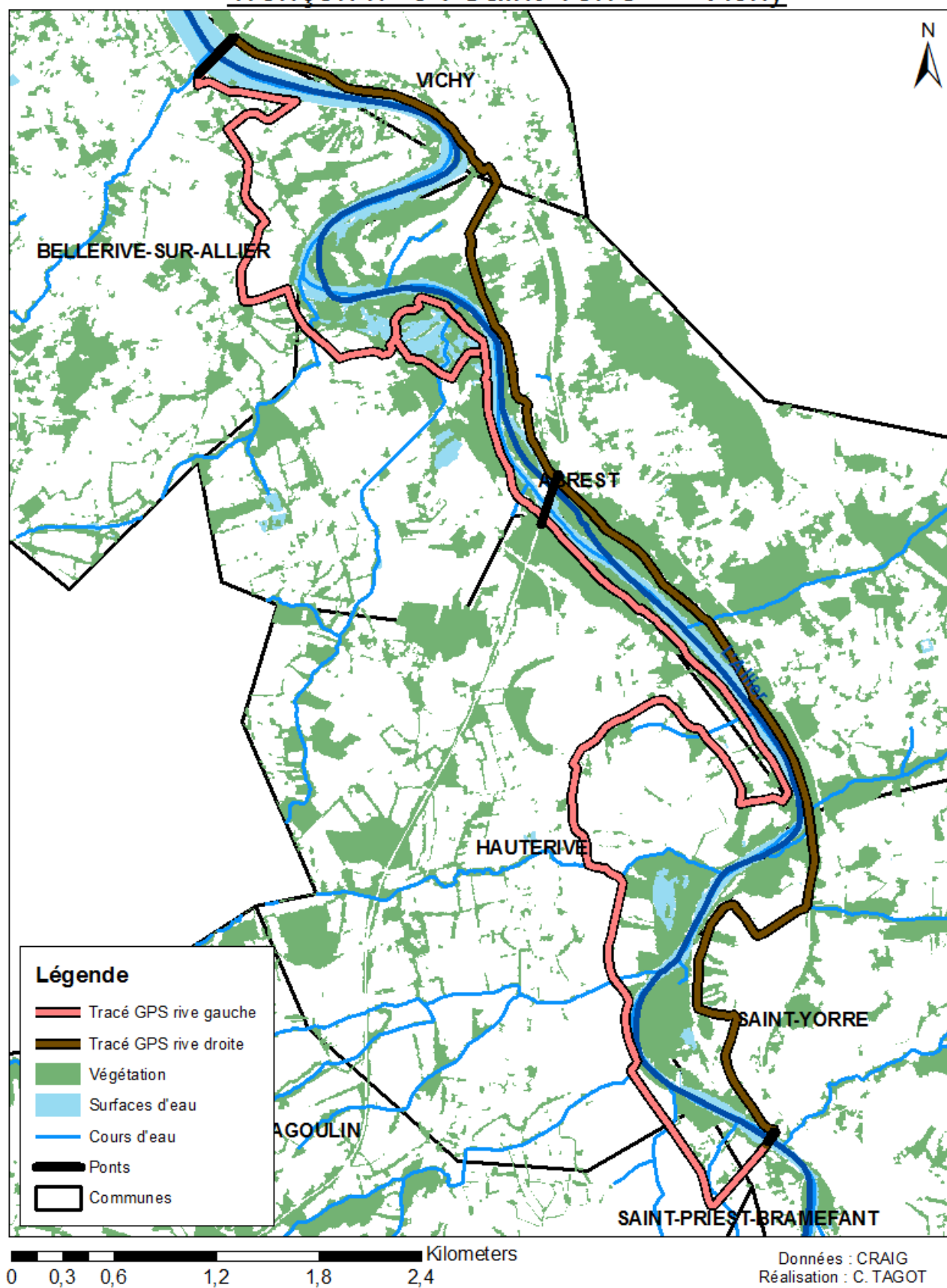


Figure 187 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 6
Réalisation : Charline TAGOT

Concernant les atouts du territoire sur ce tronçon, pour les paysages, en rive gauche ce sont des forêts puis des zones urbanisées le long de la rivière aux abords de Bellerive sur Allier et en rive droite ce sont des forêts avec de petits vallons qui offrent certains points de vue sur la rivière. A propos du patrimoine, nous avons recensé les sources chaudes présentes dans la commune de Hauterive en rive gauche. Le patrimoine vernaculaire essentiellement composé de lavoirs et de pigeonniers, est peu présent sur chacune des rives.

Atouts : patrimoine et points de vue Tronçon n° 6 : Saint-Yorre <=> Vichy

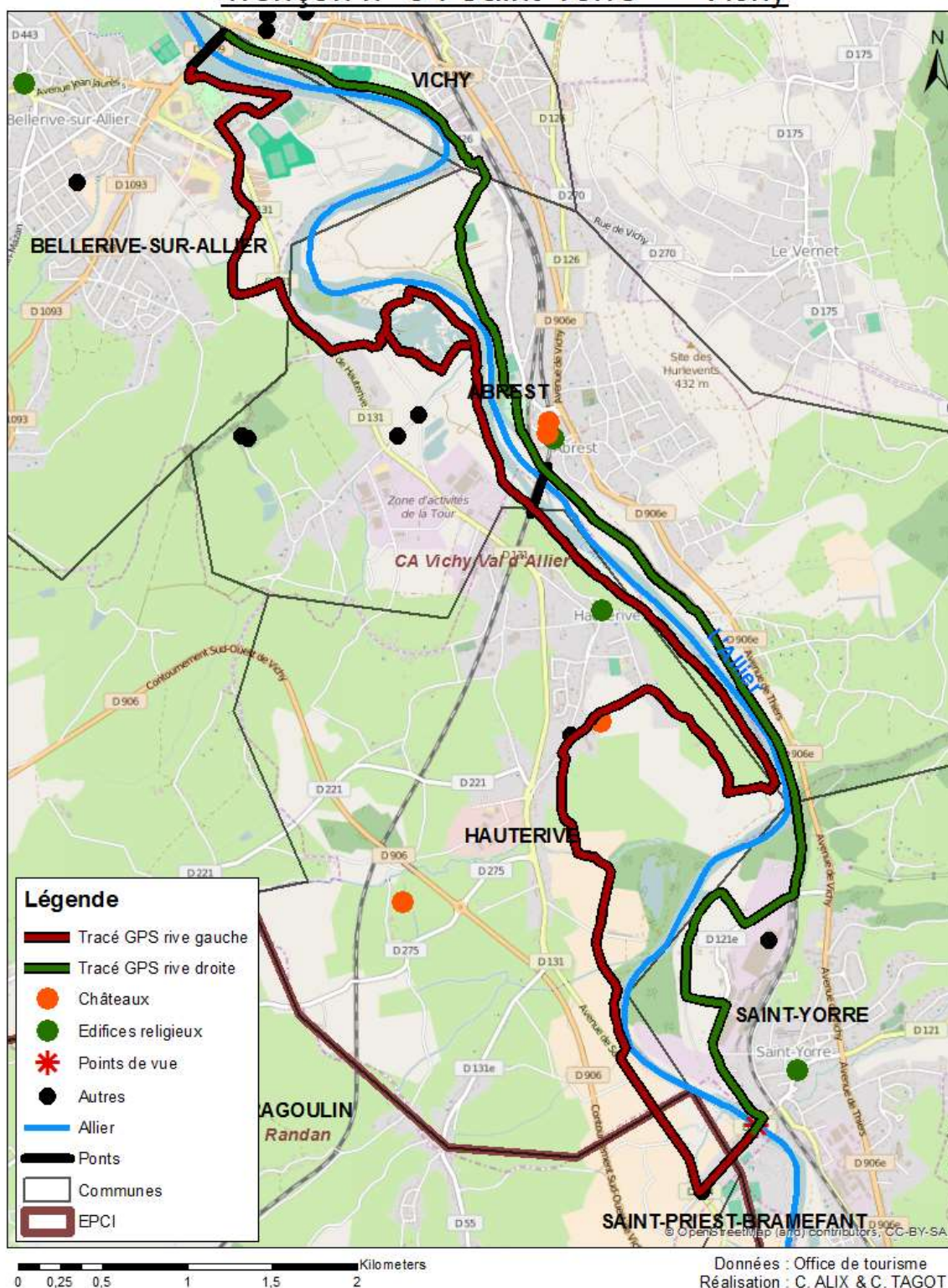


Figure 188 : Carte des atouts, Tronçon 6
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

Enfin, nous avons recensé les opportunités du territoire à saisir sur le tronçon. Premièrement, c'est la population qui présente la plus grande opportunité pour la création de la voie verte. Sur ce tronçon, la plus grande part de population est située dans la ville de Vichy, ville principale de l'agglomération avec 25 315 habitants, suivie de la ville de Bellerive-sur-Allier qui compte 8 758 habitants. Nous remarquons que la plus grande part de population est présente en rive droite comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous.

*Tableau 18 : Population du tronçon 6
Données : INSEE 2012*

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Droite	Saint-Yorre	2 788
Gauche	Hauterive	1 198
/	Abrest	2 794
Gauche	Bellerive-sur-Allier	8 578
Droite	Vichy	25 315

En ce qui concerne le parcellaire maîtrisé, il y en a peu d'opportunités en rive gauche du fait du peu de parcellaire public en bord de rivière mise à part un chemin aménagé depuis Saint-Yorre vers Bellerive sur Allier. En rive droite, l'ensemble des bords de rivière sont aménagés dans la ville de Vichy puisque ceux-ci relèvent du domaine public.

Concernant les boucles de découverte, nous en avons recensé une en rive gauche, celle des sources chaudes et en rive droite, le tracé qui croise la GR 463. Nous avons recensé de nombreuses associations de sports, loisirs ou encore cultures sur les communes du tronçon dont une majorité dans la commune de Vichy. La ville de Vichy représente un point nodal important avec une gare d'importance à la fois régionale et nationale et son réseau de transport urbain présent sur l'ensemble de l'agglomération.

Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents. En effet, dans la ville de Vichy sont présents de nombreux hébergements tels que des hôtels, des maisons d'hôtes, des résidences secondaires et un camping. Concernant la rive gauche, c'est sur la commune de Bellerive sur Allier qu'est concentré le plus d'hébergement avec un camping, des chambres d'hôtes et de nombreuses résidences secondaires.

Par rapport aux commerces de bouches, de nombreux restaurants sont situés dans la ville de Vichy en rive droite et d'autres restaurants sont présents dans les communes traversées par les tracés dont Bellerive sur Allier et Abrest.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°6 : Saint-Yorre <=> Vichy

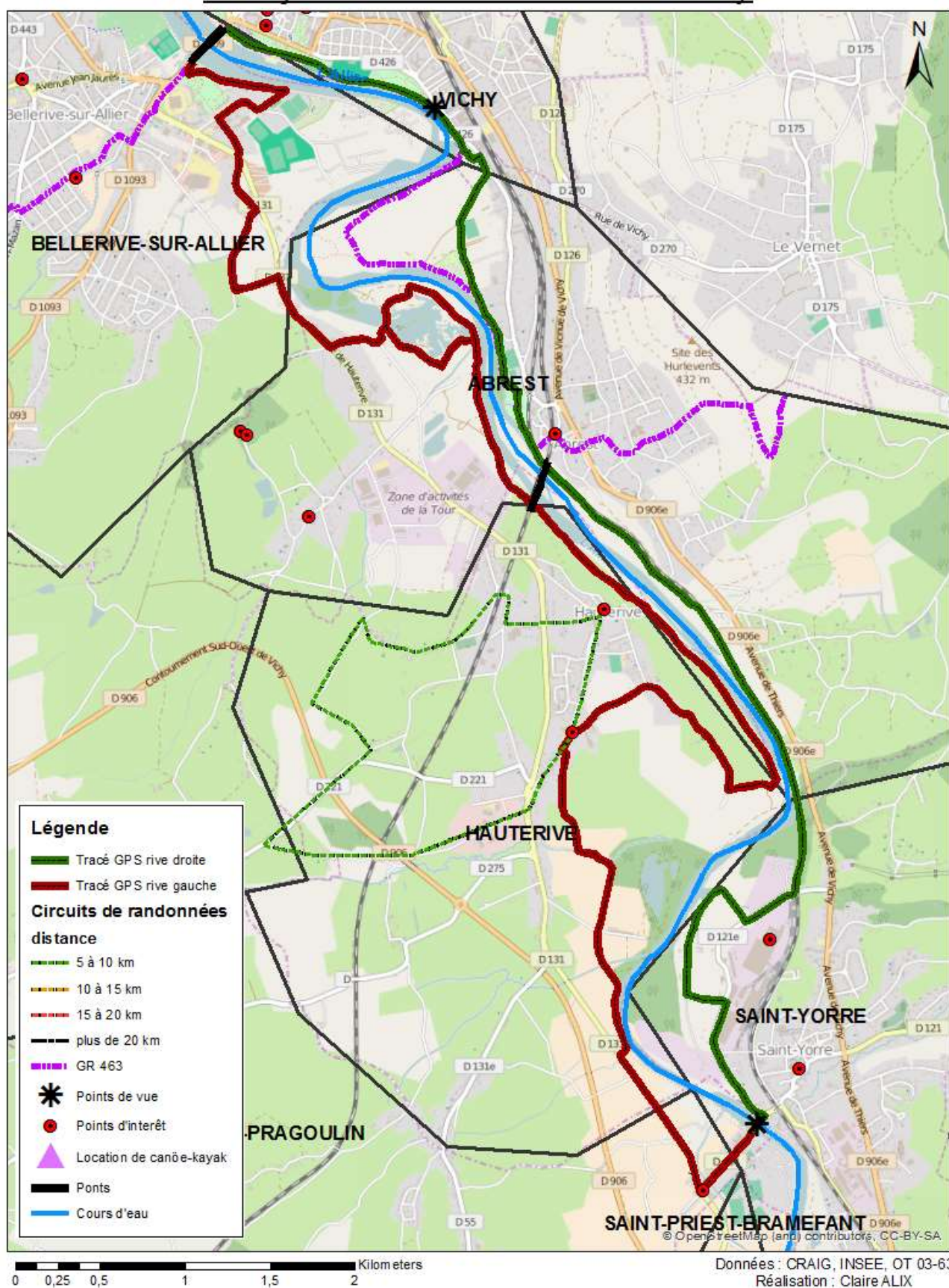


Figure 189 : Carte des opportunités, Tronçon 6
Réalisation : Claire ALIX

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 19 : Grille de comparaison des rives du tronçon 6
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Type de critère	Voie Verte	Tronçon	
	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables	Traverse le périmètre érodable au niveau des communes d'Abrest et Hauteville	En limite du périmètre érodable
	Conflits d'usage	Nombreux puits de captage d'eau à proximité du tracé à Hauteville	Nombreux puits de captage à proximité du tracé à Saint-Yorre
	Points durs	Signalisation des chemins et sentiers peu précise ou manquante	-
	Végétation	Plantes invasives en bord d'Allier et manque de visibilité sur la rivière en certains points	
Contrainte	Zones inondables	Totalité du tracé en zone inondable	
	Parcellaire privé	Tracé en bord de parcelles privées pouvant engendrer des problèmes d'accès	Tracé en bord de parcelles privées de Saint-Yorre à Abrest
	Zones soumises à une législation environnementale	Passage en ZNIEFF 1 et 2 ; grande portion de tracé en zone natura 2000	Tracé en limite de zone natura 2000 ; petite partie en ZNIEFF 2
	Végétation	Besoin d'un entretien régulier pour éviter l'emprise de celle-ci sur le tracé ainsi que la fermeture du paysage	
	Topographie	Pas de relief particulier	Terrain vallonné entre Saint-Yorre et Abrest
	Hydrographie	Réseau hydrographique présent aucun problème de franchissement	
Atout	Les points de vue paysager	Forêt, paysage peu ouvert sur la rivière	Points de vue sur l'Allier
	Patrimoine régional	Sources chaudes	-
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	-	
	Patrimoine vernaculaire	Présence faible	
Opportunité	Population	Concentration de la population à Bellefleur-sur-Allier	Population moyennement forte à Saint-Yorre et Abrest, très forte à Vichy
	Parcellaire maîtrisé (public)	Peu de parcelles publiques	Bord d'Allier à Vichy
	Boucles de découverte	Boucle des Sources Chaudes à proximité	Rejoint la GR 463 : Grande traversée du Sud de l'Allier
	Points d'intérêts touristiques	Sources chaudes et château d'eau à Hauteville, Acro-branche et Piscine de Bellefleur-sur-Allier	Amenagement des bords d'Allier à Vichy, Location de Canoe
	Associations	Nombreuses associations de sports et Loisirs à Hauteville, Club de Kayak à Bellefleur-sur-Allier	Nombreuses associations de sports et Loisirs, Associations en lien avec la Nature et le Patrimoine à Vichy
	Points nodaux	Bus urbains	Bus urbains, Gare de Vichy
	Hébergement	Camping de Bellefleur-sur-Allier, Chambres d'hôtes et résidences secondaires	Camping à Vichy, Abrest et Saint-Yorre, Hôtels à Vichy et Saint-Yorre, plusieurs résidences secondaires
	Terrain et gastronomie	Plusieurs restaurants et commerces à Bellefleur-sur-Allier	Restaurants et commerces à Abrest et Vichy

Après avoir comparé chacun des tracés selon des critères identiques, nous pouvons dire que la tracé en rive gauche semble plus pertinent bien qu'il serait judicieux d'aménager chacune des rives du fait de la proximité du pôle urbain de Vichy et de son agglomération.

Tronçon 7 : Vichy <> Billy

Ce tronçon relie les villes de Vichy et de Billy, située au Nord de la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier. Ainsi, sur ce territoire nous traversons une zone urbaine puis des zones péri-urbaines voire rurales à de plus loin horizons.

Trace GPS en rive droite et rive gauche Tronçon n°7 : Vichy <> Billy

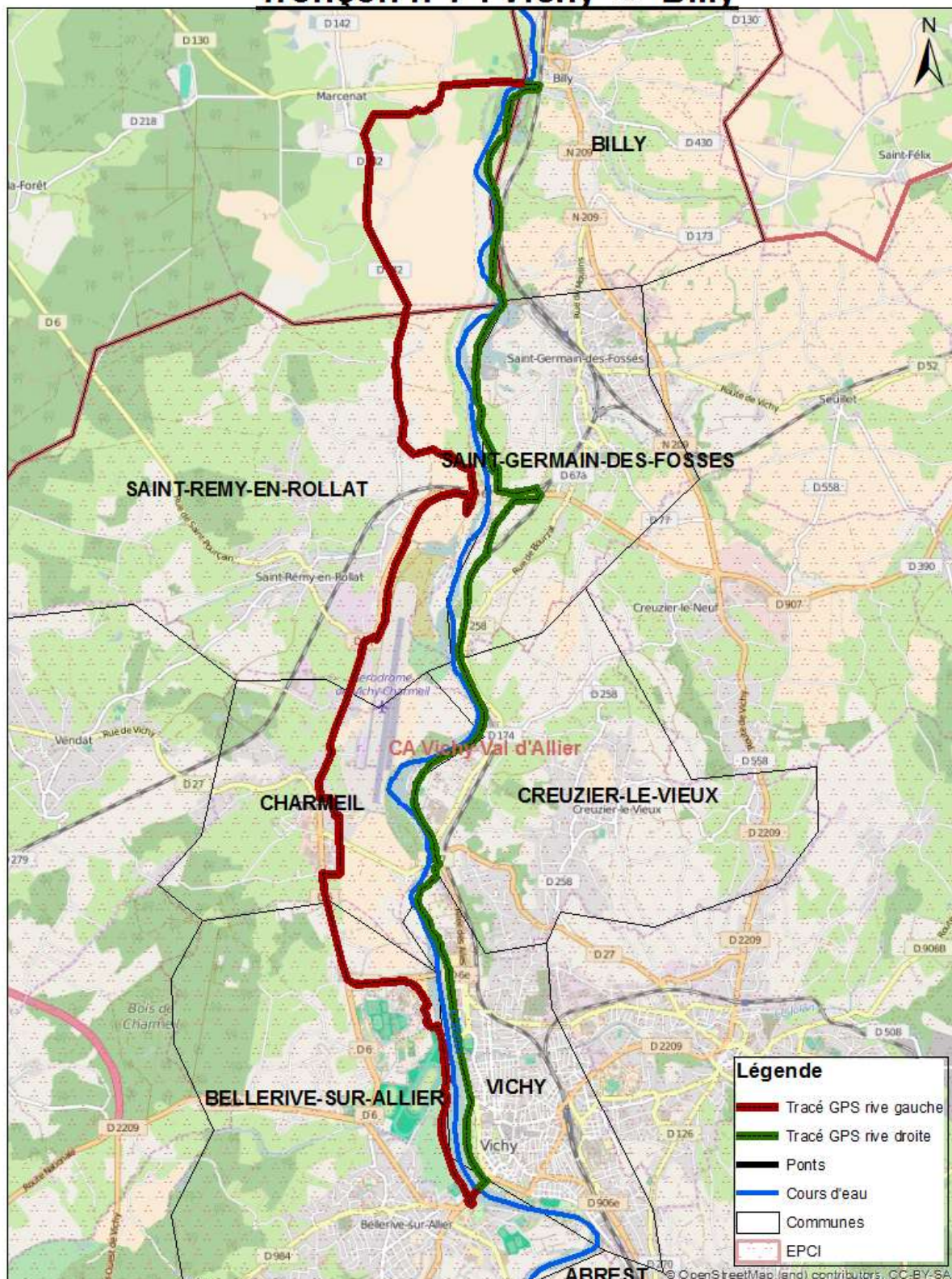


Figure 190 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 7
Réalisation : Claire ALIX

Par rapport aux critères de menace, le tracé en rive gauche se positionne en limite du périmètre d'érosion mais reste assez éloigné de celui-ci. En rive gauche, le tracé longe le périmètre d'érosion. Deux zones érodables sont présentes en rive gauche bien qu'elles ne soient pas à proximité d'un tracé.

En ce qui concerne les conflits d'usage, nous remarquons que le tracé en rive gauche emprunte une départementale aux vitesses élevées et où, dans les conditions actuelles, seul un partage de voies est possible.

Critères de menaces présents sur le territoire

Tronçon n°7 : Vichy <> Billy

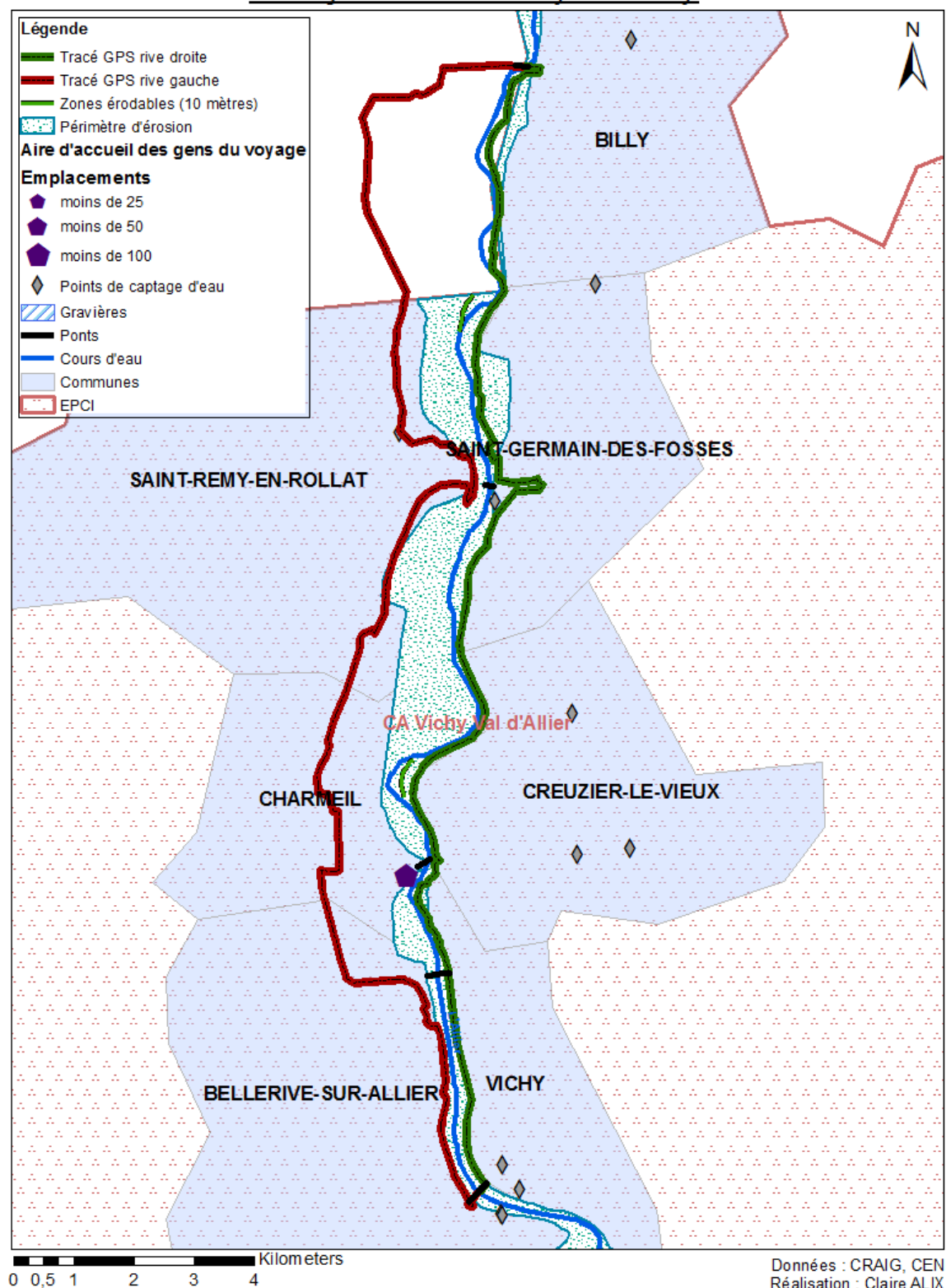


Figure 191 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 7
 Réalisation : Claire ALIX

Ensuite, en ce qui concerne les contraintes dues aux zones inondables, le tracé en rive gauche passe majoritairement en bordure de la zone inondable voir dans celle-ci à certains endroits. En rive droite, le tracé est situé en zone inondable et nous avons pu constater qu'en cas de forte pluie, le chemin est inondé ce qui le rend impraticable.

A propos du parcellaire privé, le tracé en rive gauche passe à proximité de l'aire de grand passage et de l'aérodrome de Vichy-Charmeil. En rive droite, la rivière est bordée de parcellaire privé ce qui empêche l'accès aux berges depuis le tracé. Concernant les zones soumises à une législation environnementale, la tracé en rive gauche passe par des ZNIEFF 1 et 2 et traverse l'ENS de la Boire des Carrés. Quant au tracé en rive droite, il traverse les ZNIEFF 1 et 2. La topographie et l'hydrographie ne représentent pas de contrainte sur les tracés.

Contraintes du territoire Tronçon n°7 : Vichy <> Billy

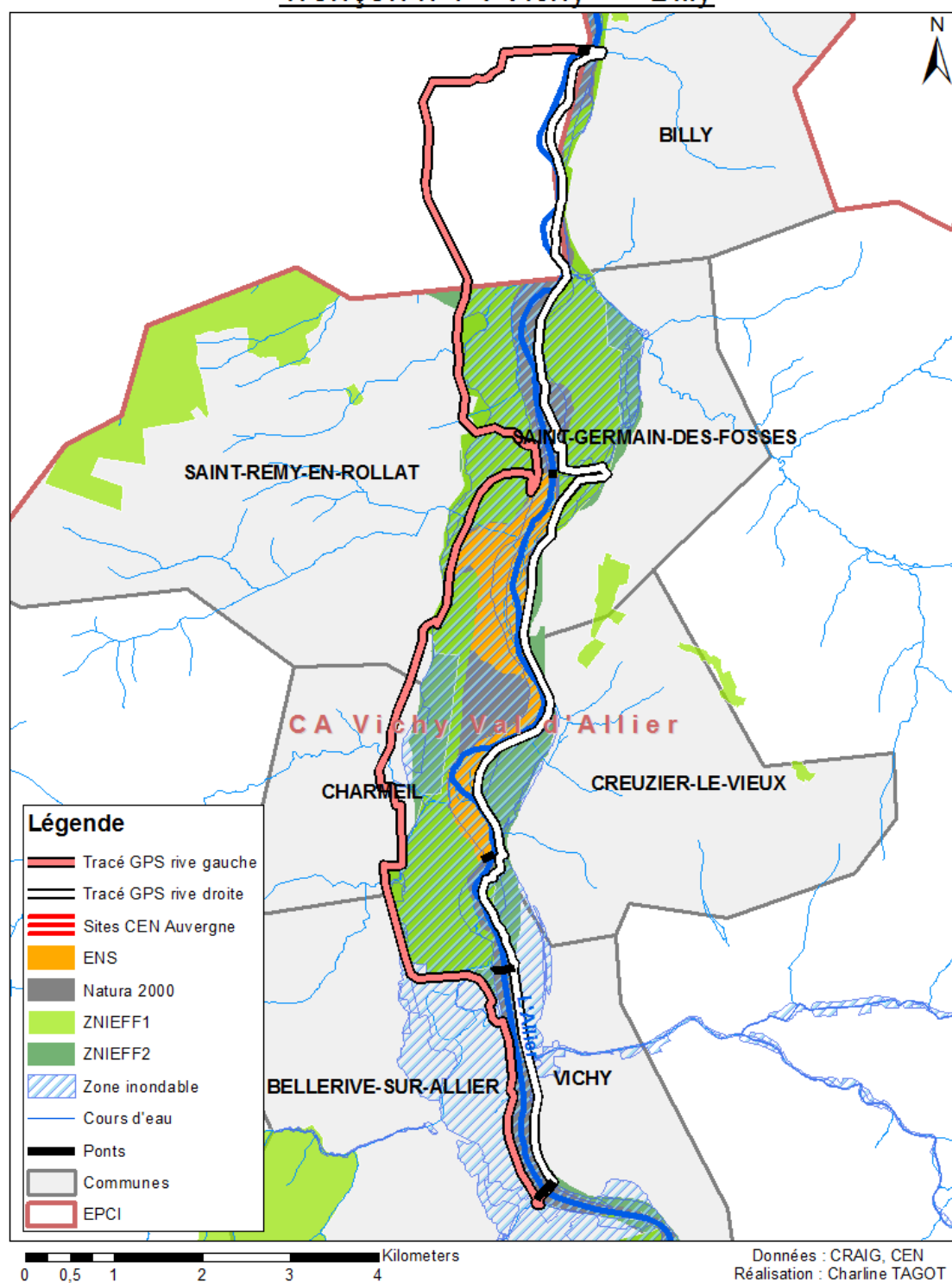


Figure 192 : Carte des contraintes, Tronçon 7
Réalisation : Charline TAGOT

Contraintes du territoire : Parcellaire

Tronçon n°7 : Vichy <=> Billy

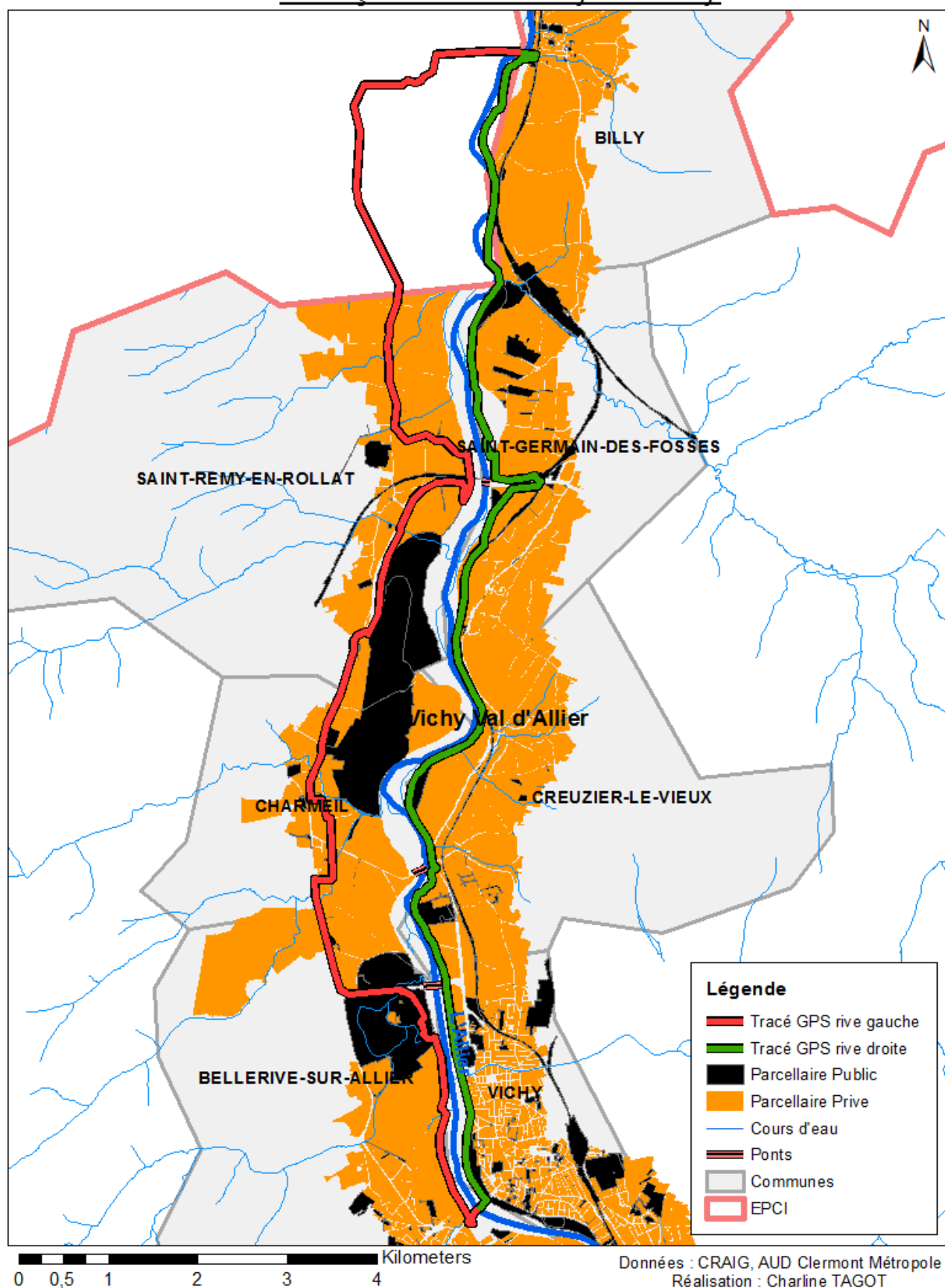


Figure 193 : Carte du parcellaire, Tronçon 7
Réalisation : Charline TAGOT

Hydrographie et Végétation Tronçon n° 7 : Vichy <=> Billy

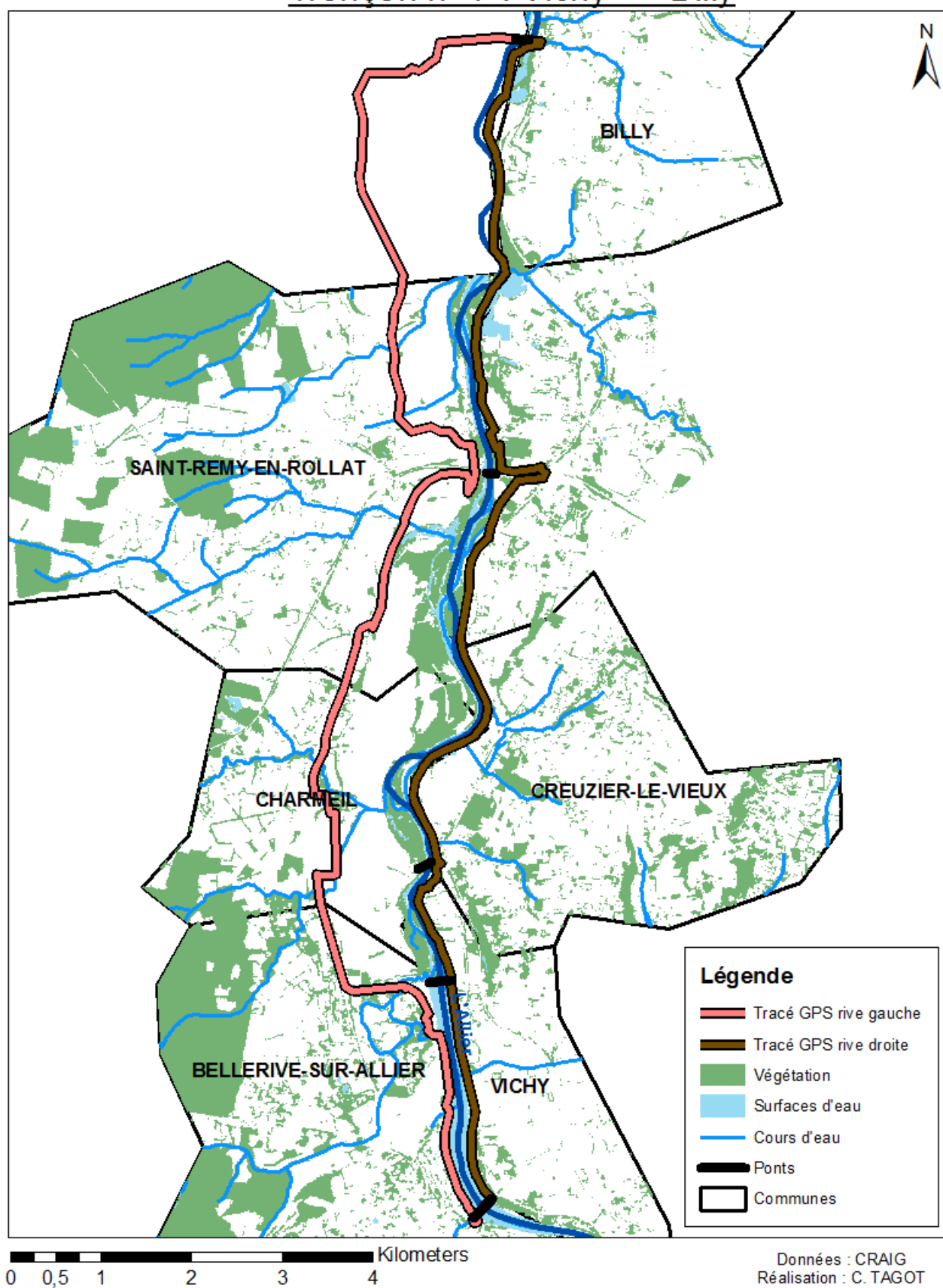


Figure 194 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 7
Réalisation : Charline TAGOT

Les paysages ouverts sur des cultures se révèlent être, en rive gauche, un véritable atout contrairement à la rive droite où l'on recense des paysages plutôt fermés et des coteaux.

Concernant le patrimoine de renommée, le centre-ville de Vichy, réputé pour ses sources et ses thermes est un réel atout pour la mise en valeur du territoire. Enfin, l'ENS de la Boires des Carrés est un atout pour la biodiversité où des activités sont proposées régulièrement pour permettre à tous de découvrir ce site.

Atouts : patrimoine et points de vue Tronçon n° 7 : Vichy <=> Billy

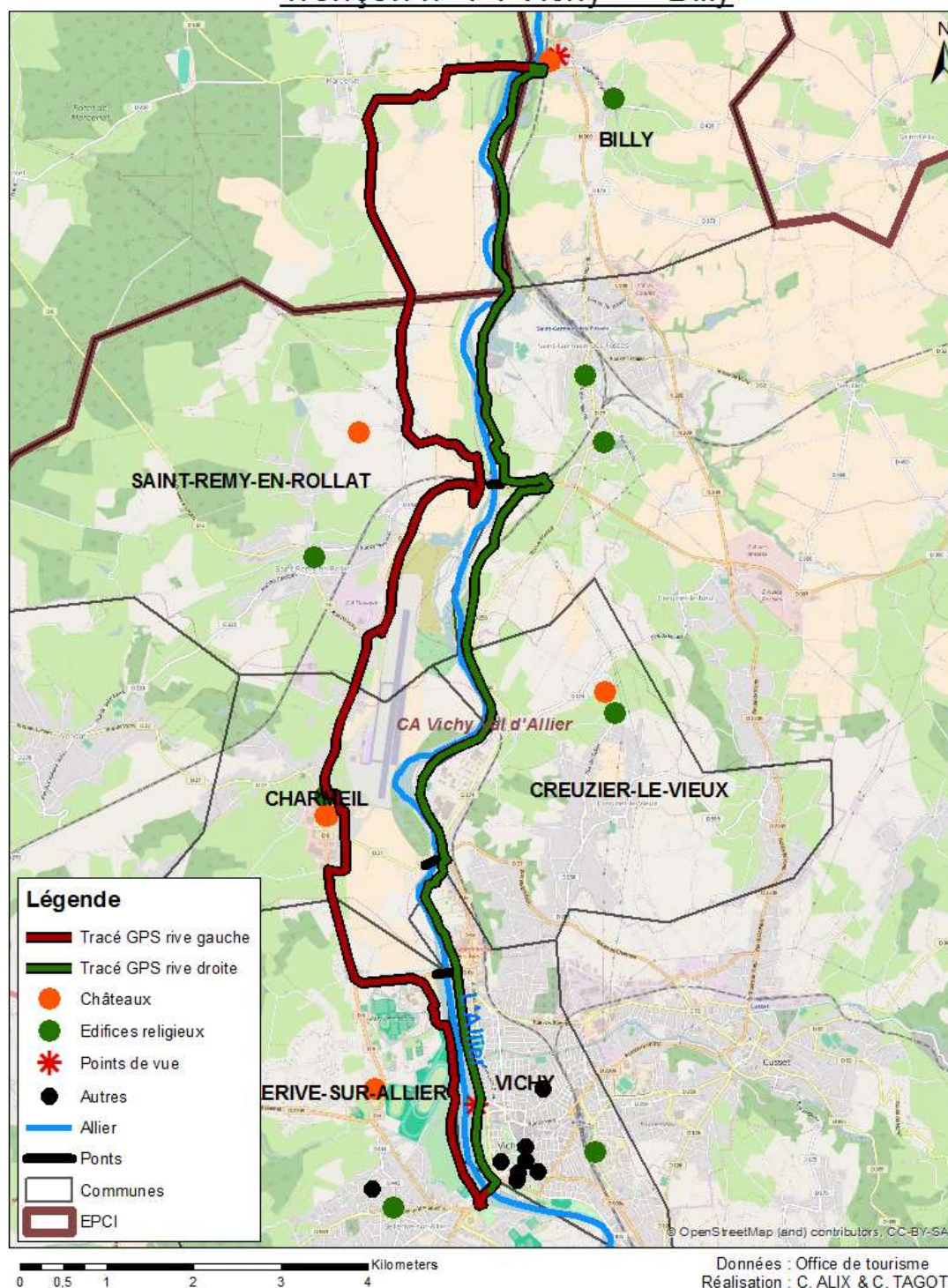


Figure 195 : Carte des atouts, Tronçon 7
Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT

La principale opportunité pour la voie verte est la population locale. Ainsi, celle-ci est principalement concentrée à Vichy et Saint-Germain-des-Fossés en rive gauche et à Bellerive-sur-Allier en rive droite. Nous remarquons que la plus grande part de population est présente en rive droite comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous.

*Tableau 20 : Population du tronçon 7
Données : INSEE 2012*

Rive	Communes	Nombre d'habitants
Droite	Vichy	25 315
Gauche	Bellerive-sur-Allier	8 578
Gauche	Charmeil	790
Droite	Creuzier le Vieux	3 315
Gauche	Saint Remy en Rollat	1 645
Droite	Saint Germain des fossés	3 694
Droite	Billy	838

En ce qui concerne le parcellaire maîtrisé, il y a de réelles opportunités en rive gauche aux abords de l'ENS de la Boire des Carrés, et à proximité du pont de l'Europe à Vichy, contrairement à la rive gauche où les seules opportunités sont les berges aménagées de Vichy. Nous avons également recensé des boucles de découverte au sein de l'ENS.

A propos des points d'intérêt touristique, la principale opportunité est la Ville de vichy et tous ses attraits. Nous avons répertorié de nombreuses associations de sports, loisirs et culture notamment dans la ville de Vichy.

Opportunités : Boucles de découverte et Points d'intérêt Tronçon n°7 : Vichy <=> Billy

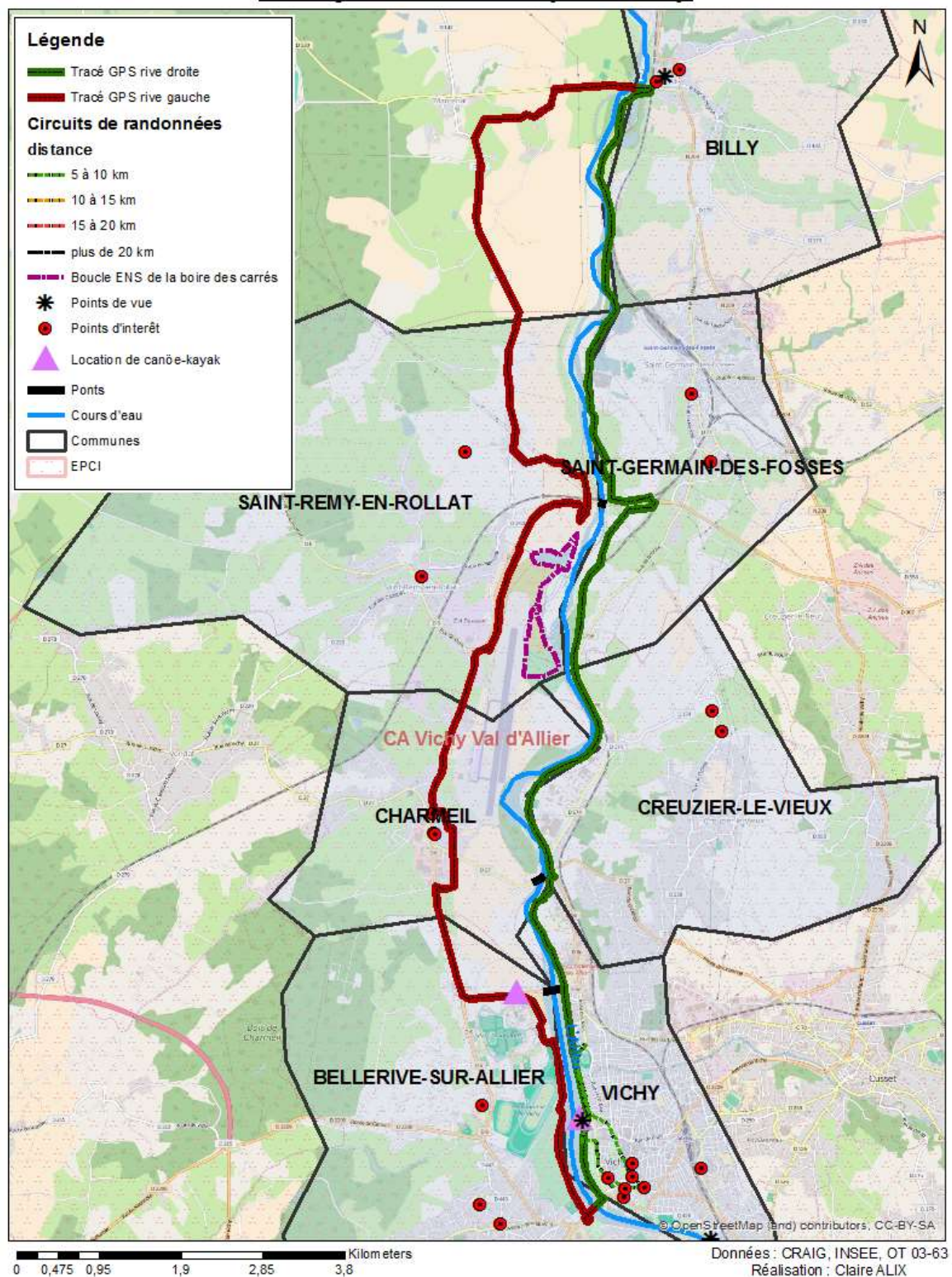


Figure 196 : Carte des opportunités, Tronçon 7
Réalisation : Claire ALIX

Dans l'optique d'un développement touristique futur de la voie verte, nous nous sommes intéressés aux hébergements présents. Ainsi, nous n'avons recensé en rive gauche trois campings, quatre hôtels et une location saisonnière et en rive droite de près de 20 hôtels, des locations saisonnières et de nombreuses résidences secondaires. L'offre de restauration est quant à elle principalement concentrée à Vichy bien que des restaurants soient aussi présents dans les villes limitrophes de Vichy.

L'application des indicateurs vu précédemment nous a permis de créer le tableau de comparaison ci-dessous dans lequel nous comparons la rive droite à la rive gauche sur ce tronçon.

Tableau 21 : Grille de comparaison des rives du tronçon 7
Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT

Voie Verte		Tronçon	
Type de critère	Données	Rive Gauche	Rive Droite
Menace	Zones érodables	En bordure ou assez éloigné du périmètre d'érosion	Longe le périmètre de la zone érodable
	Conflits d'usage	Passage sur la départementale (partage de la voirie, vitesse élevée des véhicules)	-
	Points durs	-	-
	Végétation	Pas de véritable difficulté	
Contrainte	Zones inondables	Tracé situé en partie en bordure de la zone inondable ou au sein de celle-ci	Chemin situé en zone inondable et inondé en cas de fortes pluies
	Parcellaire privé	Présence d'une aire de grand passage à proximité du tracé et en bord de rivière	Parcelles privées au bord de la rivière
	Zones soumises à une législation environnementale	ENS de la Boire des Carrés, ZNIEFF 1 et 2	ZNIEFF 1 et 2
	Végétation	-	-
	Topographie	Pas de relief particulier	Pas de relief particulier, présence de côteaux
	Hydrographie	Réseau hydrographique présent aucun problème de franchissement	
Atout	Les points de vue paysager	Paysage assez ouvert sur des champs	Paysage fermé avec des côteaux
	Patrimoine régional	-	Centre-ville de Vichy
	Sites d'intérêts biotope et biocénose	ENS de la Boire des Carrés	-
	Patrimoine vernaculaire	Quelques points d'intérêt	
Opportunité	Population	Population dense à Bellerive-Sur-Allier	Population très concentrée sur Vichy et Saint Germain des Fossés
	Parcellaire maîtrisé (public)	Grand parcellaire public aux abords de l'ENS et à proximité du pont de l'Europe à Vichy	Les quais aménagés de Vichy
	Boucles de découverte	Boucle des Boires carrées	-
	Points d'intérêts touristiques	-	Vichy
	Associations	Nombreuses associations de sports et Loisirs, Sauvegarde de la nature et du patrimoine	
	Points nodaux	Aérodrome de Vichy-Charmeil, réseau de transport urbain	Vichy, Saint-Germain-des-Fossés, Réseau de transport urbain
	Hébergement	3 campings, 4 hôtels, locations saisonnières	19 hôtels, locations saisonnières et de nombreuses résidences secondaires
	Terroir et gastronomie	Restaurants à Bellerive-sur-Allier	Nombreux restaurants à Vichy

Suite à l'analyse des critères, nous avons déterminé un passage en rive droite car le tracé est déjà existant. Cependant, il serait intéressant de construire un tracé en rive gauche pour l'intérêt que présente l'ENS de la Boire des carrés ; bien qu'il soit difficile à aménager du fait des zones érodables le long de l'Allier et de la proximité de la route départementale.

Afin de pouvoir repérer aisément les offres en termes d'hébergement et de restauration, nous avons mis en place une grille sur laquelle sont référencées l'ensemble des communes traversées par le tracé de voie verte imaginé ainsi que les communes permettant de faire la connexion avec d'autres territoires que celui du Val d'Allier.

Tableau 22 : Tableau 23 : Tableau récapitulatif des services
Réalisation : Charline TAGOT

EPCI		Communes	Commerce alimentaire	Restaurant	Hébergement	Marché
Echelle technique						
Vichy Val d'Allier	Billy	X	X	X		
	Saint Germain des fossés	X	X			Ve
	Saint Remy en rollat	X				
	Creuzier le vieux	X	X			
	Charmeil	X	X			
	Vichy	X	X	X		Halles
	Bellerive Sur Allier	X	X	X		Sa
	Abrest	X	X	X		
	Hauterive	X	X			
	Saint Yorre	X	X	X		Me
	Mariol	X		X		
Coteaux de Randan	Saint Sylvestre Pragoulin	X	X	X		
	Saint Priest Bramefan			X		
	Mons					
Limagne Bord d'Allier	Limons		X			
	Luzillat					Sa
	Maringues	X	X	X		Lu
Entre Allier et Bois Noirs	Charnat					
Entre Dore et Allier	Vinzelles	X				
	Crevant Laveine	X	X	X		
	Joze	X	X	X		
	Culhat	X	X	X		
Limagne d'ennezat	Les Martres d'Artière	X	X			
Billomn St Dier	Beauregard l'évêque	X	X			
Clermont Communauté	Pont du Château	X	X	X		Jeu, Sam
Connexions						
Coteaux de Randan	Randan	X	X	X		Ve
Thiers Communauté	Thiers	X	X	X		Jeu, Sam
Riom communauté	Riom	X	X	X		Mer, Sam
Entre Allier et Bois Noirs	Puy Guillaume	X	X	X		Me

Propositions d'itinéraire de Pont-du-Château à Billy

Suite à l'analyse des critères de menaces, contraintes, atouts et opportunités du territoire, nous avons pu déterminer un tracé optimal pour la voie verte de Pont-du-Château à Billy. Afin de créer un itinéraire complet et offrant des services aux usagers, des aménagements sont à réaliser, ainsi nous allons présenter les aménagements à réaliser sur chacun des tracés suite au choix de la rive.

Tronçon 1 : Pont-du-Château <> Joze

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive gauche de Pont-du-Château à Joze. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Légende :

Portions à aménager

1. Chemin à aménager
2. Mise en place d'un pont de franchissement de l'Artière à la confluence avec la rivière Allier
3. Création d'un chemin pour laquelle il est nécessaire d'acquérir du foncier ou de mettre en place un bail à usage en accord avec le propriétaire

Points à aménager

- A. Mise en place d'un point de vue en hauteur sur l'Allier permettant un point de vue sur la commune de Beauregard l'Evêque
- B. Création d'un point de vue sur la confluence de l'Artière et de l'Allier, permet une ouverture sur la rivière depuis le plan d'eau des Martailles.

Proposition d'un itinéraire de voie verte Tronçon n°1 : Pont-du-Château <=> Joze

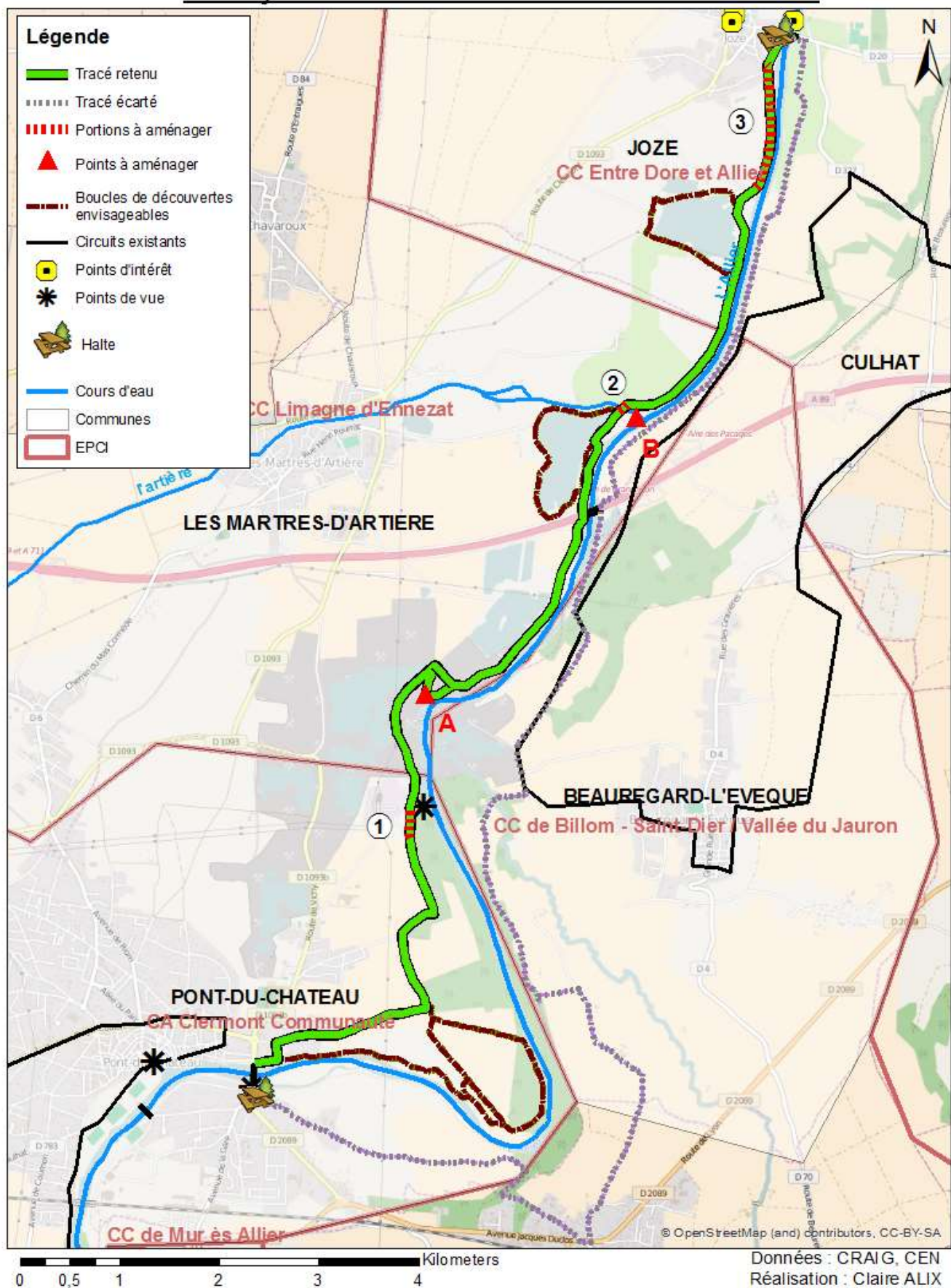


Figure 197 : Carte finale du tronçon 1

Réalisation : Claire ALIX

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine

Claire Alix – Thomas Caillaud – Florian Fontanaud – Charline Tagot

Tronçon 2 : Joze <> Crevant-Laveine

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive gauche de Joze à Crevant-Laveine. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Légende :

Portions à aménager

4 & 5. Chemin à aménager pour éviter le passage par la route départementale qui impliquerait la mise en place d'une véloroute

Point à aménager

C. Lieu où l'accès au chemin est barré et où il est nécessaire de rendre celui-ci accessible.

Proposition d'un itinéraire de voie verte Tronçon n°2 : Joze <=> Crevant-Laveine

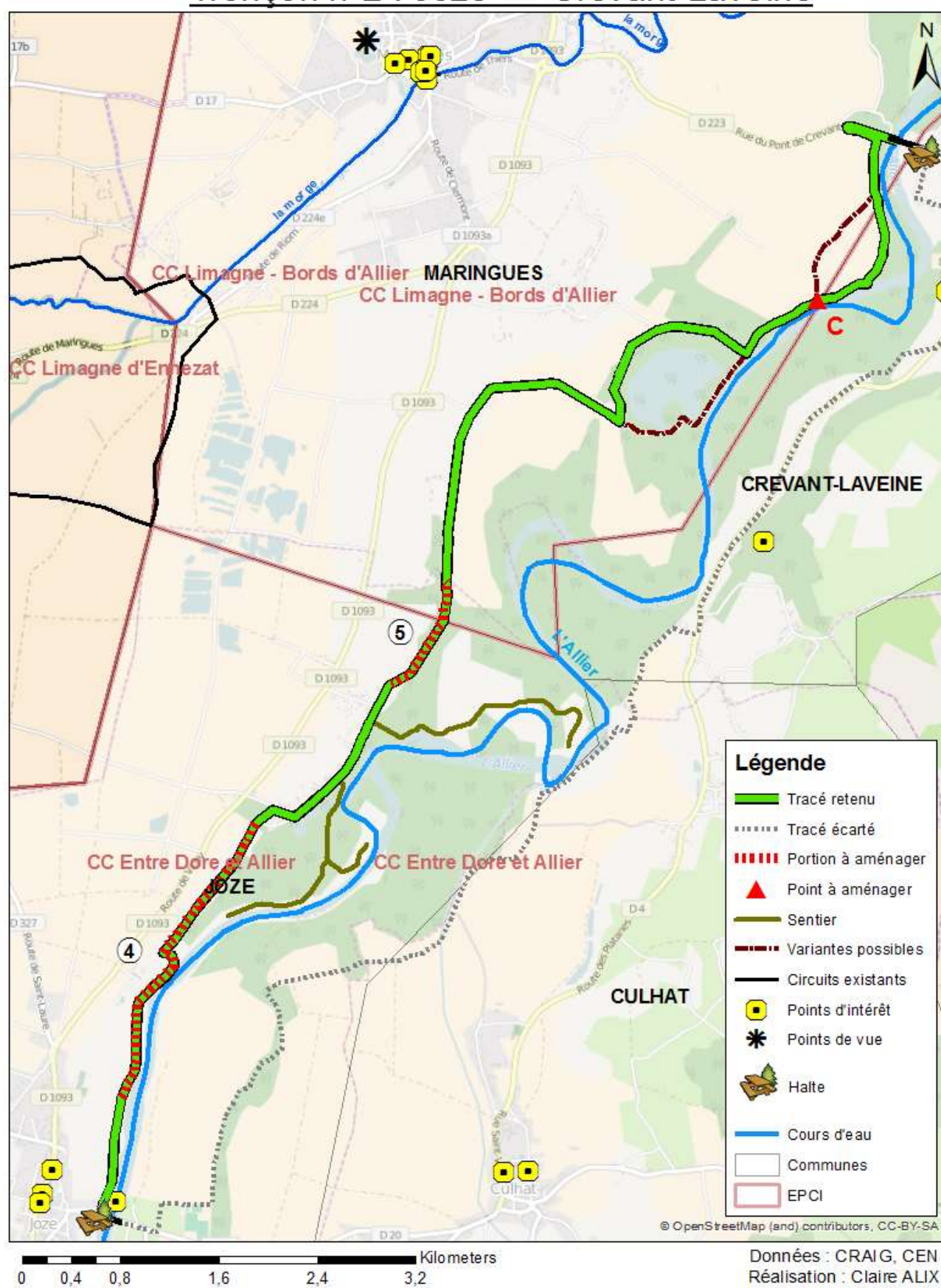


Figure 198 : Carte finale du tronçon 2
Réalisation : Claire ALIX

Tronçon 3 : Crevant-Laveine <> Limons

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive gauche de Crevant-Laveine à Limons. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Légende :

Portions à aménager

- 6 & 7.** Portion de chemin à aménager pour franchir la route départementale de façon sécurisée.
- 8.** Le parcellaire privé empêche de tracer un itinéraire le long de la rivière, c'est pourquoi il est nécessaire d'acquérir le foncier ou bien de mettre en place un bail avec le propriétaire.

Point à aménager

- C.** Il est nécessaire de créer un aménagement pour le franchissement sécurisé de la route départementale tel qu'un tunnel par exemple.

Points durs

- a.** Camp de gens du voyage
- b.** Barrière sur le chemin

Proposition d'un itinéraire de voie verte Tronçon n°3 : Crevant-Laveine <> Limons

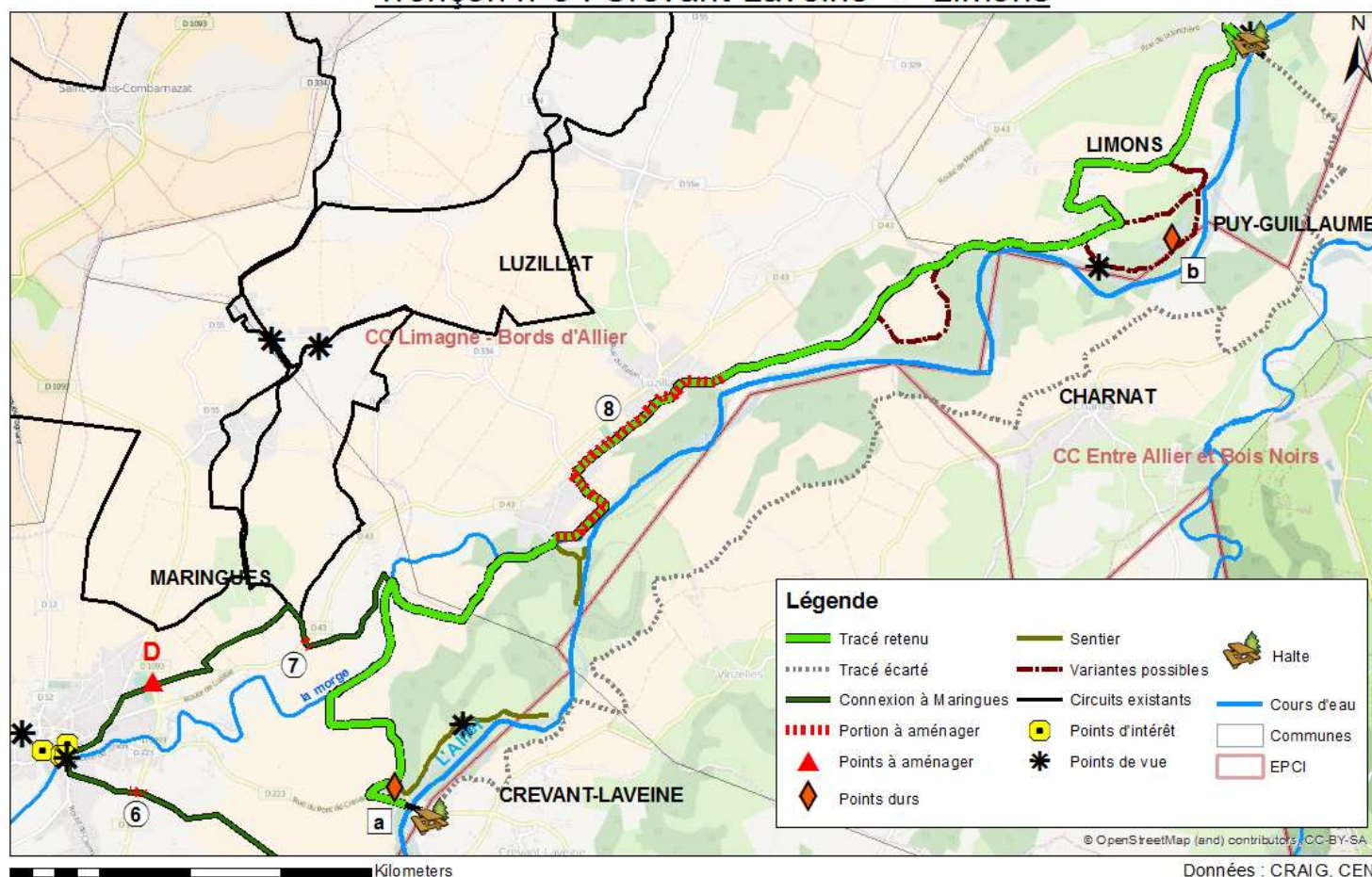


Figure 199 : Carte finale du tronçon 3
Réalisation : Claire ALIX

Tronçon 4 : Limons <> Ris

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive droite de Limons à Ris. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Légende :

Portions à aménager

9. Portion à aménager par la création d'un chemin.

10. Passage par la route départementale à aménager pour permettre un passage sécurisé et un chemin réservé aux modes de déplacements doux.

Point à aménager

E. Passerelle au-dessus de la Dore à créer

Tronçon n°4 : Limons <> Ris

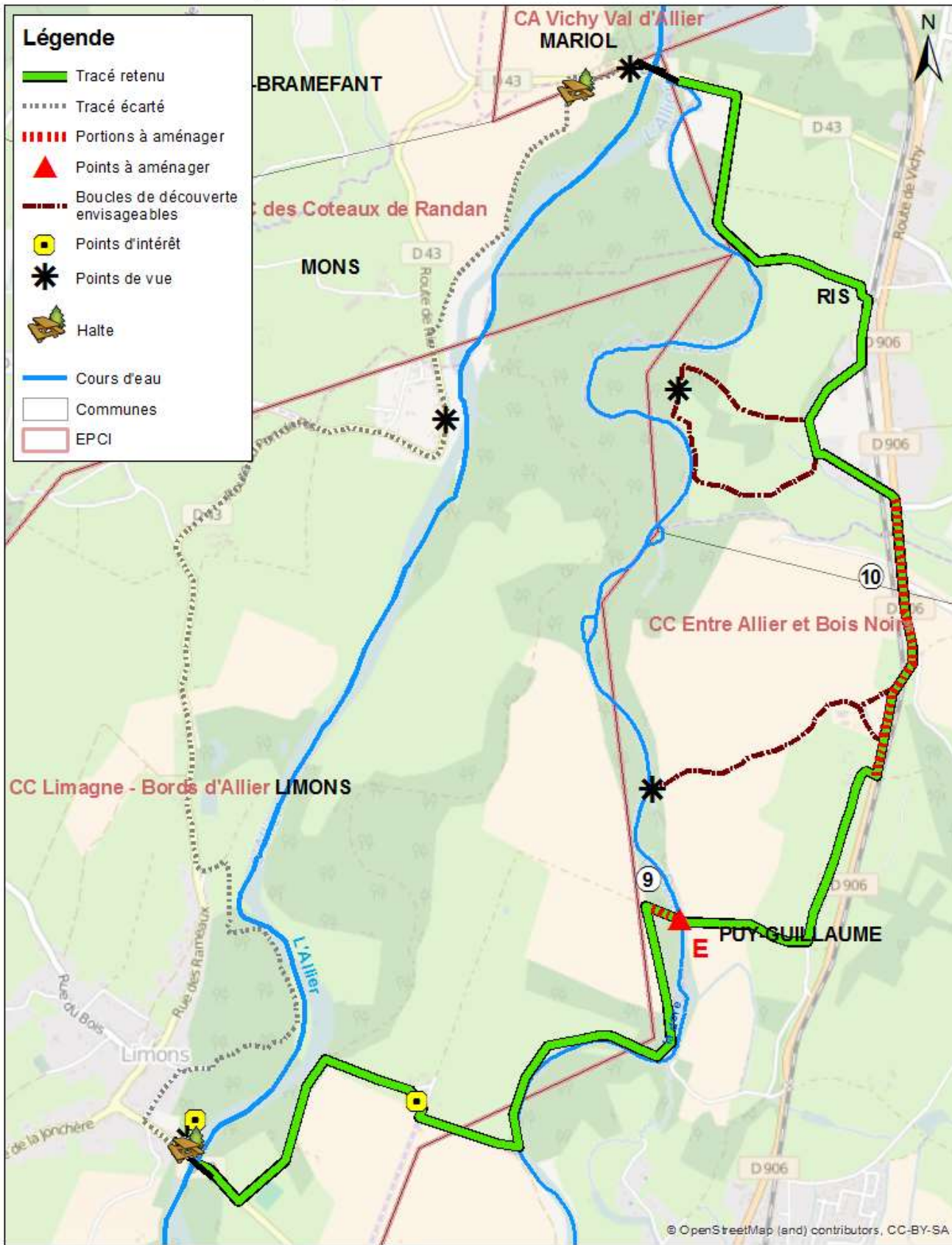


Figure 200 : Carte finale du tronçon 4
Réalisation : Claire ALIX

Tronçon 5 : Ris <> Saint-Yorre

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive gauche de Ris à Saint-Yorre. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Légende :

Point à aménager

11. Végétation : zone à défricher

Points durs

- c & d.** Chemin passant à proximité d'une zone érodable
- e.** passage à gué
- f.** Barrière gênant sur le chemin

Proposition d'un itinéraire de voie verte Tronçon n° 5 : Ris <=> Saint-Yorre

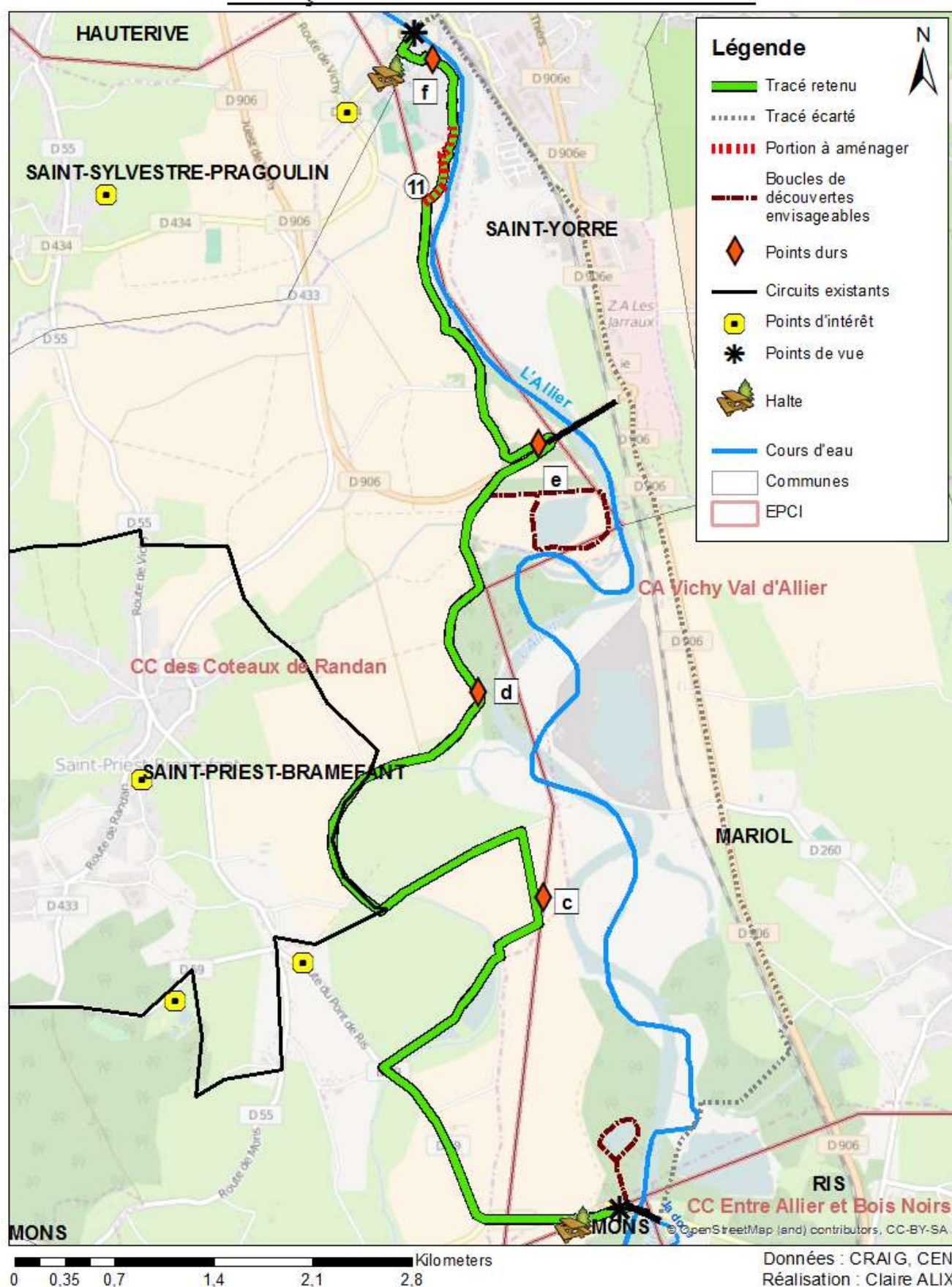


Figure 201 : Carte finale du tronçon 5
 Réalisation : Claire ALIX

Tronçon 6 : Saint-Yorre <> Vichy

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive gauche de Saint-Yorre à Vichy. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Portions à aménager

12 & 13. Le tracé actuel passe par la route départementale il est donc nécessaire d'aménager un chemin sécurisé.

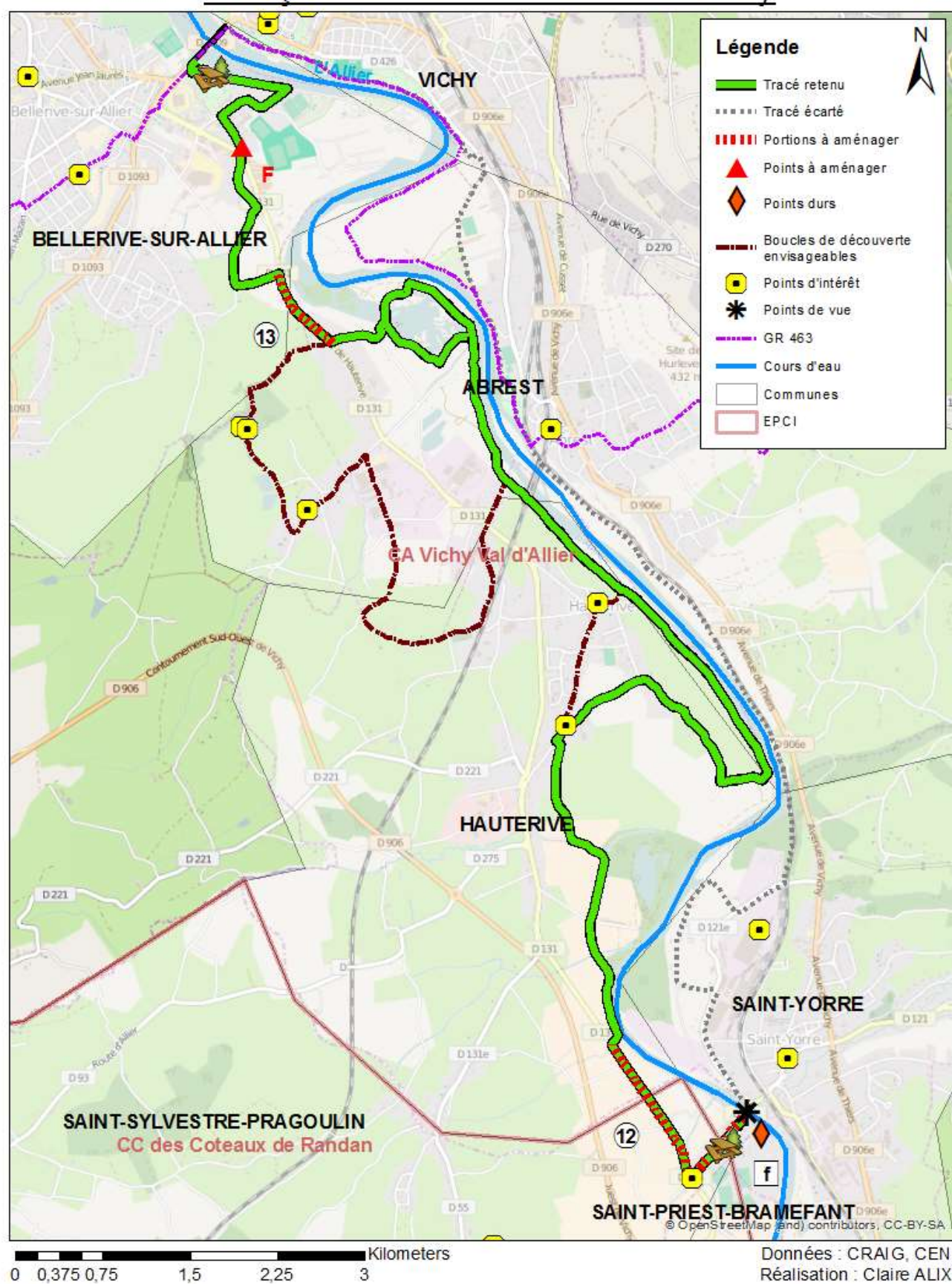
Point à aménager

F. Il faut aménager la traversée de la route départementale.

Point dur

f. Une barrière gêne l'accès au chemin.

Proposition d'un itinéraire de voie verte Tronçon n° 6 : Saint-Yorre <=> Vichy



Tronçon 7 : Vichy <> Billy

Suite à l'analyse des indicateurs, nous avons choisi de proposer l'aménagement d'une voie verte en rive droite de Vichy à Billy. Ainsi, voici la carte du tracé que nous avons retenu et les points et tronçons à aménager pour la création de l'itinéraire voie verte.

Légende :

Portions à aménager

- 14.** Tronçon à aménager car le chemin passe le bord de la voie ferrée
- 15.** Le tracé actuel passe par la route départementale, il est donc nécessaire d'aménager un chemin sécurisé.

Points durs

- g & h.** Passage à proximité d'une zone érodable qui impose un aménagement simple.

Proposition d'un itinéraire de voie verte

Tronçon n° 7 : Vichy <=> Billy

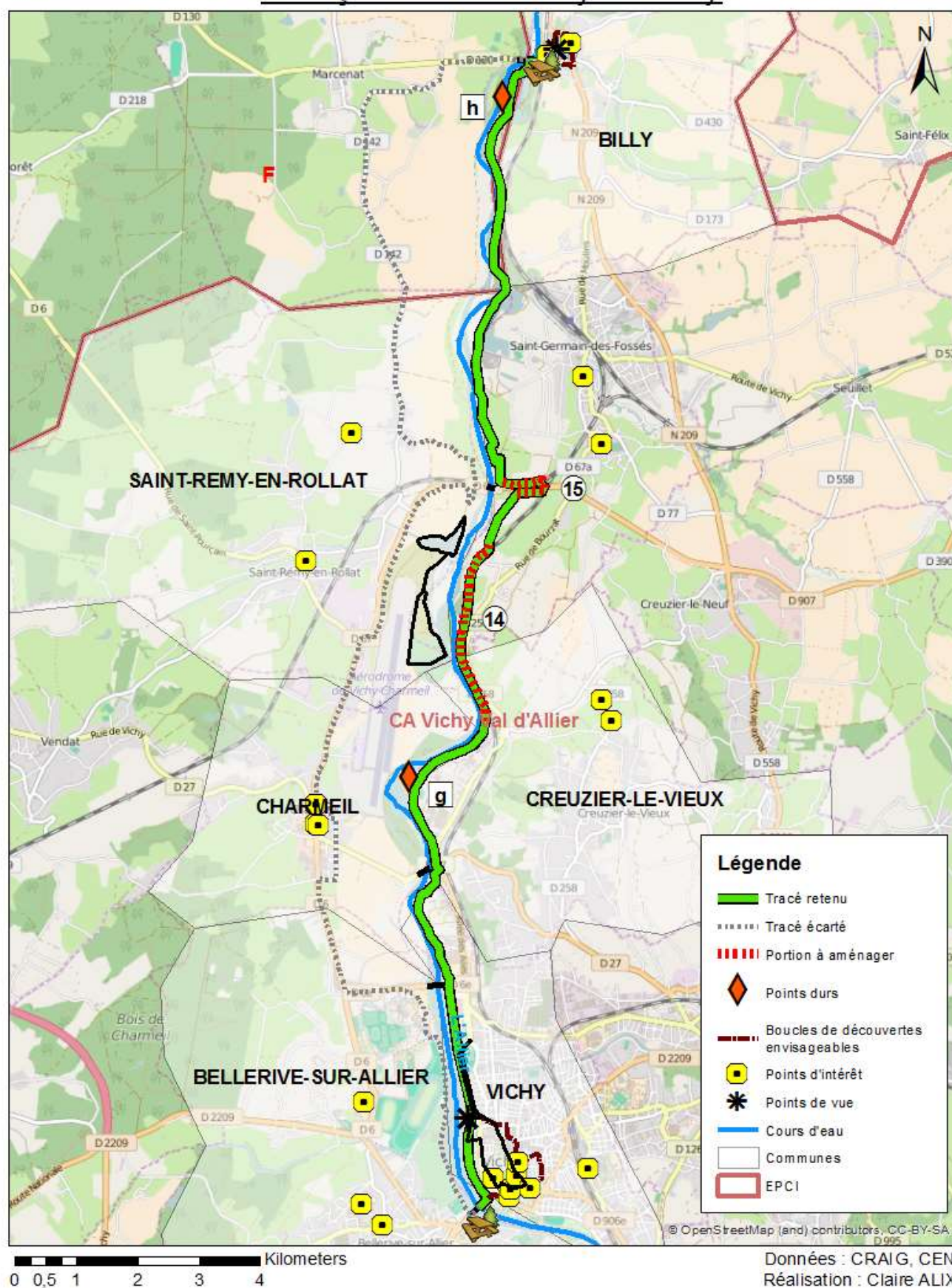


Figure 203 : Carte finale du tronçon 7

Réalisation : Claire ALIX

Route de l'Allier et Voie Verte Métropolitaine

Claire Alix – Thomas Caillaud – Florian Fontanaud – Charline Tagot

Tracé de Voie Verte entre Pont-du-Château et Billy



Figure 204 : Proposition d'itinéraire de Voie Verte
 Réalisation : Claire ALIX

Conclusion

L'expérience professionnelle au sein de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier et sous la responsabilité de membres du Comité Technique du pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne nous a permis de travailler à plusieurs échelles d'étude.

Nous avons réalisé plusieurs documents supports pour le Syndicat Mixte qui fut récemment créé et qui a pour principal objectif de fédérer les différents territoires (EPCI) du pôle métropolitain. A terme, leur objectif est de coordonner des politiques globales et cohérentes sur l'ensemble de ce territoire et sur différents domaines tel que l'économie, le sport, la mobilité et la culture.

Les missions réalisées au cours du stage se sont concentrées sur l'Allier, axe structurant Nord/Sud du pôle métropolitain. Ce défi sur la rivière Allier, qualifié «œuvre du mandat», est le premier élément fédérateur du territoire dans l'objectif d'appuyer la capacité du Syndicat Mixte à faire converger des parties prenantes publiques comme privées sur des points d'accord de mise en valeur de l'axe Allier. La réussite des actions sur la rivière Allier permettra de mettre en relation les acteurs du territoire qui pourront ainsi se concentrer sur les autres défis que se fixe le pôle métropolitain.

Dans ce cadre, le projet réalisé entre avril et juin 2016 a permis, suite à un diagnostic approfondi des dimensions sociale, environnementale, économique, culturelle et historique, d'apprécier les enjeux de la construction et de la structuration d'un vaste territoire.

Ce travail a permis d'élaborer un schéma d'itinérance touristique du pôle métropolitain fondé sur la multimodalité des offres en canoë, équitation, vélo, ou encore randonnée ainsi qu'un schéma des pôles identifiés comme structurants pour l'axe Allier. Ces deux documents stratégiques sont des supports de discussion pour plusieurs objectifs : travailler la cohérence de l'offre touristique, prioriser le développement des pôles structurants, assurer une complémentarité des actions, mener une réflexion sur les fonctions que l'on attribue à chaque pôle. Ces documents issus d'une réflexion sur les concepts d'*itinérance* et de *pôle structurant* recouvrent l'ensemble du territoire du pôle métropolitain en 2016.

A partir de ces documents, des propositions d'aménagement plus techniques ont permis d'illustrer ces concepts. Le terrain des Vigères à Issoire fut l'objet d'une programmation afin d'illustrer notre travail sur un pôle structurant bien identifié. L'itinérance a été abordée par la réalisation d'un travail consistant à tracer un itinéraire de voie verte entre Pont-du-Château et Billy, reposant sur des critères de menaces, contraintes, atouts et opportunités, permettant de justifier le choix du tracé et notamment celui de la rive. Des recommandations quant à la réalisation de cette voie verte ont été formulées à partir du benchmarking. L'ensemble des données récoltées et mises en forme sont mises à disposition du Syndicat Mixte pour promouvoir la voie verte métropolitaine.

Cette expérience nous a permis d'avoir plusieurs approches transversales en abordant de multiples dimensions et alternant entre une échelle conceptuelle sur la structuration d'un territoire et une échelle technique qui permet de traduire des réflexions concrètes sur le terrain. Ces deux échelles se sont parfaitement intégrées l'une dans l'autre ce qui fut pour nous une plus-value importante du stage.

Table des illustrations

Figure 1 : La rivière Allier	6
Figure 2 : Répartition des communes, de la population et des emplois par catégorie d'espace Source : http://www.insee.fr/auvergne	10
Figure 3 : Zonage en aires urbaines Source : INSEE 2012	11
Figure 4 : Les aires d'influence des villes en auvergne Source : INSEE, http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=10&ref_id=1790	12
Figure 5 : Carte de la nouvelle région Auvergne Rhône-Alpes Source : Agence d'urbanisme Clermont Métropole	14
Figure 6 : Les projets de pôles métropolitains en France Source : http://www.polemetropolitain.fr/	15
Figure 7 : EPCI membres et associés du pôle métropolitain Source : Agence d'urbanisme Clermont Métropole	16
Figure 8 : Les cinq défis du pôle métropolitain Source : Pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne	17
Figure 9 : Evolution de la densité de population Source : INSEE	24
Figure 10 : Indice de jeunesse Source :	26
Figure 11 : Les polarités du territoire Source : Syndicat Mixte du transport en commun en Auvergne	27
Figure 12 : Flux internes et flux d'échanges en Auvergne Source : SMTc - EDCT	28
Figure 13 : Déplacements domiciles-travail en Auvergne en 2008 Source : INSEE, Recensement de population 2008	29
Figure 14 : Comparaison de l'économie territoriale en Auvergne et en France Source : SMTc Auvergne, Atlas des déplacements	30
Figure 15 : Poids de l'emploi en Auvergne Source : INSEE – CLAP 2004	31
Figure 16 : Effectifs de l'industrie, poids dans l'emploi salarié total et évolution de l'emploi industriel Source : INSEE, CLAP 2012	32
Figure 17 : Répartition des salariés de l'industrie par secteur en 2012 (en %) source : INSEE – CLAP 2012	33
Figure 18 : Répartition des salariés de l'industrie par secteur Source : INSEE, CLAP 2012	34
Figure 19 : Les aires urbaines en Europe Source : INSEE, Recensement de la population 2008	37
Figure 20 : Les services de proximité en Auvergne Source : INSEE 2010	38
Figure 21 : La population des communes en 1911 Source : INSEE 2014	38
Figure 22 : La population des communes en 2011 Source : INSEE 2014	39
Figure 23 : Topographie de l'Auvergne Source : Géoportail	41
Figure 24 : Les points d'intérêt du PNR du Livradois-Forez Source : http://www.routedesmetiers.fr	43
Figure 25 : Cathédrale de Clermont-Ferrand Source : micromick eklablog.com	44
Figure 26 : Les stations thermales en Auvergne Source : location-cure.net	44
Figure 27 : Le rugby auvergnat Source : radioscoop.com	45
Figure 28 : Localisation des pôles sportifs auvergnats Source : http://auvergne.franceolympique.com/art.php?id=3851	45
Figure 29 : Les puys en Auvergne Source : http://a395.idata.over-blog.com	46
Figure 30 : Plaine de la Limagne et Chaîne des Puys Source : http://www.legrandclermont.com	46
Figure 31 : Taille moyenne des exploitations agricoles en France Source : SAFER, SSP	47
Figure 32 : Orientation technico-économique de la commune en 2010 Source : http://draaf.auvergne-rhone-alpes.agriculture.gouv.fr/Une-grande-diversite-de	48
Figure 33 : Affiche du musée de la batellerie Source : http://www.lachavannee.com/Batellerie/maison_batellerie.htm	49
Figure 34 : Pêche dans la rivière Allier Source : http://www.allier-auvergne-tourisme.com	50
Figure 35 : Baignade à Vichy Source : https://www.ville-vichy.fr	50
Figure 36 : Pratique du canoë sur la rivière Photo : Claire ALIX	51
Figure 37 : Passage au-dessus de la rivière Photo : Claire ALIX	52
Figure 38 : Végétation invasive Photo : Florian FONTANAUD	53
Figure 39 : Enrochement de la rivière Allier Photo : Claire ALIX	54
Figure 40 : Repères de crue au Pont de Ris Photo : Thomas CAILLAUD	54
Figure 41 : Rivière Allier Photo : Charline TAGOT	55
Figure 42 : Vue du haut de la Butte de Montgacon Photo : Florian FONTANAUD	57
Figure 43 : Patrimoine Photo : Florian FONTANAUD	57
Figure 44 : Foehn Source : http://meteofrance.com/	59
Figure 45 : L'agriculture en Auvergne Source : http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Gar14p150-157.pdr	60

Figure 46 : Réseaux de transport Réalisation : Charline TAGOT	62
Figure 47 : Grille type de benchmarking Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	68
Figure 48 : Pratique familiale du vélo sur la Voie Verte – Bourgogne Source : http://www.terresdepouilly.com/	72
Figure 49 : Pratique du roller sur la Via Fluvia - Monfaucon en Velay Source : Office de Tourisme Haut Pays du Velay - http://www.otmontfaucon.fr/	73
Figure 50 : Promenade sur la voie verte de Périgueux Source : http://www.sudouest.fr/	73
Figure 51 : La Voie Verte Baugé-La-Flèche-Le-Lude Source : http://www.tourisme-bauge.com/	74
Figure 52 : Illustration d'une piste cyclable bidirectionnelle Source : http://www.mobilite-peps.eu/	76
Figure 53 : Illustration d'une bande cyclable Source : http://transports.blog.lemonde.fr/	76
Figure 54 : Plan des voies vertes en France Source : http://www.af3v.org/CarTEAF3V/carte-detaillee.html	78
Figure 55 : Carte des voies cyclables européennes Source : http://www.francevelotourisme.com/contenus/images-2/eurovelo-carte.jpg	79
Figure 56 : Logo de la Loire à vélo Source : http://www.loire-en-scene.fr/fr/labels/loire-a-velo.html	80
Figure 57 : Carte de l'itinéraire de la Loire à vélo Source : http://www.eurovelo6-france.com/	80
Figure 58 : Signalisation de la Loire à vélo Source : http://www.lav.loirevelonature.com/	81
Figure 59 : Les chiffres clés de la Loire à vélo Source : La Loire à vélo	81
Figure 60 : Classement du Val de Loire à l'UNESCO Source : http://static.reseaudesvilles.fr/cities/96/images/pyi1rm6pijkyrp0.jpg	83
Figure 61 : Tracé de la ViaRhôna Source : http://www.rue89lyon.fr/	83
Figure 62 : Les labels de la ViaRhôna Source : http://www.sportsdenature.gouv.fr/	84
Figure 63 : Tracé de la Via Fluvia Source : http://www.otmontfaucon.fr/IMG/pdf/-76.pdf	85
Figure 64 : Revêtement en enrobé lisse et signalisation de la Via Fluvia Photos : Claire ALIX	86
Figure 65 : Aménagement de la ville étape de Dunières Photos : Claire ALIX	86
Figure 66 : Gîte à proximité d'une halte et ayant le label accueil vélo Photo : Charline TAGOT	87
Figure 67 : Tracé de la voie verte Givry-Cluny Source : http://bourgvilain.free.fr/Activites/PlanVoieVerte.jpg	88
Figure 68 : Enrobé lisse sur la voie verte Givry-Cluny Source : http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=44	88
Figure 69 : Les sites aménagés Photos : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	90
Figure 70 : Site de Pont Picot Photos : Claire ALIX	91
Figure 71 : Site de Vialle Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT	92
Figure 72 : Site des Moussouves Photos : Claire ALIX, Florian FONTANAUD & Charline TAGOT	93
Figure 73 : Site de Limons - Land'Art Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT	94
Figure 74 : Schéma des pôles structurants Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	100
Figure 75 : Schéma fonctionnel Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	101
Figure 76 : Plan du cœur de la ville d'Issoire Photo : Claire ALIX	106
Figure 77 : La ville d'Issoire Photos : Claire ALIX	107
Figure 78 : La ville d'Issoire en Auvergne Source : issoire.fr & gitelesmeuhenauvergne.wifeo.com	107
Figure 79 : Eglise Saint-Austremoine d'Issoire Photo : Claire ALIX	108
Figure 80 : La Tour de l'Horloge & Le Pont de Parentignat Photo : Claire ALIX	108
Figure 81 : Centre d'art contemporain & Musée de la Pierre Philosophale Photos : Claire ALIX	109
Figure 82 : Jardins & Square à Issoire Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT	109
Figure 83 : Les Labels de la ville d'Issoire Source : Google image	110
Figure 84 : L'entrée de ville d'Issoire Photos : Claire ALIX	110
Figure 85 : Les équipements d'Issoire Source : cc-issoire.fr ; lamontagne.fr	111
Figure 86 : Vue sur le PNR des Volcans d'Auvergne depuis Issoire Photo : Charline TAGOT	112
Figure 87 : Les paysages du Pays d'Issoire Source : SCot Pays d'Issoire	113
Figure 88 : Gare d'Issoire Photo : Claire ALIX	114
Figure 89 : Réseau ferré et routier de la ville d'Issoire Réalisation : Charline TAGOT	115
Figure 90 : Piste cyclable et signalisation – Issoire Photos : Claire ALIX	116
Figure 91 : Hébergement Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT	116
Figure 92 : PPRI d'Issoire Source : http://www.puy-de-dome.gouv.fr/plan-de-prevention-des-risques-d-a3672.html	117
Figure 93 : Vues du terrain des Vigères Photos : Claire ALIX	118

Figure 94 : Les grands axes de développement Source : SCoT Pays d'Issoire	119
Figure 95 : Chemin d'accès au terrain des Vigères Photos : Claire ALIX	121
Figure 96 : Panneau de signalisation pour la vidange d'un camping-car Source : http://www.signaclic.com/	122
Figure 97 : Parking automobiles Réalisation : Florian FONTANAUD	122
Figure 98 : Stationnement Vélo & Aire de Vidange Camping-Car Réalisation : Florian FONTANAUD	122
Figure 99 : Stationnement bus et véhicules imposant Réalisation : Florian FONTANAUD	122
Figure 100 : Aire de pique-nique, Sanitaire & Espace de jeux Réalisation : Florian FONTANAUD	123
Figure 101 : Espace Animaux Source : googleimages	123
Figure 102 : Panneau "Point d'information" - Source : http://www.signastore.fr/	124
Figure 103 : Circuit des Sources Salées Source: http://www.issoire-tourisme.com	124
Figure 104 : Maison pédagogique Réalisation : Florian FONTANAUD	125
Figure 105 : Maison du Saumon à Brioude Source: http://www.aquariummaisondusaumon.com	125
Figure 106 : Les points d'intérêts principaux Photos : Claire ALIX	126
Figure 107 : Le terrain des Vigères à Issoire Réalisation : Charline TAGOT	126
Figure 108 : Connexion entre le terrain des Vigères et le centre-ville	127
Figure 109 : Connexion actuelle entre le terrain des Vigères et le Plan d'eau du Mas	128
Figure 110 : Connexion possible entre le terrain des Vigères et le Plan d'eau du Mas	129
Figure 111 : Connexion entre le terrain des Vigères et les gravières	130
Figure 112 : Connexion entre le terrain des Vigères et les sites d'intérêt de la ville d'Issoire	131
Figure 113 : Schéma d'itinérance Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	133
Figure 114 : Légende du schéma d'itinérance Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	134
Figure 115 : Découpage du territoire en 7 tronçons Réalisation : Claire ALIX	141
Figure 116 : Espace de mobilité optimal de la rivière Source : SAGE Allier Aval	143
Figure 117 : Conflits d'usages : aménagements détériorés et lieux de décharges Photos : Claire ALIX & Charline TAGOT	144
Figure 118 : Panneau Rivière à Saumon Photo : Thomas CAILLAUD	145
Figure 119 : Gravières de Perignat-Es-Allier, future site de l'Ecopôle Photo : Charline TAGOT	145
Figure 120 : Aménagement empêchant le passage des gens du voyage & camp en bord d'Allier Photo : Charline TAGOT	146
Figure 121 : Schéma du périmètre de protection d'une station de pompage d'eau potable Source : Agence de l'eau Loire Bretagne	147
Figure 122 : La végétation envahissante Photos : Claire ALIX	147
Figure 123 : Carte des critères de menaces sur le territoire Réalisation : Claire ALIX	148
Figure 124 : PPRI Allier des Plaines Source : http://risques.auvergne.pref.gouv.fr/sites/default/files/procedures/proc63_032_cartographie1.pdf	149
Figure 125 : Le parcellaire Réalisation : Charline TAGOT	150
Figure 126 : Aménagement de voie verte au sein d'une exploitation agricole Source : Conseil Général du Tarn	151
Figure 127 : Logo des Espaces Naturels Sensibles Source : cc-valleedechamonixmontblanc.fr	152
Figure 128 : Logo Natura 2000 Source : environnement.brussels	153
Figure 129 : Logo ZNIEFF Source : pearltrees.com	154
Figure 130 : Carte des contraintes du territoire Réalisation : Charline TAGOT	155
Figure 131 : Liste des plantes invasives - CEN Auvergne Source : http://val-allier-63.n2000.fr/sites/val-allier-63.n2000.fr/files/documents/page/note_plante_envahissante_cenauv_web.pdf	156
Figure 132 : Guide technique des voies de circulation douce Source : Département de l'Oise	157
Figure 133 : Chemin avec une pente forte, Les Martres-d'Artière Photo : Charline TAGOT	158
Figure 134 : Hydrographie et végétation Réalisation : Charline TAGOT	159
Figure 135 : Chemin inondé lors d'un épisode pluvieux Photo : Thomas CAILLAUD	160
Figure 136 : Végétation empêchant la visibilité de la rivière Photo : Claire ALIX	160
Figure 137 : Points de vue sur la rivière Allier Photo : Claire ALIX	161
Figure 138 : Carte du patrimoine Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	162
Figure 139 : Lavoir et pigeonnier à Maringues Photo : Claire ALIX et Charline TAGOT	163
Figure 140 : Composition des ménages sur le territoire d'étude Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	164

Figure 141 : Réparation des usagers selon l'âge Source : ODIT France	165
Figure 142 : Carte de réparation de la population selon la classe d'âge Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	166
Figure 143 : Carte de réparation de la population sur le territoire Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	167
Figure 144 : Carte des opportunités Réalisation : Claire ALIX.....	168
Figure 145 : Réseau de transport Réalisation : Charline TAGOT.....	169
Figure 146 : Les hébergements présents sur le territoire par catégorie Réalisation : Charline TAGOT	170
Figure 147 : Total des hébergements sur le territoire Réalisation : Charline TAGOT.....	171
Figure 148 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 1 Réalisation : Claire ALIX	172
Figure 149 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 1 Réalisation : Claire ALIX.....	173
Figure 150 : Carte des contraintes, Tronçon 1 Réalisation : Charline TAGOT.....	174
Figure 151 : Carte du parcellaire, Tronçon 1 Réalisation : Charline TAGOT	175
Figure 152 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 1 Réalisation : Charline TAGOT	176
Figure 153 : Carte des atouts, Tronçon 1 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	177
Figure 154 : Carte des opportunités, Tronçon 1 Réalisation : Claire ALIX	179
Figure 155 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 2 Réalisation : Claire ALIX	181
Figure 156 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 2 Réalisation : Claire ALIX.....	182
Figure 157 : Carte des contraintes, Tronçon 2 Réalisation : Charline TAGOT.....	183
Figure 158 : Carte du parcellaire, Tronçon 2 Réalisation : Charline TAGOT	183
Figure 159 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 2 Réalisation : Charline TAGOT	184
Figure 160 : Carte des atouts, Tronçon 2 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	185
Figure 161 : Carte des opportunités, Tronçon 2 Réalisation : Claire ALIX	186
Figure 162 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 3 Réalisation : Claire ALIX	188
Figure 163 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 3 Réalisation : Claire ALIX.....	189
Figure 164 : Carte du parcellaire, Tronçon 3 Réalisation : Charline TAGOT	190
Figure 165 : Carte des contraintes, Tronçon 3 Réalisation : Charline TAGOT.....	190
Figure 166 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 3 Réalisation : Charline TAGOT	191
Figure 167 : Carte des atouts, Tronçon 3 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	192
Figure 168 : Carte des opportunités Réalisation : Claire ALIX.....	193
Figure 169 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 4 Réalisation : Claire ALIX	195
Figure 170 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 4 Réalisation : Claire ALIX.....	196
Figure 171 : Carte des contraintes, Tronçon 4 Réalisation : Charline TAGOT.....	197
Figure 172 : Carte du parcellaire, Tronçon 4 Réalisation : Charline TAGOT	198
Figure 173 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 4 Réalisation : Charline TAGOT	199
Figure 174 : Carte des atouts, Tronçon 4 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	200
Figure 175 : Carte des opportunités, Tronçon 4 Réalisation : Claire ALIX	202
Figure 176 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 5 Réalisation : Claire ALIX	204
Figure 177 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 5 Réalisation : Claire ALIX.....	205
Figure 178 : Carte des contraintes, Tronçon 5 Réalisation : Charline TAGOT.....	206
Figure 179 : Carte du parcellaire, Tronçon 5 Réalisation : Charline TAGOT	207
Figure 180 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 5 Réalisation : Charline TAGOT	208
Figure 181 : Carte des atouts, Tronçon 5 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	209
Figure 182 : Carte des opportunités, Tronçon 5 Réalisation : Claire ALIX	211
Figure 183 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 6 Réalisation : Claire ALIX	213
Figure 184 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 6 Réalisation : Claire ALIX.....	214
Figure 185 : Carte des contraintes, Tronçon 6 Réalisation : Charline TAGOT.....	215
Figure 186 : Carte du parcellaire, Tronçon 6 Réalisation : Charline TAGOT	216
Figure 187 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 6 Réalisation : Charline TAGOT	217
Figure 188 : Carte des atouts, Tronçon 6 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	218
Figure 189 : Carte des opportunités, Tronçon 6 Réalisation : Claire ALIX	220
Figure 190 : Tracés envisagés sur chacune des rives, Tronçon 7 Réalisation : Claire ALIX	222
Figure 191 : Carte des menaces sur le territoire, Tronçon 7 Réalisation : Claire ALIX.....	223
Figure 192 : Carte des contraintes, Tronçon 7 Réalisation : Charline TAGOT.....	224
Figure 193 : Carte du parcellaire, Tronçon 7 Réalisation : Charline TAGOT	225
Figure 194 : Carte Hydrographie et végétation, Tronçon 7 Réalisation : Charline TAGOT	226

Figure 195 : Carte des atouts, Tronçon 7 Réalisation : Claire ALIX & Charline TAGOT	227
Figure 196 : Carte des opportunités, Tronçon 7 Réalisation : Claire ALIX	229
Figure 197 : Carte finale du tronçon 1 Réalisation : Claire ALIX	233
Figure 198 : Carte finale du tronçon 2 Réalisation : Claire ALIX	235
Figure 199 : Carte finale du tronçon 3 Réalisation : Claire ALIX	236
Figure 200 : Carte finale du tronçon 4 Réalisation : Claire ALIX	238
Figure 201 : Carte finale du tronçon 5 Réalisation : Claire ALIX	240
Figure 202 : Carte finale du tronçon 6 Réalisation : Claire ALIX	242
Figure 203 : Carte finale du tronçon 7 Réalisation : Claire ALIX	244
Figure 204 : Proposition d'itinéraire de Voie Verte Réalisation : Claire ALIX	245

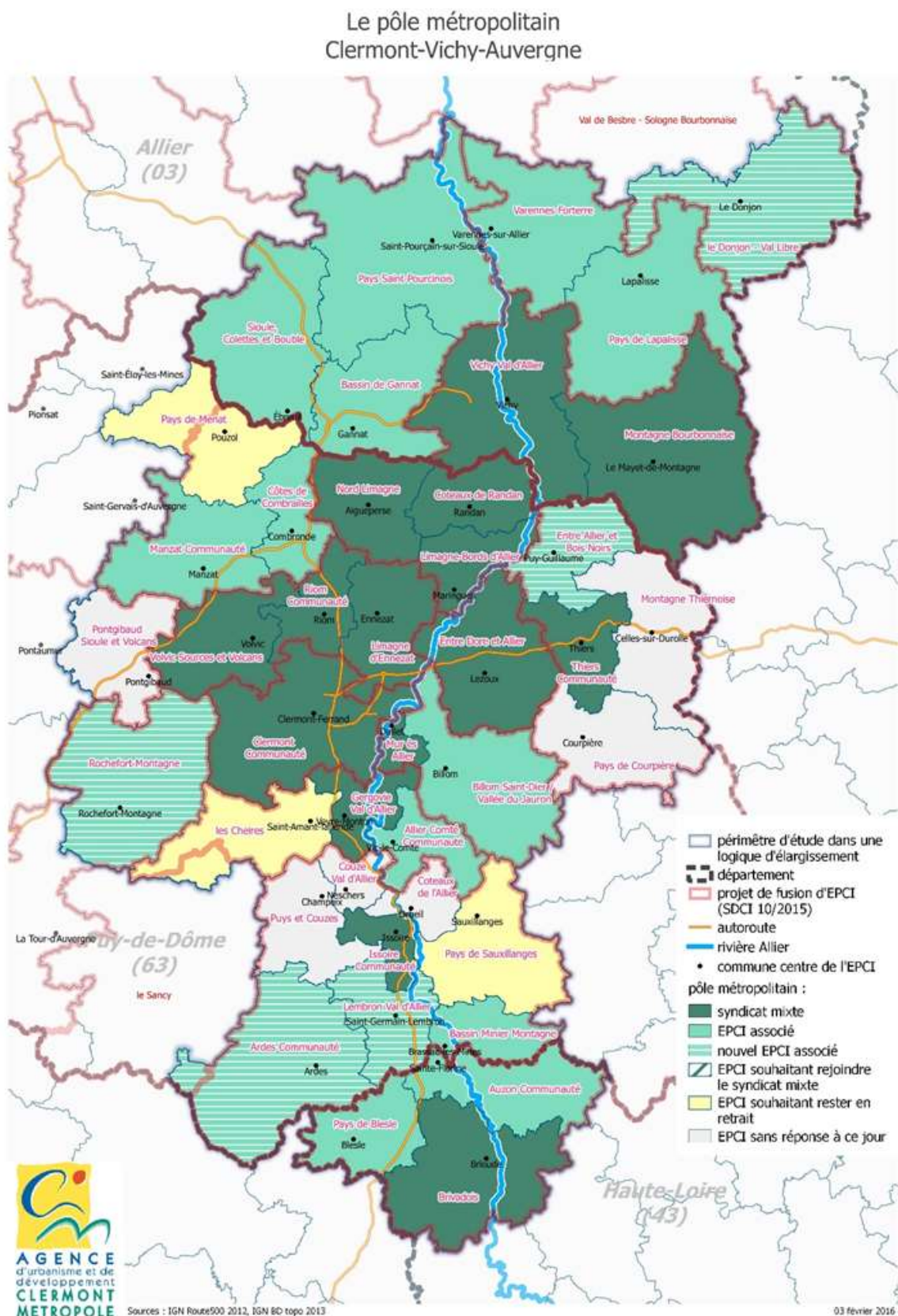
Table des tableaux

Tableau 1 : Les chiffres clés des régions Auvergne et Rhône-Alpes Source : INSEE 2012	10
Tableau 2 : Evolution projetée de la population Source : projections INSEE 2005/2010 et population au 1 ^{er} janvier 2013, EDATER.....	25
Tableau 3 : Fréquentation et types d'usagers des voie vertes Source : ODI France.....	71
Tableau 4 : Les différents types de revêtements des voies vertes Source : https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2011/12/Catalogue-des-revetements-VVV_v4.pdf	75
Tableau 5 : Les retombées économiques du cyclotourisme Source : Baromètre 2015 du vélotourisme en France	77
Tableau 6 : Découpage du territoire Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT	140
Tableau 7 : Grille d'analyse permettant le choix de rive Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	142
Tableau 8 : Population du tronçon 1 Données : INSEE 2012	178
Tableau 9 : Grille de comparaison des rives du tronçon 1 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	180
Tableau 10 : Population du tronçon 2 Données : INSEE 2012	185
Tableau 11 : Grille de comparaison des rives du tronçon 2 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	187
Tableau 12 : Population du tronçon 3 Données : INSEE 2012	192
Tableau 13 : Grille de comparaison des rives du tronçon 3 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	194
Tableau 14 : Population du tronçon 4 Données : INSEE 2012	201
Tableau 15 : Grille de comparaison des rives du tronçon 4 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	203
Tableau 16 : Population du tronçon 5 Données : INSEE 2012	210
Tableau 17 : Grille de comparaison des rives du tronçon 5 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	212
Tableau 18 : Population du tronçon 6 Données : INSEE 2012	219
Tableau 19 : Grille de comparaison des rives du tronçon 6 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	221
Tableau 20 : Population du tronçon 7 Données : INSEE 2012	228
Tableau 21 : Grille de comparaison des rives du tronçon 7 Réalisation : Claire ALIX, Thomas CAILLAUD, Florian FONTANAUD, Charline TAGOT.....	230
Tableau 22 : Tableau 23 : Tableau récapitulatif des services Réalisation : Charline TAGOT	231

ANNEXES

Annexe 1 : Le pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne

Source : Agence d'urbanisme Clermont Métropole



Annexe 2 : Tableau des défis et actions du pôle métropolitain

Source : Agence d'urbanisme Clermont Métropole

Portage de défis et d'actions Métropole Clermont-Vichy-Auvergne

DEFI	ACTION	ELU	TECHNICIEN
ECONOMIE M. Dominique ADENOT (Clermont Communauté) Technicien : Mme Nathalie GUICHARD (Clermont Communauté)	Renforcer la cohésion, l'impact et la visibilité du Biopôle Auvergne	M. Thierry ROUX (Riom Communauté) M. Christian ARVEUF (Limagne d'Ennezat)	M. Cyril BOST (Riom Communauté)
	Etudier l'opportunité de montage d'une structure commune de conduite de projets complexes	En attente de confirmation	
	Soutenir un déploiement métropolitain du Pôle Entrepreneuriat Etudiant Auvergne	M. Nicolas BONNET (Clermont Communauté)	Mme Cécile CHAPUT (Volvic, Sources et Volcans)
	Promouvoir des sites économiques d'intérêt métropolitain dans des salons nationaux et internationaux, dont le site de Montpertuis comme cluster de chimie verte, et le quartier numérique comme préfigurateur d'une labellisation French Tech	M. Joseph GAILLARD (Vichy Val d'Allier)	M. Jean-François LIABOEUF (Vichy Val d'Allier)
	Structurer une stratégie d'accompagnement des acteurs du tourisme d'affaires, pour capter les grands congrès	M. Marc REGNOUX (Riom Communauté)	M. Jérôme JOANNET (Vichy - OT) Mme Françoise GRAIVE (Clermont-Ferrand – OT)
	Développer une stratégie métropolitaine de coordination des acteurs du tourisme	M. Roger GARDES (Clermont Communauté)	Mme Corinne REYNAUD (Clermont Communauté)
TRANSPORTS / MOBILITES Mme Florence DUBESSY (Issoire Communauté) Technicien : M. Sébastien REILLES (Agence d'urbanisme)	Développer les mobilités externes (ferroviaire, POCL, aéroport, autocar...)	M. Bernard DERNE (CCI)	M. Sébastien REILLES (Agence d'urbanisme)
	Améliorer les mobilités internes (transports en commun, pass mobilité...)	M. Claude NOWOTNY (Thiers Communauté)	M. Sébastien REILLES (Agence d'urbanisme)
	Explorer l'opportunité d'organiser un événement international autour des mobilités du futur	M. François RAGE (Clermont Communauté)	Mme Martine MESSEANT (CCI) Mme Laurence ROQUETANIERE (CCI)
RIVIERE ALLIER « Œuvre du mandat » M. Bernard FERRIERE (Limagne Bords d'Allier) Technicien : M. Joël HERBACH	Construire une stratégie de réappropriation de l'axe Allier	M. Nicolas BONNET (Clermont Communauté)	M. Joël HERBACH (Vichy Val d'Allier)
	Organiser une conférence annuelle du Val d'Allier	Mme Florence DUBESSY (Issoire Communauté)	M. Philippe GODARD (Issoire Communauté)
	Coordonner les projets de développement de la voie verte Brioude-Vichy	M. Gilles VOLDOIRE (Mur-es-Allier)	M. Philippe GODARD (Issoire Communauté)
SPORT M. Gabriel MAQUIN (Vichy Val d'Allier) Technicien : M. Yvonie RAMIS (Vichy Val d'Allier)	Etudier la faisabilité d'un événement annuel promouvant les atouts du territoire métropolitain en matière de sport nature	M. Jean-Pierre BRENAS (Clermont Communauté)	Mme Cécile CHAPUT (Volvic, Sources et Volcans)
	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'émergence d'une articulation et d'une communication métropolitaines sur un agenda sportif - Explorer les opportunités de rapprochement de clubs sportifs, à l'image de la fusion JAV-Clermont Basket 	M. Pierre RIOL (Clermont Communauté)	M. Alain BOUZIDI (Clermont Communauté)
	Identifier l'offre d'équipements sportifs d'envergure, pour connaître et améliorer les synergies, et favoriser un rayonnement régional, voire supra-régional	M. Jean-Sébastien LALOY (Vichy Val d'Allier)	M. Hicham ANISS (Vichy Val d'Allier)
CULTURE M. Frédéric BONNICHON (Volvic, Sources et Volcans) Technicien : Mme Véronique CARRY (Riom Communauté)	Engager une dynamique culturelle métropolitaine autour de la candidature de Clermont-Ferrand comme Capitale de la culture 2028	M. Olivier BIANCHI (Clermont Communauté)	Mme Cécile FINOT (Clermont-Ferrand)
	Mettre en place une dynamique entre programmations culturelles locales, pour faire émerger une stratégie métropolitaine partagée	Mme Claude PRACROS (Clermont Communauté)	M. Jean-Pierre LOUIS (Riom)
	Contribuer au rapprochement des Opéras de Vichy et Clermont, en vue de la constitution d'un Opéra métropolitain	M. Jean-Sébastien LALOY (Vichy Val d'Allier)	

Annexe 3 : Paysages : Billomois-Comté

Billomois-Comté – Les Limagnes et terres de grandes cultures

Localisation

L'ensemble de paysages Billomois-Comté se situe en rive droite de la rivière Allier presque symétriquement opposé aux défilés du Val d'Allier au niveau du tronçon Issoire-Cournon d'Auvergne. Il trouve ses limites au sud dans les Limagnes du Brivadois, au nord dans la Grande Limagne et plaines de Varennes et à l'est dans le Bas-Livradois.

Description globale

Ouvre vers le paysage du Livradois et présente un relief dégressif du sud au nord. Billom situé à 25 kilomètres à l'est de Clermont-Ferrand se trouve ainsi à l'interface entre la Limagne des plaines et la Limagne des buttes. De nombreux points hauts présentent un intérêt important en tant que points de vue. Ce relief vallonné maintient une diversité de cultures de légumes, céréales et fruitière avec des espaces agricoles où l'on cultive l'ail, l'oignon, des céréales, des vignes et des vergers. Certaines pentes présentent également des noyers et noisetiers souvent complémentaires de la production d'ail.



Éléments singuliers

- Massif forestier de la Comté (ZNIEFF, Natura 2000, ENS): maison forestière avec arboretum, une mare et 3 chemins de découverte pédagogique
- Alignement de noyers en bordures de champs
- Espaces de fruitiers variés
- Le lien entre les buttes et les constructions humaines (village, château, tours, ...)
- Multiple points hauts
- Centre ancien de Billom

Dynamiques et enjeux actuels

- Régression des linéaires de noyers depuis le XXe siècle
- Mécanisation des vignes qui rend leur forme plus linéaire et rationnel.
- Pression foncière importante dû à la proximité de Clermont-Ferrand et sa périurbanisation
- Une fréquentation nouvelle de la forêt de la Comté impulsée par le Conseil Général qui en a acquis une partie en 2000 (ENS)



Défilés du Val d'Allier – Les vallées, gorges et défilés

Localisation

Intégrant l'Allier et le paysage en rive gauche les défilés du Val d'Allier se situent entre Issoire et Pont-du-Château en passant par Cournon-d'Auvergne. Cet ensemble est voisin du Billomois-Comté situé en rive droite de l'Allier. Il est délimité à l'est par les Pays coupés des volcans, au nord par la Grande Limagne et plaines de Varennes et au sud par les Limagnes du Brivadois.

Description globale

Cet ensemble intègre une trentaine de kilomètre de l'Allier au nord d'Issoire et se caractérise par la rivière Allier qui présente de nombreux méandres pour contourner les buttes inscrites dans un paysage plus étroit qu'au sud. Il porte un réel intérêt presque psychologique entretenant: la perte de l'horizon (plateau), la proximité des roches (gorges) et un cours d'eau centrale (l'Allier) qui sont les trois composantes essentielles de l'expérience des gorges. Comme dans les Limagnes du Brivadois il y a de nombreuses buttes et points hauts. Ces gorges sont parcourues par une autoroute à l'inverse des gorges de la Dore ou de la Sioule, la limitation à 90kmh témoigne de la sinuosité de cette région.



Dynamiques et enjeux actuels

- Forte influence de Clermont-Ferrand qui se traduit par l'accélération de présence d'habitat résidentiel, de zones d'activités, de délocalisation de population. Ces enjeux sont pris en compte en développant les entrées de ville et un SCoT



Éléments singuliers

- L'association relief-bourg (butte de Montpeyroux, statut de la Vierge de Veyre-Monton, ...)
- 4 complexes villes confluences:
- Montpeyroux-Coudes (Couze Chambon-Allier)
- Bourg de Longues au pied du Puy de Corent
- Martres-de-Veyre (Veyre-Allier)
- Cournon-d'Auvergne (Auzon-Allier)
- Constitue une bande de 7km séparent les deux PNR
- Grottes (Perrier, Roche-Blanche, plateau de Gergovie)
- Hameau de Lachaux entouré de grandes cultures, vignes et prairies
- Présence de 4 formes actuelles de fruitiers qui prennent une part importante de la mosaïque d'usage du sol dans cette région :
- Champs de noisetiers et de noyers (D117, Laps)
- Clôture de vignes (D117, Laps)
- Cerises auvergnates (D1, Vic-le-Comte)
- Pommiers d'entrée de Théron (D14)
- Sources salées des Saladis à Sainte-Marguerite
- La chapelle de Saint-Yvoine qui surplombe l'Allier
- Vues sur Montpeyroux et sa tour, vision archétypale de l'image de l'Auvergne visible de loin
- Points de vues depuis les buttes calcaires, les grottes, les bourgs en balcons et les vignes en terrasses
- Quartiers des Fors et de La Sauvagnat-Sainte-Marthe

Annexe 5 : Paysages : Forêts et bocage

Forêts et bocage du Val d'Allier Vichyssois – Le bocage

Localisation

Longue bande orientée nord-sud d'une trentaine de kilomètres. Ilot bocager entre la Grande Limagne, la Limagne de Gannat Saint-Pourçain au sud/est et le Val d'Allier à l'ouest.

Description globale

Les unités paysagères qu'on rencontre sont le coteau de Randan, les collines de Vendègre, les forêts de Montpensier et de Randan, la vallée du Sarmon, le coteau de Vendat et la forêt de Marcenat.



Éléments singuliers

- Terroir mixte de grandes cultures et d'élevage dû aux variations légères du relief (enclave bocagère) Rapport espace forestier (chênes/hêtres) –espace bocager (forêt domaniale de Marcenat, forêt de Montpensier, Bois saint-Géat, Bois de Randan, Bois du Puel Chauvin, Forêt de la Bouchade)
- Vallons de Brugheas
- Réseaux de petits cours d'eau (12aine), d'étangs, moulins, tannerie
- Infrastructures sportives en rive gauche
- Château de Randan, son par cet le domaine royal
- Passage sous le chemin de fer à Lhéat

Dynamiques et enjeux actuels

- Gated communities, quartier de Chamoux (Vendat), formes nouvelles d'aménagement de l'habitat reproductible et de sociabilité refermée (grillage de sécurité, ...)
- Perte de visibilité du système hydraulique dû à la localisation d'un certain nombre d'étang et l'urbanisation progressive des vallons



Grande Limagne et plaines des Varennes – Les Limagnes et terres de grandes cultures

Localisation

Etendue au nord de Clermont-Ferrand en rive droite et rive gauche de l'Allier ces plaines vont border au nord les forêts et bocages du Val d'Allier Vichyssois, les Bois noirs et la Montagne Bourbonnaise ainsi que la Limagne de Ganna Saint-Pourçain. A l'est on trouve les vallées et gorges de la Durelle et de la Dore et le bas-Livradois. A l'ouest on observe les coteaux de Limagne ouvrant sur la Chaîne des Puys et les Combrailles.

Description globale

Les plaines sont cultivées en surfaces céréalières principalement et présente un aspect géométrique témoin du remembrement. Ces terres réputées comme les meilleures d'Europe sont issue d'un drainage (plan drainage 1968) d'un marais et de l'enrichissement en cendres volcaniques qui en fond de vallée ont contribué à la formation de terres noires. Les plaines des Varennes couvre environ 860 ha (zone Natura 2000) entre Billom, Lezoux et Thiers et concerne les communes de Bort-l'Étang, Bulhon, Crevant-Laveline, Glaine-Montaigut, Lezoux, Neuville, Orléat, Peschadoires, Saint-Jean-d'Heurs. Les écosystèmes rencontrés sont des forêts alluviales de frênes/aulnes, des prairies de fauche de plaine, des prairies humides, des landes sèches européennes, milieux humides et dunes.



Éléments singuliers

- Nombreuses infrastructures liées à l'usage de l'eau (rampe d'irrigation, fossés, canalisation de cours d'eau colonisés par les roseaux, station d'épuration d'Aulnat reliée au système d'irrigation unique en France, ...)
- Sources de l'Ours (eau rougeâtre souffrée)
- Méandres entre Artonne et Maringues qui présentent la vallée de la Morge peu cultivée et laissée en prairie.
- Les plaines des Varennes (prairie, roselière, étangs anciens d'Orléat, chênes...) et son aspect de semi-bocage.
- Vertaizon et son entrée de ville « western »
- Biopôle
- Silos à grain
- Bati sur le relief (Egliseneuve, Reignat, Moissat, Montaigut)
- Moulins, pigeonniers, tonnes à vigne
- Grosses fermes Limagnaises
- Dunes de sable des Girauds-Faures à Orléat
- Mine des Rois de Dallet (gisement de schistes bitumeux)
- Belvédère de l'ancien cimetière de Malintrat

Dynamiques et enjeux actuels

- Dominance de la culture céréalière en grande partie irriguée par rapport à la polyculture-élevage
- Extension des champs sur les coteaux de Limagne
- Urbanisation des terres agricoles et risques au niveau des voiries et carrefour pris en compte dans le SCoT du Grand-Clermont (infrastructures de transport, habitat résidentiel, zones d'activités, entrées de ville)
- Pression foncière et difficulté de transmission d'exploitation
- Fermeture des milieux en bords d'Allier
- Réaménagement de la mine des Rois de Dallet en discussion



Limagne du Brivadois – Les Limagnes et terres de grandes cultures

Localisation

S'étend de Issoire au Sud de Brioude en Haute-Loire en suivant la rivière Allier et la plaine à l'est. Ces plaines sont enclavées par les Pays coupés du Livradois et le Bas-Livradois à l'Est et par les contreforts de la Margeride et les Pays coupés des volcans à l'Ouest.

Description globale

Les paysages parcourus se caractérisent par la présence de terrasses utilisées pour l'agriculture céréalières parsemées de buttes surmontées de villages perchés et châteaux. Ces buttes de terres rouges étaient autrefois exploitées pour la tuile et la brique. Au cœur de ces plaines la rivière Allier parcourt sur 30 km des milieux aujourd'hui fermés par la végétation (ripisylves, prairies humides, ...). Les nombreux bassins miniers arrêtés depuis 1975 et les formes anciennes et modernes d'exploitation des ressources (agriculture, sablières, sites industriels, ...) se juxtapose avec des grandes infrastructures détachante du territoire (autoroute, chemin de fer, routes nationales, extension de grandes villes).



Éléments singuliers

- Carrière d'argile rouge de Vergongheon
- Bassin de Paulhaguet
- Présence de prairies, d'anciennes vignes et petits vergers fruitiers sur les pentes des buttes
- Plusieurs jardins (Arvant, Arrest, couronne de Brioude)
- Prés-vergers de pommiers en bords de rivière entretenu par l'irrigation naturelle
- Tonnes de vignes ; pigeonnier ; platane/hêtres/frênes le long des axes routiers
- Anciennes voies ferrées (le Cévenol et l'Aubrac)
- Ruisseau de Couteuges affluent de la Sénouir
- Village de Chavagniac-Lafayette et de Lavaudieu
- Le défilé de la Sénouire

Dynamiques et enjeux actuels

- Enfrichement des buttes délaissées
- Extension des bourgs sur les crêtes et hameaux agricoles dans la plaine
- Suppression des haies
- Installation en agriculture biologique: ferme du Buisson à Vieille-Brioude pionnière en AB + association « Le jardin de Estreys » = présence d'AMAP installées depuis 2007
- Installation de centrales photovoltaïques
- Développement des infrastructures de transport et des entrées de villes (activité commerciale et industrielle)



Annexe 8 : Paysages : Val d'Allier

Val d'Allier – Les vals et grandes rivières de plaine

Localisation

Le Val d'Allier est une bande intégrant l'Allier, ses rives proches (~ 2,5 km de part et d'autre) et donc son fuseau de divagation. Il part de Pont-du-Château et remonte jusqu'à Moulins et en limite du département de l'Allier. Il traverse plusieurs ensembles paysagers du sud vers le nord: la Grande Limagne et les plaines de Varennes, Forêt et Bocage du Val d'Allier Vichyssois, les Bois Noirs et la montagne Bourbonnaise, le Forterre, la Forêt et le bocage bourbonnais ainsi que le Sologne bourbonnaise.

Description globale

Les unités paysagères qu'on rencontre sont marquées par la rivière Allier de Pont-du-Château, de Crevant-Laveine, de Hauterive, du lac d'Allier, de la ville de Vichy, de Saint-Germain-des-Fossés, de la ville de Moulins, de Villeneuve et du Veudre. On rencontre aussi le lac d'Allier, la forêt d'Apremont et les méandres de Bessay et de Châtel-de-Neuvre. Ces zones correspondent au fuseau de divagation de la rivière ou espace de mobilité, 0,1% de pente, lit peu profond, débit faible et progression de méandres entre bancs de sable, boires (bras mort) et gravières. L'exclusion des activités humaines des zones inondables ont organisé cet espace en 3 bandes: un cordon boisé, dense et opaque plus ou moins large ; l'agriculture à trames bocagères et les haies qui maille les espaces de grande culture et d'élevage.



Dynamiques et enjeux actuels

Zone en arrêté de biotope, désenrochement,



Éléments singuliers

- Vestiges d'activités humaines (port, batellerie)
- Abrest, Créchy coupés en deux par la rivière
- Les Boires des Carrés en limite de l'aérodrome, présence de cistudes d'Europe (ENS)
- Jardins potagers du bras mort de Sichon
- Enjeux des gravières de piégeage de la rivière
- Belvédère de l'église à Châtel-de-Neuvre, forteresse de Billy, ferme d'Embraud à Château-sur-Allier
- Pont du Boutiron, pont de Régemortes
- Boutons thermophiles/lambeaux de pelouses calcaires d'intérêt écologique à Gannat et Ebreuil
- Grandes cultures céréalières vers Billy
- Elevage allaitant de charolaise plus au nord en bocage
- Les motifs paysagers (boires, talus de rivière, plages caillouteuses et sablonneuses, herbe, bosquet, forêt alluviale, gravière/sablière, couplage pont/champ de captage de l'eau potable)
- Méandres en amont de Saint-Yorre
- Rives de l'Allier à Vichy et ses parcs
- Cité des cheminots à Saint-Germain-des-Fossés
- Point de vue depuis la terrasse de Pont-du-Château
- HLM à cigognes
- Forêt domaniale des Prieurés Bagnolet

Annexe 9 : Carte de la route historique des Châteaux d'Auvergne

Source : <http://route-chateaux-auvergne.org/>



Annexe 10 : Grille d'analyse de la Loire à vélo

La Loire à vélo

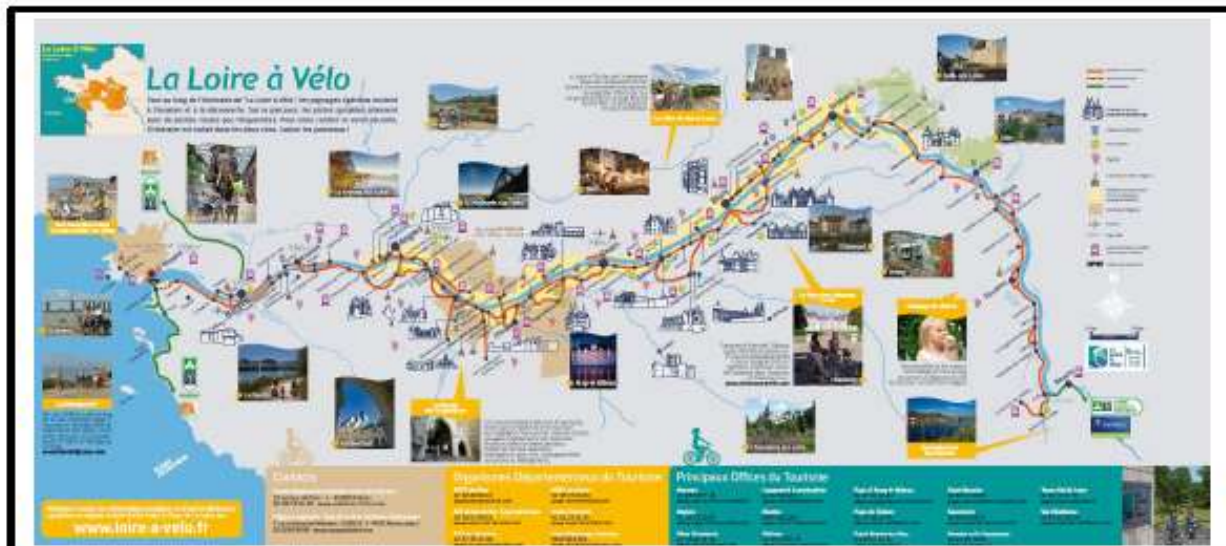


Longueur : 800 km
Date de création : 2012
Thématique : Fleuve & Châteaux
Coût : 52 millions d'euros

Histoire

Projet né en 1995
Initiative des Régions Centre et Pays de la Loire

Idée d'un cheminement touristique, portant à la fois sur une destination et sur un service
Met en continuité les richesses humaines, patrimoniales, gastronomiques, viticoles de la "vallée des rois" ligérienne dans un cadre naturel riche et préservé



Financement

60 % Région & 40 % Départements et grandes agglomérations

61 000 € par km

Particularités

Marque : "La Loire à Vélo", déposée en 1998 par les Régions Centre et Pays de la Loire à l'INPI
Fait partie de l'Eurovélo 6 qui relie le Danube à l'océan atlantique

Caractéristiques

Revêtement enduit gravillonné ; accès : Course à pied, marche, Vélo tout chemin VTC, Vélo tout terrain VTT

Revêtement autre ; accès : Vélo de course ou route, Vélo tout chemin VTC, Vélo tout terrain VTT

Revêtement enrobé lisse ; accès : Course à pied, Fauteuil roulant, Marche, Roller-skating Vélo de course ou route, Vélo tout chemin VTC, Vélo tout terrain VTT

Revêtement lisse ; accès : Vélo de course ou route, Vélo tout chemin VTC, Vélo tout terrain VTT

Acteurs

Régions : assurent 60 % du financement ; définissent et coordonnent le projet et l'itinéraire ; portent ce projet auprès de l'État, de l'Union européenne (Mission Nationale Vélo et Eurovélo6) ; Fédèrent les différents partenaires.

Les Départements et Agglomérations : assurent la maîtrise d'ouvrage sur leur territoire ; organisent la gestion de l'entretien de l'itinéraire ; concourent aux financements (40 %) ; définissent les travaux et aménagements à entreprendre et assurent la signalisation

Maître d'ouvrage : Conseils généraux, Conseils départementaux, Communauté d'agglomération, Pays des châteaux, Office national de la forêt

Le CRT Centre-Val de Loire et L'Agence régionale : assurent la promotion de La Loire à Vélo & développent et animent le site et la page Facebook

Le CRT Centre-Val de Loire en lien avec les CDT Loiret, Loir-et-Cher et Touraine, et L'Agence régionale, en lien avec Loire-Atlantique Tourisme et le Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou : animent le réseau de professionnels adhérents à la marque "Accueil Vélo"

Partenaires : < 5 km du tracé

Hébergeurs, loueurs, sites de visite touristiques de loisirs, OT et syndicats d'initiative

Objectifs :

Offrir une découverte variée des grands sites, du patrimoine local et des paysages ligériens
 Rester proche du cours de la Loire
 Aménager des variantes pour desservir des sites touristiques majeurs
 Développer l'économie touristique locale
 Proposer un aménagement sécurisé de qualité, adapté à une clientèle de séjour familial (services, dénivelés limités...)

Fréquentation :

800 000 cyclistes / an
 36 % d'étrangers
 23,3 millions de km parcouru / an
 15,8 M€ de retombées économiques en 2011
 68 € de dépenses / jour / touriste
 Durée des séjours de 8 jours en moyenne
 Vélo = 44% de la fréquentation annuelle et 51% des kms parcourus

Critères de choix de rive :

Nombre de visiteurs : sites touristiques cumulés / commune
 Population par commune
 Capacité d'hébergement en équivalent lits (camping, hôtel, gîte, chambre d'hôte, gîte de groupe, résidence secondaire)
 Analyse comparées des itinéraires : propriété de la voie, revêtement, intérêt paysager, sensibilité environnementale, zone de protection patrimoniale, trafic routier...)
 Validation du tracé avec les communes, départements et agglomérations

Public cible :

Adapté à une pratique familiale, principalement sur les tronçons en site propre.
 La majeure partie des étapes recommandées ne dépasse pas 40 km = Distance "tout public" = 4 heures max de vélo/ jour

Usages :

Itinérant : 300 à 400 km
 Usage local : 15km autour d'une ville
 Boucles locales : 20 à 40 km
 Variante touristique : 15 à 20 km
 Site antenne (gare, point d'intérêt) < 5 km
 Balade pour se promener en famille sur des itinéraires sécurisés. Itinéraires de courtes distances
 Séjours
 Découvrir d'une autre façon tous les trésors du Val de Loire sur des distances raisonnables de 25 à 50 km.
 Itinérance
 Suggestions de tronçons de l'ensemble de l'itinéraire de La Loire à Vélo

Type de voie :

Voie verte 27 % : Accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, les rollers... l'utilisent pour le loisir, le tourisme et les déplacements quotidiens.
Route à faible circulation 37 % : Route sur laquelle circulent moins de 500 véhicules/jour
Route sans transit 24% : Route accessible aux riverains et cyclistes mais pas au trafic de transit (dispositifs anti-transit installés sur ces voies peu empruntées)
Bandes cyclables : Préconisation du CERTU : 1.5 m de largeur par sens de circulation. La bande est matérialisée par un marquage au sol, directement sur la chaussée. Exclusivement réservée aux cyclistes. Plutôt utilisée en milieu urbain
Pistes cyclables : Voies séparées de la chaussée, uni ou bidirectionnelles exclusivement réservées aux cyclistes. *Pistes et bandes cyclables* : 12%
 2/3 de l'itinéraire longent la Loire
 300 aires d'arrêt sont destinées à accueillir les touristes à vélo
 Largeur standard : 3 m
 Revêtement standard en dur, localement adapté

Services :

Carte interactive permettant de situer différents services (OT, loueur de vélo, etc) et de connaître la nature de la VV (route partagée, voie en site propre...)
 Séjour clé en main
 Transfert de bagages
 Train aménagés pour les vélos
 Application

Annexe 11 : Grille d'analyse de la ViaRhôna



La ViaRhôna

Longueur : 815 km (France) + 350 km (Suisse)

Date de création : 2008 (travaux)

Thématique Fleuve et patrimoine

Histoire / Pourquoi ce projet

- Travaux en cours jusqu'en 2020 (520 km déjà réalisés au début 2015 en France)
- Faire découvrir les 2000 ans d'Histoire et les richesses patrimoniales du Rhône (vallée du Rhône, espaces naturels, patrimoine remarquable...)
- ⇒ Patrimoine mondial de l'UNESCO pour certains lieux, Histoire du Rhône
- ⇒ 10 villes incontournables (Vienne, Lyon, Valence, Arles...)
- ⇒ Réserves naturelles, sentiers d'interprétation, Grottes...
- ⇒ Diverses activités nautiques (baignade, bases de loisirs, promenades en bateau...)
- ⇒ Gastronomie œnotourisme
- Départ du Lac Léman (sur ses deux rives) jusqu'à Sète et la Méditerranée en suivant le Rhône
- Véloroute divisée en cinq tronçons et 21 étapes
- 306 km de voie verte à terme soit 26,2% sur l'ensemble du tracé
- Trois régions traversées et douze départements jusqu'à la Suisse
- Difficultés rencontrées : traversée du couloir de la chimie


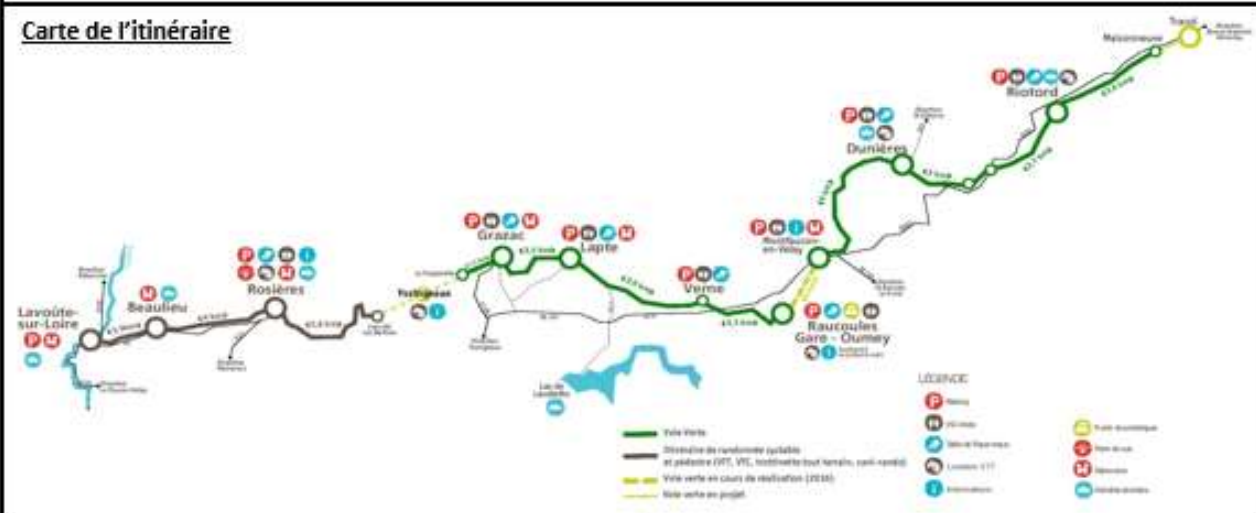




Carte de l'itinéraire



<p>Financement</p> <p>Région Rhône-Alpes (2/3 de l'itinéraire) à hauteur de 30%</p> <p>CNR à plus de 20%</p> <p>Cofinancé par l'Union Européenne</p> <p>Investissement total estimé à 60 000 000 €</p>	<p>Acteurs</p> <p>CNR (Compagnie Nationale du Rhône)</p> <p>3 régions (Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon), 12 départements partenaires (3 conseils régionaux du tourisme et 12 conseils départementaux du tourisme)</p> <p>Réseau National des Destinations Départementales (Rn2d)</p> <p>Association des Départements et Régions Cyclables (DRC)</p> <p>Les services de l'Etat</p> <p>GIP Littoral Aquitain</p>
<p>Public ciblé :</p> <p>Public familial avec itinéraires adaptés</p> <p>Itinéraires à différents niveaux de difficultés pour différents publics</p> <p>Plusieurs parcours proposés</p>	
<p>Particularités</p> <p>Itinéraires provisoires pour permettre aux cyclistes d'emprunter la véloroute en attendant le tracé complet</p> <p>Les voiries partagées avec des véhicules motorisés se font sur des routes à faible circulation et à vitesses réduites</p> <p>Des variantes et des liaisons pour relier les points d'intérêts et interconnecter la véloroute (gares, villes annexes, sites touristiques...)</p> <p>La politique mise en place veut conforter la dynamique de l'utilisation du vélo électrique sur la ViaRhôna (gain économique supplémentaire)</p> <p>Labellisation de portions du tracé par la région Rhône-Alpes et le CNR</p> <p>Labels véloroute européenne EuroVélo, Label Tourisme et Handicap, Label National Vignoble et Découverte</p>	

Annexe 12 : Grille d'analyse de la Via Fluvia

<p>VIA FLUVIA</p> 	<p>Thématique : Chemin de fer</p> <p>Longueur : 120 km à terme : 32 km construits ; 30 km en construction</p> <p>Date d'ouverture du premier tronçon : 2007</p> <p>Coût estimé : ≈ 100 000€/km</p>
<p>Histoire / Pourquoi ce projet</p> <p>Initiée par les élus de la commune de Montfaucon-en-Velay, Haute-Loire en 2001, la voie verte est née de l'idée de faire « quelque chose » du délaissé ferroviaire entre Dunières et Riom. Après l'étude de faisabilité réalisée entre 2002 et 2004, les travaux se sont poursuivis entre 2005 et 2007. Une fois le tronçon réalisé, les communautés de communes voisines (CC des Sucs et CC des Monts du Pilat) ont vu un intérêt économique dans la création d'une voie verte et ont souhaité poursuivre le tracé sur leur territoire. En 2012 d'autres communes ont voulu s'investir dans le projet ; les collectivités se sont alors engagées en 2013 à créer un équipement commun et regroupés dans une Entente : <i>L'Entente pour la Via Fluvia</i> permettant de travailler ensemble sans avoir à créer de structure dédiée.</p> <p>Le tracé de la voie verte s'étendra à long terme sur 120 km de la commune de Lavoûte-sur-Loire jusqu'au Col du Tracol (2015) puis jusqu'à Sarras et Serrière.</p>	
<p>Carte de l'itinéraire</p> 	
<p>Caractéristiques</p> <p>Construite sur l'ancienne voie ferrée « La Galoche » entre Vallées de la Loire et du Rhône,</p> <p>Elle « relie » la Loire au Rhône</p> <p>Revêtement en enrobé lisse ; choix d'un usage familial, rollers et PMR ; conditions climatiques (ruissellement, gel/dégel)</p> <p>Pas de boucle ou d'itinéraire bis car trop ponctuel, privilégier les allers-retours vers centre-ville ou lieux d'intérêt</p> <p>Public ciblé</p> <p>Habitants des communes ; familles</p> <p>Touristes en itinérance</p>	<p>La Via Fluvia, véloroute entre Loire & Rhône</p> <p>Les différents tronçons</p> 

<p>Particularités</p> <p>Accès libre toute l'année ; Accès PMR</p> <p>Parking et aires de pique-nique et de repos, toilettes et parfois loueurs (vélos, rollers, trottinettes...) à chaque ville étape</p> <p>Attractions : Vélorail de Dunières, Train du Velay et PNR du Pilat</p> <p>Label accueil vélo : Le label concerne les hébergeurs, offices de tourisme, sites de visite et les loueurs sur l'itinéraire. C'est une marque nationale qui garantit pour les cyclistes : un itinéraire cyclable à moins de 5km, un équipement adaptés (abris à vélos sécurisés, kit de réparation), un accueil attentionné (informations et conseils utiles), des services a (lavage des vélos, transfert de bagages, lavage et séchage du linge, location de vélos et accessoires, etc.)</p> 	
<p>Acteurs</p> <p>Entente Intercommunale pour la Via Fluvia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communauté de Communes de l'Emblavez • Communauté de Communes des Sucs • Communauté de Communes du Pays de Montfaucon • Communauté de Communes des Monts du Pilat • Communauté d'Agglomération du Bassin d'Annonay • Communauté de Communes Porte de DrômeArdèche • Communauté de Communes de VivaRhône 	<p>Financements</p> <p>Possibilité de financement au niveau Européen, National, Régional et Départemental.</p> <p>Financement à 60% pour la Communauté de Communes de Montfaucon via 20 financements différents principalement par la Région Auvergne, l'Etat et l'Europe (programmes FEDER, LEADER, FEADER)</p>
<p>Retour d'expérience</p> <p>« Malheureusement il s'agit encore d'une route goudronnée, parfaitement inhospitalière aux marcheurs » pp 07/07/15</p> <p>« Une véritable frénésie de vouloir « goudronner » à tout prix ces voies « vertes », un bon stabilisé en sable serait préférable pour les marcheurs et les cyclistes ! » A. 08/07/15</p> <p>« C'est bien et permet d'aller faire du vélo avec enfants et petits-enfants sans être gêné par les voitures » L. 10/07/15</p>	<p>Objectifs pour le territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> - avoir un projet qualitatif et homogène - espace de lobbying pour tous les partenaires financiers - avoir une promotion touristique en commun - réaliser « un triangle des voies vertes » avec la Dolce Via (Ardèche) et ViaRhône <p>A venir : Mise en tourisme</p>

Annexe 13 : Grille d'analyse de la voie verte Givry-Cluny



Voie Verte de Bourgogne du sud Châlon-Givry-Cluny

Longueur : 46 + 7 + 5 = 58 km
Date de création : 1997 / 2005 / 2007
Thématique : ancienne voie ferrée



Histoire

Créé en 1997 sur 46 km (entre cadres oranges) de Givry à Cluny, étendu en 2005 au sud jusqu'au tunnel du bois clair (barre bleue), étendu en 2007 au nord vers Châlon-sur-Saône (barre bleue). Connexion au sud avec une voie verte existante entre Charnay-les-Mâcon et Berzé-le-Châtel.

Pourquoi ce projet ?

- Se positionner sur un axe stratégique européen d'itinérance entre Nantes et Budapest.
- Opportunités foncières en continuité (ex : ancienne voie ferrée Givry-Cluny).
- Pression de la demande notamment touristique +
- Outil de découverte d'une région via un tourisme différent orienté vers le dynamisme d'économie locale .
- Implication d'élus fasse à l'envahissement par les broussailles d'un linéaire de chemin de fer.

Comment expliquer sa réussite ?

- 3 causes bien identifiées :
 - Grande qualité de l'aménagement
 - La richesse touristique de la région (16 châteaux, 25 églises classées, 45 lavoirs et fontaines, 7 moulins, 3 musées, gares et point d'intérêt reconnus à l'échelle européenne (Taizé, cités viticoles)
 - Les bonnes dessertes routières et ferroviaires qui captent la clientèle de Paris et Lyon
- Véritable politique cohérente et équilibrée avec les collectivités locales
- Inscription dans des projets de réseaux nationaux et européens (plan Etat-Region ; REVER) engagement fort des collectivités en aménagement ET promotion.
- 5 Haltes-services très complètes qui comprennent : un point d'information, un point d'eau, toilettes, tables de pique-nique, location de vélo, possibilité de navettes entre haltes
- 13 boucles de cyclotourismes balisées (~13 à 44 km) qui permettent de quitter la piste à la découverte de lieux d'intérêts, plus sportives situées sur des petites routes
- Alternance d'espaces ouverts et fermés qui alterne bien le parcours

Informations techniques

- Bon jalonnement qui oriente les usagers à la fois sur l'itinéraire VV mais aussi les boucles
- Nombreux parking, zone de chalandise moyenne d'1 heure donc accès voiture important en raison de la difficulté de transporter des vélos en TGV (*peut-être proposer si dans le défi mobilité ils remettent au goût du jour le TGV prévoir l'accessibilité vélo*) → intermodalité (bus et voiture)
- Revêtement enrobé lisse d'une largeur de 3 mètres
- Temps de parcours : ¾ jours
- guides pratique (hébergement, etc...) et animatrices disponibles
- la VV s'étend sur 22 communes, 4 cantons et promeut 4 typologies de paysages (cultures et herbages, vignobles, bocage, forêts) → *pour nous se pourrait être l'Allier et ses activités sur l'eau – gravière/batellerie, la Limagne (agricole), la faune et flore (saumon, LPO, ...),*
- Fréquentation estimée à 3/5 passages par an pour 100 habitants à moins d'une heure, impact économique de 10 à 14 € par personne par excursion
- Prolongation d'une piste équestre pour longer la VV et qui la traverse à plusieurs niveaux

Financement

- Achat de l'emprise de l'ancienne voie ferrée par le Conseil Départemental
- Coût global : 2,01 millions d'€
- Coût au km : 45 700 €
- Aménagement parallèle à la VV : 2/3 du coût global
- Aire de repos simple (3 bancs, 1 poubelle) : 2150 € HT
- Aire de convivialité (2 ensembles pique-nique, 2 arbres, 1 poubelle) : 7000 €

Acteurs

- Usages possibles pour les coureurs, PMR, marche, roller-skating, vélo de route, VTC et VTT.
- Patrouille de gendarme à vélo par 2 pour la sécurité et sensibilisation (verbalisation systématique au début d'ouverture)
- 1/3 Etat, 1/3 région, 1/3 département, chacun est maître d'ouvrage
- Fréquentation 2000 : 79% vélos, 8% piétons, 13% rollers, 0% joggers
- Gestion de la VV : Direction des routes et des infrastructures
- Gestion de l'information touristique : Conseil Départemental de Saône-et-Loire
- Département acteur clé de la réalisation VV en France

Particularités (labels, ...)

- Label Tourisme et handicap
- Label voie verte et voie bleue
- Solution pour l'accès aux parcelles agricoles : barrières non cadenassées pour traverser en largeur la VV
- Musée du vélo à Cormatin → *voir si pour nous on ne peut pas trouver un partenaire pour faire la même sur l'axe Allier* (<http://veloquercy.over-blog.com/article-un-musee-au-pied-du-puy-de-dome-44433809.html> : *site d'un passionné*)
- Milieu rural peu fréquenté mais compensé par la proximité à 20 km de deux agglomérations (*pour nous il y a à vol d'oiseau en suivant l'Allier 28 km pour relier CA Vichy et CA Clermont*) ,

Bibliographie : <http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=44#> ; <http://www.francevelotourisme.com/base-1/destinations/bourgogne/troncons/bourgogne-du-sud-voie-verte-et-voie-bleue> ; <http://www.regioncentre-valdeloire.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/tourisme/tourisme-a-velo/guide-technique-2007.pdf> ; <http://www.departements-regions-cyclables.org/index.php?p=43&ref=60> ; <http://railgascogne.canalblog.com/archives/2010/06/16/18308885.html> ; <http://www.greenwayseurope.org/showovv.php?lng=fr&ovv=45> ; <http://www.lorvelo.fr/docs/bourgogne/voie-verte-cluny-givry.pdf> ;

Annexe 14 : Tableau de composition des ménages

	Répartition des Ménages par Communes				
	Nombre total de ménages	Ménages d'une personne	Ménages sans famille	Ménages sans enfant	Ménages avec enfants
Billy	373	-	-	-	-
Saint Germain des fossés	1 669	35,30%	1,00%	29,30%	34,50%
Saint Remy en rollat	-	-	-	-	-
Creuzier le vieux	1 427	23,60%	0,40%	39,60%	36,40%
Charmeil	-	-	-	-	-
Vichy	15 115	59,30%	1,80%	20,00%	18,90%
Bellerive Sur Allier	4 085	36,70%	2,10%	35,10%	26,10%
Abrest	1 195	27,00%	2,10%	34,20%	36,6%
Hauterive	-	-	-	-	-
Saint Yorre	1 296	32,40%	1,20%	34,60%	31,80%
Saint Sylvestre Pragoulin	-	-	-	-	-
Saint Priest Bramefan	-	-	-	-	-
Mariol	-	-	-	-	-
Mons	-	-	-	-	-
Limons	-	-	-	-	-
Luzillat	-	-	-	-	-
Charnat	-	-	-	-	-
Vinzelles	-	-	-	-	-
Maringues	1 036	30,30%	2,30%	31,30%	36,00%
Crevant Laveine	-	-	-	-	-
Joze	-	-	-	-	-
Culhat	-	-	-	-	-
Les Martres d'Artière	759	18,60%	0,50%	26,80%	54,10%
Beauregard l'évêque	-	-	-	-	-
Pont du Château	4 443	28,00%	1,60%	29,80%	40,50%

Données INSEE 2012, Réalisation : C. ALIX & C. TAGOT

Bibliographie

Ouvrages électroniques :

Agence des territoires Auvergne Nouveau Monde [en ligne] « *Les dynamiques démographiques des pays d'Auvergne* », 2015. [Consultation : 7 mai 2016] http://www.auvergnepro.com/sites/default/files/articles/documents/demographie_pays_insee_ardta.pdf

CARSAT Auvergne [en ligne] « *Abrégé Statistique* », Edition 2015 [16 mai 2016] https://www.carsat-auvergne.fr/telechargements/pdf/abrege_statistique.pdf

CEN Auvergne [en ligne] « *Plan Loire Grandeur Nature* », Automne 2010. [5 mai 2016] http://www.cen-auvergne.fr/IMG/pdf/bulletin_LN_8_print.pdf

Clermont Val d'Allier [en ligne] « *Enquête déplacements grand territoire* », 2012. [7 mai 2016] http://www.clermontmetropole.org/downloads/Observatoires/Deplacements/ATLAS_2012.pdf

INSEE Auvergne [en ligne] « *Le SCoT d'Issoire Val d'Allier Sud : Un territoire entre dépendance et autonomie* », Octobre 2008. [4 mai 2016] http://www.insee.fr/fr/insee_regions/auvergne/themes/dossier/elect22/elect22.pdf

INSEE Auvergne [en ligne] « *Pays de Vichy Auvergne* », mars 2012. [4 mai 2016] http://www.insee.fr/fr/insee_regions/auvergne/themes/dossier/dossier33/dossier33.pdf

L'alimentation en eau potable. [en ligne] Agence de l'eau Loire Bretagne. - [17 juin 2016] http://www.eau-loire-bretagne.fr/espace_educatif/outils_pedagogiques/educateurs_et_enseignants/CP3_LD.pdf

La gestion du foncier pour les voies vertes [10 juillet 2016] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_Velo_11_Red_02-_07_06_2012.pdf

La Loire à vélo [en ligne] Régions Centre Val de Loire et Pays de la Loire [7 juin 2016] <http://www.loireavelo.fr/var/crtc/storage/original/application/201c8db311a7935e66a70759c02f0b47.PDF>

LOISEAU, Francine. *Foncier et multi-usage de la voie verte* [en ligne]. Amarcande, Ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie, Ministère de l'Agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, Ministère des Sports - [17 juin 2016]. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_Velo_11_Red_02-_07_06_2012.pdf

Plan de Prévention des Risques naturels Prévisibles d'Inondation (PPRNPI) de l'Allier des plaines [en ligne] Direction Départementale des territoires, 2010. [14 juin 2016] http://risques.auvergne.pref.gouv.fr/sites/default/files/procedures/proc63_032_cartographie1.pdf

Pôle emploi Auvergne [en ligne] « *Diagnostic socio-économique : L'Auvergne, entre tradition et innovation* », Août 2015 [12 mai 2016] http://www.observatoire-emploi-auvergne.fr/sites/www.observatoire-emploi-auvergne.fr/files/doc/fichier/diagnostic_socio-economique_de_la_region_auvergne_aout_2015_0.pdf

Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne [en ligne] « *Clermont Vichy Auvergne : la métropole d'équilibre de l'ouest régional* », 11 juin 2016 [13 juin 2016] https://www.ville-vichy.fr/uploads/vichy/actualites/2016/DP_AssisesMetropolitaines.pdf

Région Auvergne [en ligne] « *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire. 2009-2030. Auvergne* », Juin 2014 [27 avril 2016] <http://www.auvergne.fr/sites/default/files/publication/schema-regional-auvergne-2030.pdf>

Syndicat d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Clermontoise [en ligne] « *Schéma de Cohérence Territoriale : Diagnostic synthétique* », Septembre 2007 [28 avril 2016]. <http://www.clermont-metropole.org/downloads/Dossiers/SCOT/synthese-diag.pdf>

Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique [en ligne] CERTU, 2006 [21 juin 2016] http://www.environnement-urbanisme.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/FichDIREN_ZNIEF_2006_09_25_cle13ced4.pdf

Site WEB :

Auvergne : le site de la région juste et grande [25 avril 2016] <http://www.auvergne.fr/>

Conservatoire des Espaces Naturels d'Auvergne [5 mai 2016] <http://www.cen-auvergne.fr/>

Conservatoire des espaces naturels Auvergne, Plantes invasives [29 juin 2016] <http://www.cen-auvergne.fr/-plantes-envahissantes-.html>

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement [10 mai 2016] <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/>

Futura Environnement, Espace Naturel Sensible [21 juin 2016] <http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-espace-naturel-sensible-6539/>

L'agriculture en région Auvergne-Rhône-Alpes [3 avril 2016] <http://agreste.agriculture.gouv.fr/>

La ligne pour la protection des oiseaux en Auvergne [6 mai 2016] <http://www.lpo-auvergne.org/>

La Loire à vélo [8 juin 2016] <http://www.loireavelo.fr/>

Les paysages d'Auvergne [17 juin 2016] <http://www.paysages.auvergne.gouv.fr/>

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Eau et biodiversité, Natura 2000, [21 juin 2016] <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Natura-2000,2414-.html>

Pays du Grand Clermont, Projet de voie verte [2 mai 2016] <http://www.legrandclermont.com/sites/default/files/files/VV%20Grand%20Clermont%20-%20Tome%202.pdf>

Risque Auvergne, Les risques majeurs en Auvergne [14 juin 2016] <http://risques.auvergne.pref.gouv.fr/commune/63128>

Rivière Allier : Loire Nature [28 avril 2016] <http://www.riviere-allier.com/>

Route des métiers [9 mai 2016] <http://www.routedesmetiers.fr/>

Route historique des châteaux d'Auvergne [9 mai 2016] <http://route-chateaux-auvergne.org/>

Wikipédia, Espace Naturel Sensible [21 juin 2016] https://fr.wikipedia.org/wiki/Espace_naturel_sensible

Wikipédia, Natura 2000 [21 juin 2016] https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_Natura_2000

Wikipédia, Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique [21 juin 2016] https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_naturelle_d%27int%C3%A9r%C3%AAt_%C3%A9cologique,_faunistique_et_floristique

Résumé

L'étude à projet qui nous a été demandée de réaliser se porte sur la mise en valeur de la rivière Allier par une voie verte métropolitaine. Elle s'inscrit dans un contexte politique bien spécifique : la constitution d'un pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne suite à la fusion des régions Auvergne et Rhône-Alpes afin de garder une visibilité de ce territoire face à d'autres pôles forts de la nouvelle région tels que Lyon ou Saint-Etienne.

Ce pôle métropolitain s'articule donc autour de cinq grands défis de développement, et celui de la rivière Allier fait office « d'œuvre du mandat » puisque fédérateur des territoires du pôle métropolitain. Trois objectifs suivent ce défi : une conférence annuelle organisée chaque année, la réappropriation de la rivière Allier par ses habitants et la coordination des projets de voie verte sur le pôle métropolitain.

Pour mener à bien cette mission de trois mois, nous avons donc dû prendre connaissance du territoire sur lequel se base cette étude. Pour ce faire, comme pour le reste du projet, nous avons établi une méthodologie d'approche à chaque étape de celui-ci. Des recherches bibliographiques, des entretiens avec les différents acteurs du territoire et un travail de terrain ont donc permis cette prise de connaissance synthétisée dans le diagnostic.

Il a aussi fallu se renseigner sur ce qu'était les voies vertes, les véloroutes et les différents exemples de celles-ci sur d'autres territoires afin de voir ce qui a marché ou non dans ces réalisations et quelles sont les méthodes de réalisation applicables à notre territoire. Ce travail a été fait à travers un benchmarking sur différentes voies vertes en Europe.

Cette première partie du travail nous a permis de donner un cadre à notre étude. Par conséquent, des enjeux et des objectifs pour la commande qui nous a été faite en sont sortis et nous ont permis de donner un cadre précis au projet. Il peut alors s'en suivre des propositions de projet qui entrent dans ce cadre.

Dans cette mise en valeur de la rivière Allier et plus généralement du pôle métropolitain, deux échelles divisent notre étude. Une grande échelle territoriale s'étendant de Brioude à Billy sur l'offre d'itinérance et une échelle allant du Grand Clermont à l'agglomération Vichy Val d'Allier avec la proposition d'un tracé de voie verte potentiel.

A la grande échelle, un travail de recensement de l'offre touristique d'itinérance a été fait rassemblant les prestataires et les infrastructures qui maillent le pôle métropolitain. C'est donc le canoë, la randonnée équestre ou pédestre ou encore les itinéraires cyclables qui composent cette offre. Il s'agit de voir les connexions qui existent entre elles en plus de celles avec les sites touristiques qui donnent des dynamiques touristiques sur le territoire. Ce recensement permet de voir les manques et les priorités d'actions qu'il faut avoir pour compléter cette offre et la dynamiser. Un autre travail a été fait en complément de celui-ci sur l'établissement de différents sites au bord de la rivière Allier qui pourraient dans leur développement la mettre en valeur et devenir des points d'ancrage à cette offre touristique. Le cas d'un site sur la commune d'Issoire a été donné comme exemple dans cet objectif de développement de sites d'animation.

Enfin, entre Pont-du-Château et Saint-Yorre, nous avons fait une proposition de tracé de voie verte permettant de mettre en valeur la rivière Allier et de relier les différents projets déjà envisagés sur le Grand Clermont et Vichy Val d'Allier. Cette proposition doit mettre en valeur la rivière et les différents sites d'intérêt local et touristique et doit redonner du lien entre la rivière et ses habitants. Mais il doit aussi composer avec les différents atouts, contraintes, menaces et opportunités du territoire. Cela peut être le risque d'inondation, l'érosion, la végétation, le patrimoine bâti ou encore les points de vue paysagers qu'offrent le territoire. La création de nombreuses cartes permet d'illustrer ce travail et de donner une base exploitable dans la réalisation d'une voie verte sur le territoire accompagné d'une méthodologie de travail qui peut être reprise dans les études qui suivront sur ce projet.



Syndicat mixte Métropole Clermont Vichy Auvergne

