

# 1<sup>ère</sup> partie / Diagnostic

*Du diagnostic partagé... aux grands enjeux.*



Victor MIRAMAND, Marie BARET, Patrick BIENVENU, paysagistes dplg  
Jean-Marie PERRINEL, consultant Développement local et soutenable  
Emmanuel BOITIER, consultant Environnement et photographe





# SOMMAIRE

<b>1. CONTEXTE GÉNÉRAL</b>	<b>5</b>
1.1 Caractéristiques du projet d'aménagement routier	5
1.2 Le projet de contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay	7
1.3 Retour sur des études antérieures	11
1.4 Rappel des objectifs de la politique du 1% Paysage et Développement	16
1.5 Rappel du contenu du dossier d'axe	17
1.6 Une méthodologie participative pour l'élaboration du dossier d'axe	18
<b>2. ELÉMENTS D'ÉTAT DES LIEUX</b>	<b>23</b>
2.1 Carte d'identité géographique du territoire	23
2.2 Une désertification de la ville-centre au profit d'une péri-urbanisation importante	24
2.3 Une ville moyenne à l'économie résistante	34
2.4 Un potentiel touristique s'appuyant sur les spécificités du territoire	39
2.5 Une agriculture originale et une biodiversité ordinaire juste aux portes de la ville	42
2.6 Une politique des déplacements dictée par l'automobile	47
2.7 Des expériences paysagères uniques mises en péril par la banalisation des entrées de ville	61
2.8 Un patrimoine paysager d'exception	66
<b>3. RÉFLEXION SUR DES TENDANCES D'ÉVOLUTION POSSIBLES</b>	<b>69</b>
3.1 Tendance 1 : « la poursuite du tout quantitatif »	71
3.2 Tendance 2 : « une priorité forte à la qualité »	73
3.3 Tendance 3 : « un retour vers l'autonomie »	75
<b>4. ÉLÉMENTS PARTAGÉS DE DIAGNOSTIC</b>	<b>77</b>
4.1 L'arrivée du contournement : des atouts et des handicaps	78
4.2 L'identification de la problématique	84
4.3 Vers la charte d'objectifs	85
<b>ANNEXES</b>	<b>87</b>



# 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

## 1.1 Caractéristiques du projet d'aménagement routier

L'aménagement de la route nationale 88 (N88) figure au projet de SNIT (Schéma National d'Infrastructures de Transport) d'octobre 2011, entre Saint-Etienne et l'autoroute A75, au titre du renforcement de l'accessibilité des territoires. L'opération constitue un levier important de développement en permettant aux territoires traversés d'intégrer plus aisément les grands itinéraires d'échanges et de flux économiques.

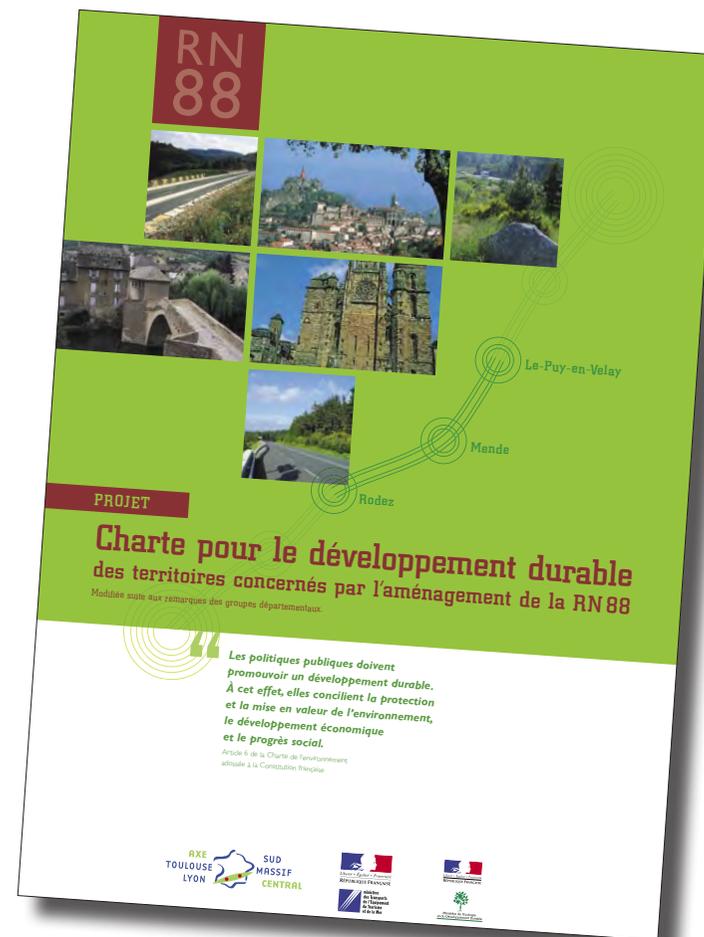
Maillon essentiel de cet itinéraire et plus largement de l'axe Lyon / Toulouse, le contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay contribue à l'attractivité de la ville, en offrant des gains de temps importants sur les destinations locales, régionales et nationales.

D'une manière générale, le projet de contournement routier du Puy-en-Velay répond à un triple objectif :

- une desserte correcte de l'agglomération ponote, grâce au dispositif d'échanges envisagé,
- une fonction de rocade pour l'agglomération, désengorgeant l'agglomération par le délestage d'une partie du trafic actuel qui traverse le centre ville,
- un désenclavement pour les régions du Sud du Puy-en-Velay, par une diminution des temps de parcours vis-à-vis des régions stéphanoise ou lyonnaise.

L'amélioration de la capacité de la N88 par sa mise à 2 x 2 voies s'avère nécessaire en raison des trafics attendus. La traversée de l'agglomération ponote par la N88, supporte un trafic très élevé, qui engendre d'importantes difficultés de circulation ainsi que des nuisances riveraines et un taux d'accidents élevé.

A sa mise en service, le contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay offrira plus de fluidité, plus de sécurité à ses utilisateurs et plus de confort aux habitants de l'agglomération du Puy-en-Velay.





## 1.2 Le projet de contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay

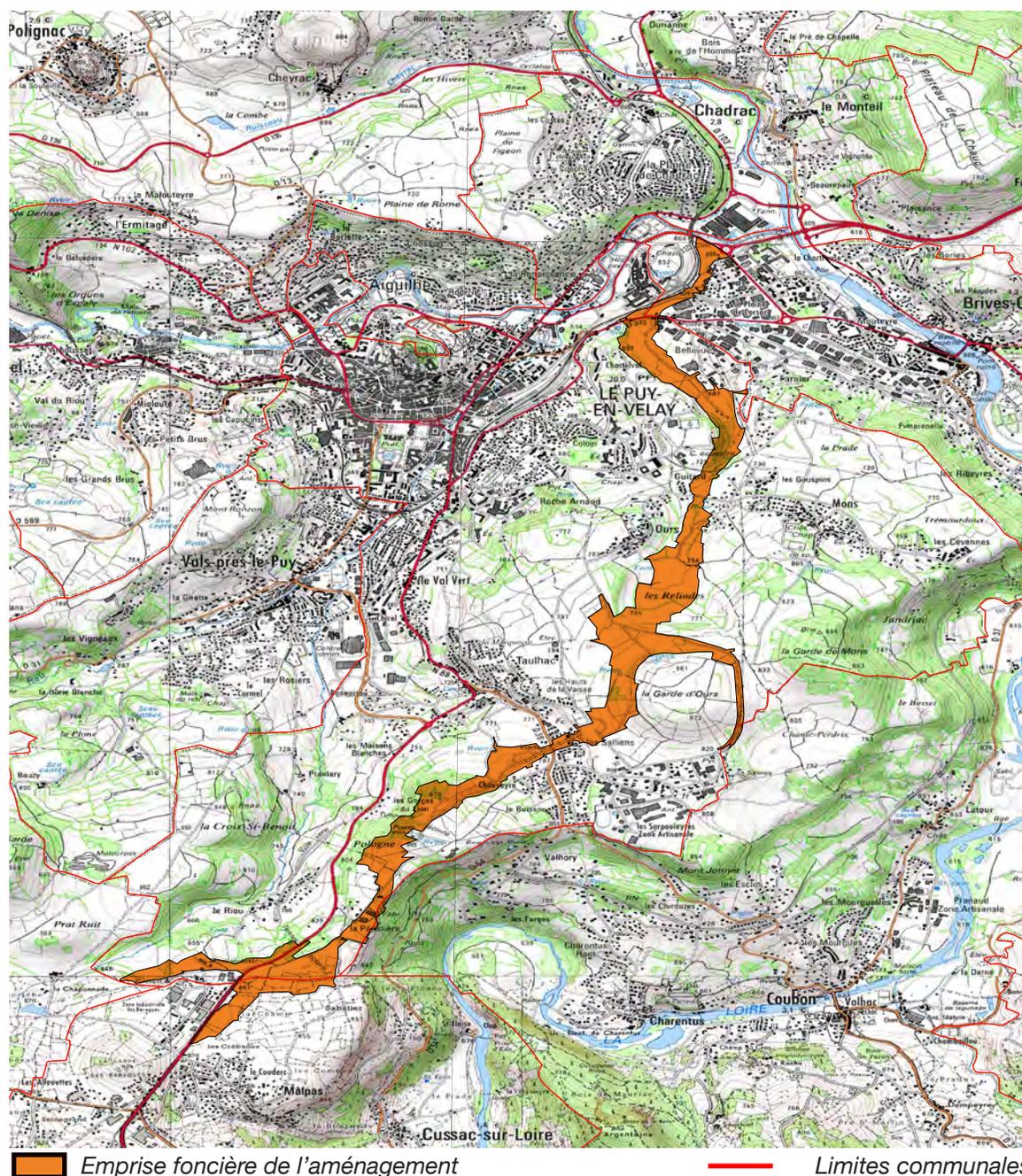
L'aménagement à 2 x 2 voies de la N88 entre le lieu-dit «Plaisance» (PR 60 + 000) et le lieu-dit «Fangeas» (PR 73 + 700) a été déclarée d'utilité publique par décret le 27 décembre 2001. La genèse du projet remonte aux années 1980 (SDAU de l'agglomération du Puy-en-Velay) : un premier tracé est présenté en 1993. Le projet actuel d'une longueur de 9,4 km (dont 8,7 km en 2 X 2 voies) se développe sur 6 communes.

Les communes directement concernées par cet aménagement sont : Brives-Charensac, Chadrac, Coubon, Cussac-sur-Loire, Le Monteil et Le Puy-en-Velay. Elles appartiennent toutes à la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay et au Pays du Velay.

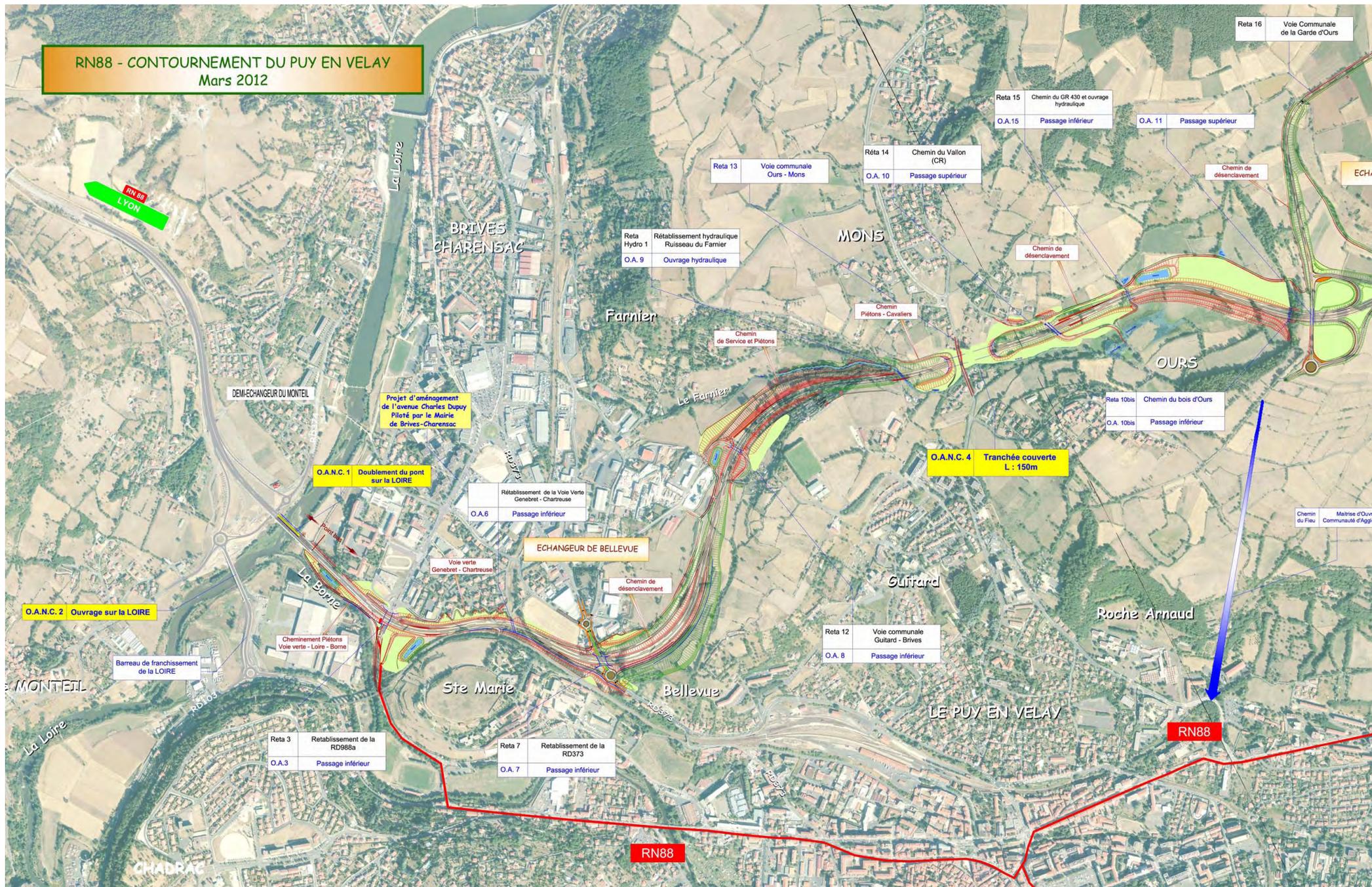
Le contournement comportera quatre points d'échanges (Le Monteil, Bellevue, Ours-Mons et les Baraques), une aire de repos et un centre d'entretien technique envisagés à proximité des Baraques.

Son coût total s'élevait à 172 millions d'euros ré-évalué à 194 millions d'euros (maître d'ouvrage : DREAL Auvergne ; maître d'oeuvre et futur gestionnaire : DIR Massif central), avec une mise en service prévue en 2016.

La section du contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay, entre l'échangeur du Monteil et le raccordement aux Baraques est entré dans sa phase de réalisation en 2010.



**RN88 - CONTOURNEMENT DU PUY EN VELAY**  
Mars 2012



Plan synoptique du tracé - DREAL Auvergne





## 1.3 Retour sur les études antérieures

### Ce que dit le livre blanc...

Ce document « cadre » a été finalisé en décembre 1997, par la DRE Midi-Pyrénées. Il rappelle que c'est au CIAT de Mende (12 juillet 1993) que la RN88 (Toulouse-Lyon) a été reconnue comme une Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT), avec pour objectif de réussir le désenclavement du Massif central (complémentairement aux autoroutes A20, A75 et A89).

### Le Livre Blanc RN88 entend tout d'abord poser les éléments d'un diagnostic afin de comprendre les territoires traversés...

- qui constituent une mosaïque de paysages contrastés et de grande qualité,
- qui possèdent un patrimoine (naturel, culturel et architectural) riche et diversifié,
- dont les activités économiques s'inscrivent à la fois dans la tradition (ainsi, elles marquent fortement les paysages) et la haute technologie (la qualité devient l'objet de tous les efforts),
- mais dont les perspectives démographiques sont plutôt défavorables, notamment pour les territoires ruraux.

### Ce diagnostic global, réalisé à l'échelle de l'itinéraire dans son ensemble identifie d'emblée les risques liés...

- à la dévitalisation démographique (vieillesse de la population),
  - à la déprise agricole,
  - à la pression urbaine (croissance des communes périphériques au détriment des villes-centres, en suivant le tracé des principales voies de communication).
- N.B. La faible mise en valeur des potentialités touristiques, notamment en Haute-Loire, est également mentionnée.

### Ensuite, ce document invite à choisir une stratégie d'itinéraire...

- fondée sur la valorisation économique des pays par leurs paysages (voir les objectifs stratégiques et opérationnels ci-dessous),
- à laquelle participera le projet routier
- en privilégiant un aménagement équilibré du territoire,
- en intégrant la voie N88 à son environnement,
- en faisant de la conception paysagère de l'infrastructure, le premier volet de cette stratégie d'itinéraire,
- dans l'objectif de créer une dynamique (mobilisation des acteurs locaux).

### Ainsi, le Livre Blanc formule des objectifs stratégiques...

- irriguer les territoires,
- améliorer les conditions de vie des résidents,



- améliorer la compétitivité des entreprises,
- préserver l'attractivité des pays.

#### ...et des objectifs opérationnels :

- préserver le caractère et l'authenticité des paysages visibles depuis l'infrastructure
- en maîtrisant l'urbanisation le long de la N88,
- en mettant en valeur les paysages visibles depuis la voie rapide,
- en contribuant à faire émerger de nouveaux paysages de production, vivants et durables
- inciter le voyageur à quitter l'itinéraire pour découvrir les richesses de l'arrière-pays
- en concevant une stratégie d'entrée dans le territoire,
- en ré-adaptant l'offre commerciale,
- en confortant l'offre touristique.

#### Ce que dit le projet de Charte d'itinéraire...

Le projet de Charte d'itinéraire, réalisé à l'échelle départementale, permet de fixer les grandes orientations en matière de valorisation paysagère et de développement économique. En effet, la fonction de liaison d'une infrastructure est désormais complétée d'un nouvel objectif de desserte et de valorisation des territoires traversés. La réalisation échelonnée de la N88 n'empêche pas une importante transformation induite pour les territoires traversés. Le projet routier constitue donc l'opportunité de mener une réflexion sur l'ensemble du territoire, fondée sur le partenariat et la mobilisation des acteurs concernés.

#### Favorisant la coopération entre collectivités locales, la Charte d'itinéraire recense et explicite les objectifs généraux à atteindre :

- préserver l'identité d'espaces remarquables et d'ensembles bâti de qualité,
- maîtriser les urbanisations nouvelles (et leur inscription dans les paysages),
- réhabiliter les zones péri-urbaines,
- mettre en valeur le patrimoine touristique et culturel,
- favoriser la gestion cohérente et dynamique des espaces ruraux,
- rechercher un équilibre durable entre le développement économique et touristique et la protection du patrimoine naturel et bâti.

#### Une première expertise, réalisée en 1998-1999, permet d'identifier

#### ...les richesses et sensibilités du département de la Haute-Loire :

- une mosaïque d'entités typiques, préservées et jardinées,
- l'importance de l'agriculture et de la sylviculture,
- le nombre élevé d'espaces naturels sensibles, objets de mesures de protection,
- les effets de l'exode rural, du vieillissement de la population et de la péri-urbanisation,



- le potentiel touristique et le site particulier du Puy-en-Velay (avec des problématiques spécifiques en terme de mise en scène depuis la N88),
- l'effet « vitrine » qui se joue aux abords de l'axe,

**...les premiers enjeux d'espaces emblématiques comme la plaine de Saint-Germain-Laprade, la vallée de la Loire dans l'agglomération du Puy-en-Velay ou encore le plateau du Devès (ouvert sur le bassin du Puy-en-Velay et la vallée de la Loire) :**

- la création d'un nouveau paysage urbain linéaire de part et d'autre de la N88 (alternance d'espaces résidentiels et de zones d'activités), en rupture complète avec le paysage traversé (une absence de cohérence qui le rend difficile à appréhender),
- l'importance des paysages ruraux ouverts et des vues lointaines, particulièrement sensibles en terme d'aménagement,
- les perceptions générées en entrée d'agglomération et le risque de décalage avec l'image du centre historique.

**Un premier objectif est alors formulé (en mai 1999) : retrouver ou préserver une cohérence pour obtenir une image valorisante du territoire perçu.**

En 2006, le projet de Charte d'itinéraire Haute-Loire est l'objet d'une actualisation qui vient rappeler les grands enjeux :

- des paysages remarquables (diversité exceptionnelle) mais fragiles (mutations de l'agriculture, du tourisme,...),
- une zone de dynamisme économique induite par la RN88 (axe Saint-Etienne / Le Puy-en-Velay) : augmentation du nombre d'emplois, qualité des produits, présence de bassins de vie intermédiaires,...
- une valorisation touristique s'appuyant sur la qualité des espaces traversés (Le Puy-en-Velay, vallée de la Loire, Meygal, Mézenc,...), un contournement est du bassin du Puy-en-Velay qui questionne :
- la fonction de centralité de la ville préfecture,
- la valorisation du potentiel économique,
- l'utilisation optimale de la voirie pour donner à voir le paysage étonnant de l'agglomération,
- la requalification de certains espaces (entrées de ville, ZAE, zones pavillonnaires,...),
- la maîtrise de l'urbanisation.

**Au terme de cette actualisation, des objectifs sont formulés afin de faire de la RN88 un vecteur de développement durable :**

- utiliser la N88 pour valoriser les potentialités du territoire,
- maîtriser l'évolution des paysages,
- mettre en avant le dynamisme et savoir-faire industriel de la Haute-Loire,
- faire connaître le territoire (la N88 comme support de promotion d'un territoire en

### DES PAYSAGES REMARQUABLES MAIS FRAGILES

Le département de la Haute-Loire est caractérisé par une diversité exceptionnelle de paysages de moyennes montagnes (vallées, plateaux, monts, chaînes de montagne) dont la spécificité est due :

- aux caractéristiques morphologiques très particulières. Le Massif-Central est un plateau fortement érodé avec des traces d'activité volcanique très présentes ;
- à une forte humanisation qui fait de ces territoires de véritables jardins.

Ces terrains demeurent fragiles car en mutation :

- En terme d'agriculture, avec la modification des conditions d'exploitation. La baisse du nombre d'exploitants, l'abandon des terres moins fertiles tendent à accroître une reforestation qui, à terme, ferme le paysage. Cette modification influence fortement la qualité des paysages et leur valeur écologique.
- En terme de tourisme, avec la transformation d'une grande partie du bâti traditionnel en résidences secondaires, compte tenu de la proximité des grands pôles urbains.

L'infrastructure vient donc s'insérer dans un espace de production agricole et de consommation touristique. La stratégie à adopter en terme de valorisation paysagère devra se baser sur ces relations usagers/riverains.

Cette mosaïque et variété de paysages se retrouve le long de la RN 88 : 8 grandes entrées paysagères sont nettement perceptibles, même si elles répondent globalement à deux grands types de paysages correspondant à deux formes de reliefs d'origine géologique différente : les plateaux granitiques de l'Est du département et les reliefs d'origine volcanique.



### ENJEUX TERRITORIAUX : BASSIN DU PUY EN VELAY

**ENJEUX :**

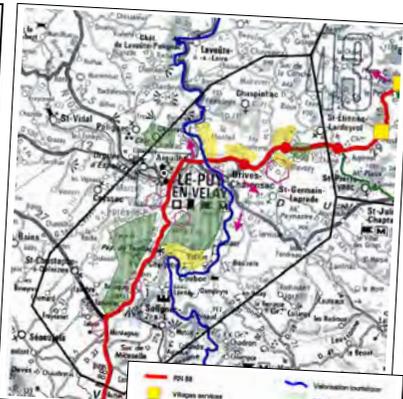
Seule agglomération majeure du département, le Puy-en-Velay, de par sa situation géographique (située au centre du département), économique (extrême pôle d'emploi et de services) et touristique (un des sites les plus pittoresques) constitue le pôle moteur du Velay.

L'activité de l'agglomération à long terme a été préservée de par son éloignement des principales plaines urbaines. Son développement reste néanmoins très anisotrope. L'activité touristique et les revenus des retraités en sont les principaux moteurs. Avec l'ouverture sur les agglomérations lyonnaises et stéphanoises, le bassin du Puy devra élaborer une stratégie de valorisation qui devra s'appuyer sur ses atouts propres (qualité urbaine et paysagère, site patrimonial, tradition religieuse, offre de services...) et mettre en place les synergies avec le territoire rural qui l'entoure.

Le contournement Est du Puy-en-Velay, qui fait suite au contournement Nord et Ouest déjà réalisés, présente donc des enjeux particuliers pour le bassin du Puy : nouvelle centralité à retrouver, nouveaux quartiers urbains à créer, valorisation du potentiel économique, utilisation optimale de la voirie pour donner à voir le paysage étonnant de l'agglomération.

Une mise en valeur paysagère depuis l'axe ainsi qu'une requalification de certains espaces d'implantation :

- mise en valeur et préservation des vues depuis l'axe sur la ville patrimoniale et sur la vallée de la Loire ; la traversée d'infrastructure en 5 minutes : il faut donc élaborer une scénographie de découverte depuis l'axe. La perspective depuis les hauteurs de Bessy (en venant de Saint-Etienne) et la vue sur la plaine de St Germain, le Meygal et le Mézenc (en venant du Puy) sont également à traiter dans un souci qualitatif.
- renforcement du pôle touristique du Puy-en-Velay, enjeu majeur pour l'agglomération qui passe notamment par une requalification des entrées de ville (Brosses-Chaussées, le Puy) et des entrées touristiques vers les secteurs phares (vallée de la Loire et Mézenc).
- renforcement du pôle économique du Puy-en-Velay qui depuis quelques années perd des emplois : un traitement qualitatif et chorégraphique des zones d'activités s'impose sur les ZA de St Germain-Bessy, Brosses-Chaussées, Coubron, le Puy-Tréhou, les Brosses et les Fouches.
- réorganisation de la trame urbaine : restructuration du cadre urbain, requalification de la réflexion sur le devenir des plateaux d'Urbanisme et architecturaux des constructions.
- maîtrise de l'urbanisation autour de la voirie et notamment des échangeurs dans le cadre d'un schéma de cohérence territoriale.
- traitement qualitatif des cours d'eau permettant une mise en valeur touristique de la



34

déficit d'image),

- assurer le développement de l'arrière-pays,
- structurer le territoire à partir de certains espaces-clés,
- encourager la mise en valeur touristique des secteurs ruraux,
- valoriser la dynamique créée par la N88,
- intégrer la qualité paysagère dans toutes les politiques d'aménagement,
- privilégier le portage de projets intercommunaux afin de mettre en place une politique solidaire entre les territoires,
- mettre en place des procédures permettant de caractériser la qualité des produits de la Haute-Loire,
- mesurer les conséquences de la 2x2 voies par la mise en place d'une structure d'observation des effets de la N88,
- mettre en place des opérations de promotion sur l'ensemble de l'axe.

### Ce que dit la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)...

Elle rappelle les intérêts du projet de contournement :

- une fonction de rocade et de desserte correcte de l'agglomération,
- un désenclavement pour les régions du sud du Puy-en-Velay (diminution des temps de parcours vers Saint-Etienne et Lyon),
- une nécessité pour la fluidification du trafic, la sécurisation des conditions de circulation, l'amélioration de la qualité de vie en centre-ville et la desserte des quartiers,
- l'amélioration du niveau de services aux usagers (aire de repos, signalisation, bornes d'appel d'urgence,...),
- la prise en compte de l'environnement et la réduction des impacts sur le milieu urbain, le milieu naturel, l'environnement acoustique et le paysage,
- une infrastructure offrant des perspectives de développement économique.

## 1.4 Rappel des objectifs de la politique du 1% Paysage et Développement

La circulaire interministérielle du 30 mars 2005, relative à la Politique du 1% Paysage et Développement sur le réseau routier national, précise dans son annexe 2, les axes et sections retenus, entrant dans le champ d'application de cette politique ; la N88 Saint-Étienne / Toulouse y figure.

La politique du 1% Paysage et Développement a été engagée en 1989 sur les autoroutes A75 et A20, et a été progressivement étendue aux grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières. Elle produit un effet «levier» fort pour développer des projets partenariaux exemplaires et des actions pédagogiques sur les paysages aux abords des nouvelles infrastructures routières.

Cette politique vise à faire de la valorisation des paysages des territoires traversés un facteur de développement économique et touristique. Elle est fondée sur la volonté de conduire la démarche en étroite collaboration avec les collectivités et les acteurs locaux. Il s'agit d'une démarche de projet qui repose sur la concertation pour définir des objectifs partagés, contractualisés dans le cadre du programme d'actions.

L'objectif poursuivi par la politique du 1% Paysage et Développement est, en partant d'une analyse des territoires et des milieux traversés, de mettre en évidence leurs principaux enjeux, pour maîtriser les effets induits par l'infrastructure tout en promouvant les valeurs naturelles, culturelles, fonctionnelles, esthétiques et émotionnelles des paysages et leur évolution qualitative.

Politique d'axe, elle est avant tout une politique d'accompagnement du projet d'infrastructure et une démarche incitative à l'attention des acteurs locaux, afin de les amener à une meilleure prise en compte des atouts de leur territoire pour développer de nouvelles activités dans les espaces proches de la future infrastructure. Elle incite aussi ces mêmes acteurs locaux, à mettre en place des actions de mise en valeur paysagère ou de développement touristique en favorisant le développement cohérent et durable de ces territoires.

Les actions envisagées au titre de la politique du 1% Paysage et Développement concernent les espaces situés à l'extérieur de l'emprise routière et inscrits dans un périmètre de co-viabilité ou de projet pertinent.





## 1.5 Rappel du contenu du dossier d'axe

La politique du 1% Paysage et Développement est basée sur une démarche partenariale entre l'État et les collectivités locales. Cette démarche se traduit par l'élaboration d'un dossier appelé «Dossier d'axe», dont les éléments décrits ci-dessous sont élaborés en collaboration avec les représentants locaux des différents départements ministériels, ceux des collectivités publiques et les acteurs sociaux-économiques concernés par la mise en oeuvre de cette politique. Il comprend :

### > Un diagnostic du paysage

Ce diagnostic, comprend :

- l'état initial mettant en évidence les potentialités paysagères des territoires à traverser (richesse des patrimoines naturels, architecturaux et culturels, cadre de vie ou de travail, activités culturelles ou de loisirs) ;
- les perspectives de développement des territoires à moyen terme, en lien ou à proximité de l'aménagement routier projeté et leurs impacts paysagers prévisibles ;
- la présentation des enjeux en termes de préservation et de valorisation du paysage.

### > Une charte d'objectifs présentant les grandes orientations.

Elle comporte notamment :

- la détermination des zones à l'intérieur desquelles des actions pourront être éligibles : les entités paysagères qui comprennent la route et les autres entités de territoires sous influence de la route ;
  - la fixation, pour chacune de ces entités, des principaux objectifs à atteindre en matière de développement et de valorisation des territoires et de leur environnement. Ces zones sont en principe constituées des aires de visibilité et de covisibilité définies comme étant les territoires ou parties de territoires traversés par l'infrastructure, visibles de celle-ci ou desquels une des parties de l'infrastructure est visible (chaussées, ouvrages d'art, dépendances, murs ou merlons anti-bruit...).
- Ce territoire, clairement explicité, définit précisément le périmètre d'éligibilité des actions subventionnables.

### > Un programme d'actions prévisionnel de gestion des espaces remarquables et de valorisation des paysages dans une logique de développement local.

Toute action locale devant s'inscrire dans une réflexion globale, son élaboration pourra s'appuyer sur la méthodologie relative aux plans de paysage. Ces actions sont, d'une façon générale, portées par une collectivité locale.

Le programme d'actions doit obligatoirement être validé par le comité national de gestion et de suivi (CNGS) de la Politique du 1% Paysage et Développement.

Le programme d'actions est signé par les principaux financeurs et maîtres d'ouvrage s'engageant dans des actions au titre du 1% Paysage et Développement.



## 1.6 Une méthodologie participative pour l'élaboration du Dossier d'Axe

Il a été proposé par l'équipe en charge de l'étude, d'élaborer le dossier d'Axe de façon collaborative avec l'ensemble des acteurs du territoire concerné :

*« L'enjeu majeur de cette étude nous semble être dans un premier temps d'essayer de comprendre et de décrire les différentes expériences paysagères et sensibles qui jalonnent cet itinéraire. Cet "état des lieux" permettra de dégager les grands principes de préservation, de développement et de mise en valeur des éléments fondamentaux qui, autour du bassin du Puy-en-Velay, amènent à vivre une expérience particulière.*

*Dans un deuxième temps, il s'agit de partager cet état des lieux en le croisant avec les intentions et les projets des acteurs locaux. Là est tout l'enjeu de l'étude : **inventer une manière collective de voir, de dire et (a)ménager les territoires riverains du contournement afin d'en programmer l'avenir durablement.** »*

(extrait de la proposition méthodologique)

L'équipe s'est positionnée dans l'objectif de mener à bien ce travail de réflexion / construction collective en prenant en compte les particularités spatiales, environnementales, socio-économiques et culturelles du site (histoire, géologie et géomorphologie, faune et flore, occupation et usages humains). L'intérêt de la mission est donc de parvenir à une mise en perspective de l'avenir de ce territoire, en bâtissant collectivement une stratégie d'intervention qui s'attache prioritairement aux qualités des lieux.

La METHODOLOGIE PARTICIPATIVE a privilégié :

- Une **approche sensible du site**, permettant l'expression des différentes expériences, par le biais d'une connaissance physique et culturelle approfondie des territoires traversés. L'expérience du terrain a été ici une priorité.
- Une **concertation permanente avec la DREAL Auvergne**, maîtrise d'ouvrage de la mission par des temps de concertation et d'échanges techniques réguliers tout au long de la démarche.
- Une **mobilisation appropriée des acteurs locaux** par la démarche proposée qui invite à la co-construction d'un projet de territoire.
- Un **travail collaboratif** qui s'est fait à partir d'une analyse en « regards croisés » :
  - > au sein de l'équipe d'intervenants elle-même, sur le terrain, (paysagistes, consultant environnement, consultant en développement local et soutenable, photographe),
  - > en associant la DREAL et ses partenaires à notre équipe technique selon un dispositif d'ateliers de travail rassemblant les partenaires du comité technique et les élus ou représentants des collectivités locales.

La démarche d'élaboration du dossier d'axe a mobilisé de janvier 2013 à janvier 2014, deux instances. En effet, outre le comité de pilotage (instance de décision) mis en place en octobre 2012, un comité technique (instance de travail) a été mis en place et animé dans le cadre de cette démarche (cf. comptes-rendus en annexes).

Ce dernier s'est réuni à 5 reprises :

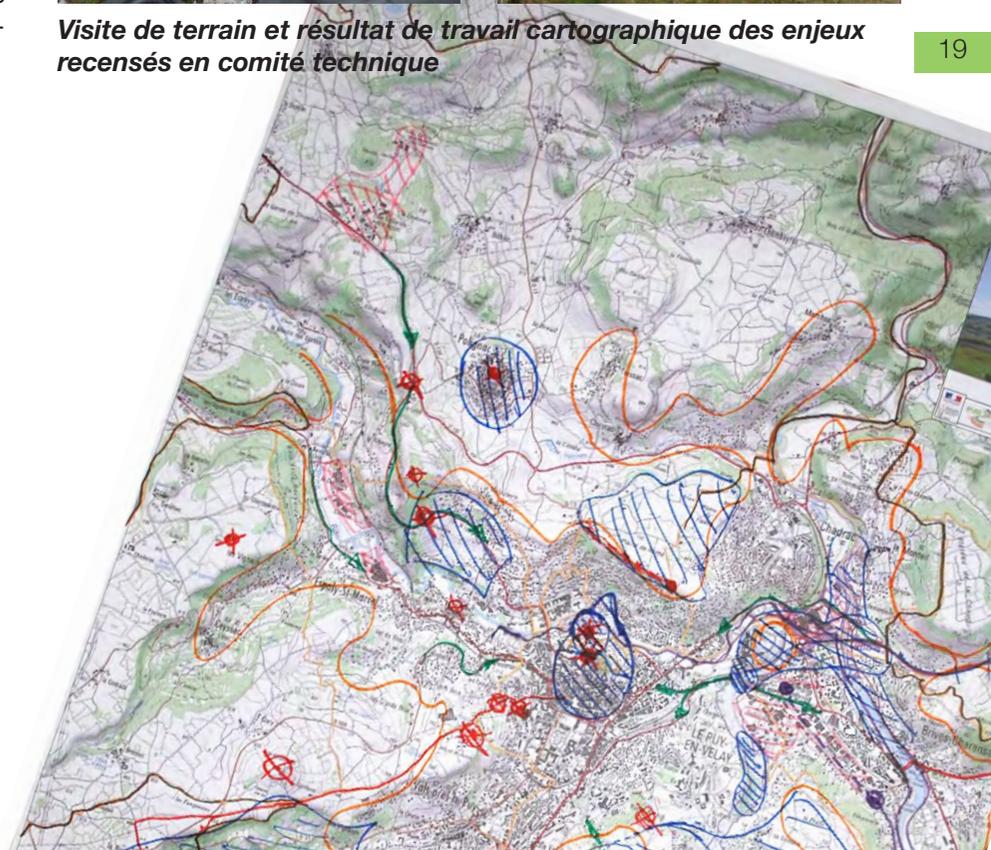
- le 16 janvier 2013, lors du lancement de la mission pour expliquer le travail de co-production à mettre en place.
- le 15 janvier 2013, lors d'une visite collective de terrain,
- le 28 mars 2013, lors d'un séminaire de travail autour du diagnostic partagé,
- le 25 juin 2013, lors d'un séminaire de travail autour de la charte d'objectif et de la définition d'un périmètre de projet pertinent,
- le 27 septembre 2013, lors d'un séminaire de travail autour de la programmation des actions.

Le travail réalisé dans le cadre de ces séminaires techniques a été régulièrement présenté, débattu et validé lors de 4 réunions du comité de pilotage durant l'élaboration du dossier d'axe : le 29 avril 2013 (diagnostic partagé), le 11 juillet 2013 (charte et périmètre de projet), le 17 octobre 2013 (programme d'actions) et enfin le 16 janvier 2014 (présentation du dossier final).

Suite au comité technique du 25 juin 2013 et à partir du travail sur le périmètre de projet pertinent, le territoire initial (comprenant les 6 communes de Chadrac, du Monteil, de Brives-Charensac, du Puy-en-Velay, de Coubon et de Cussac-sur-Loire) a été élargi à 11 communes de manière à asseoir la cohérence du projet de territoire. Dans ce sens, le comité de pilotage du 11 juillet a validé l'ouverture des comités technique et de pilotage à ces nouvelles communes.



**Visite de terrain et résultat de travail cartographique des enjeux recensés en comité technique**



Le déroulement de la démarche s'est déroulée selon 3 phases :

### **Phase 1 : De l'état des lieux, base d'un diagnostic partagé, aux grands enjeux.**

- 1.1 L'arpentage du terrain et étude de la bibliographie existante, visite sur site avec les acteurs concernés
- 1.2 Les rencontres avec les représentants des collectivités (élus et techniciens)
- 1.3 L'analyse partagée de la qualité des lieux
- 1.4 L'atelier de mise en partage de l'état des lieux avec les acteurs du territoire pour une co-construction du diagnostic
- 1.5 Présentation du travail de diagnostic, des enjeux et des premières orientations en Comité de pilotage

### **Phase 2 : Des grands enjeux / problématiques aux choix des objectifs territorialisés**

- 2.1 Travail d'élaboration par l'équipe d'une première définition des « aires de co-visibilité » et d'une première trame de charte d'objectifs
- 2.2 Atelier de partage et d'appropriation des « aires de co-visibilité » et des objectifs et orientations de projet par zones (première trame de charte)
- 2.3 Mise en forme de la charte d'objectifs et présentation au Comité de pilotage

### **Phase 3 : La programmation des actions**

- 3.1 La construction collective d'un programme prévisionnel d'actions avec les partenaires techniques et financiers
- 3.2 La présentation du programme prévisionnel d'actions en Comité technique
- 3.3 La présentation du programme prévisionnel d'actions en Comité de pilotage
- 3.4 La formalisation du dossier d'axe
- 3.5 La présentation et validation du dossier d'axe en CNGS

*Remarques : Le diagnostic présenté ici est donc le fruit d'un travail collectif avec l'ensemble des acteurs du territoire, élus, associations, personnes-ressources, Etat, techniciens des collectivités et des chambres consulaires... Le diagnostic contient des informations factuelles mais aussi des analyses plus subjectives présentées sous la forme de paroles d'acteurs issus des entretiens et des ateliers. Elles sont volontairement anonymes.*

## **LISTE DES PERSONNES CONTACTÉES ET/OU RENCONTRÉES**

### **Les Mairies des communes**

Jean-Claude FERRET, Maire de Brives-Charensac, Alain GRAND, Jacques PEATIER, adjoints, Michel DAVID, responsable des services techniques  
Gérard CONVERT, Maire de Chadrac  
Adrien DEFIX, Maire de Coubon  
Jean-Paul BROSSIER, Maire de Cussac-sur-Loire, Jean-Pierre THERON, adjoint  
Roger PRADIER, Maire du Monteil  
Bernard BONNAL, Maire de Solignac-sur-Loire  
Alain ROYET, Maire de Vals-Près-Le-Puy, Max HUGUENIN, adjoint, Didier PORTAL, responsable des services techniques  
Daniel EXBRAYAT, Maire de Saint-Germain-Laprade  
Michel ROUSSEL, Maire d'Aiguilhe  
Jacques VOLLE, Maire d'Espaly-Saint-Marcel, Didier PORTAL, adjoint, Grégory ROCHETTE, responsable des services techniques  
Michel CHAPUIS, Pierre ROBERT, Jean-Louis BOUILHOL, adjoints au Maire du Puy-en-Velay  
Thierry LOTOING, Maire de Polignac  
Jean-Yves REYNAUD, Maire de Ceyszac-la-Roche

### **La Communauté d'agglomération**

Michel JOUBERT, Président de la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay  
Adrien DEFIX, Vice-président aux équipements et travaux à la CAPEV  
Corinne GONCALVES, Vice-présidente à l'animation et à l'action touristique de la CAPEV  
Bernard PIERRE, Vice-président aux affaires administratives, juridiques et financières à la CAPEV  
Gérard CONVERT, Vice-président aux affaires administratives, juridiques et financières à la CAPEV  
Willy GUIEAU, Vice-président au développement durable et au cadre de vie à la CAPEV  
Catherine BOUAMRANE et Orane LELEU, Service Habitat et Aménagement à la CAPEV  
Emmanuel VENDE, Chargé de mission développement économique à la CAPEV  
Luc JALADE, Animateur Voie verte à la CAPEV  
Jean PERRET, directeur des services techniques de la CAPEV

### **Le Pays du Velay**

Michel JOUBERT, Président du Pays du Velay  
Laurence VIGNAL, animatrice Pays du Velay et Syndicat mixte (SCOT)

### **Le Conseil général**

Michel JOUBERT, Vice président du Conseil général de la Haute-Loire  
Jean-Claude FERRET, Conseiller général  
Gérard CONVERT, Conseiller général  
Marc BOLEA, Conseiller général  
Pierre ROBERT, Conseiller général  
André LAURANÇON, directeur des services techniques  
Xavier DELPY, Maison départementale du Tourisme

### **Les chambres consulaires et syndicats**

Jean-Paul ISSARTEL, Directeur adjoint CCI Le Puy-en-Velay  
Jean-Pierre NICOLAS, directeur adjoint Chambre d'agriculture Haute-Loire  
Denis BERSOT, directeur du Syndicat Départemental des Energies 43

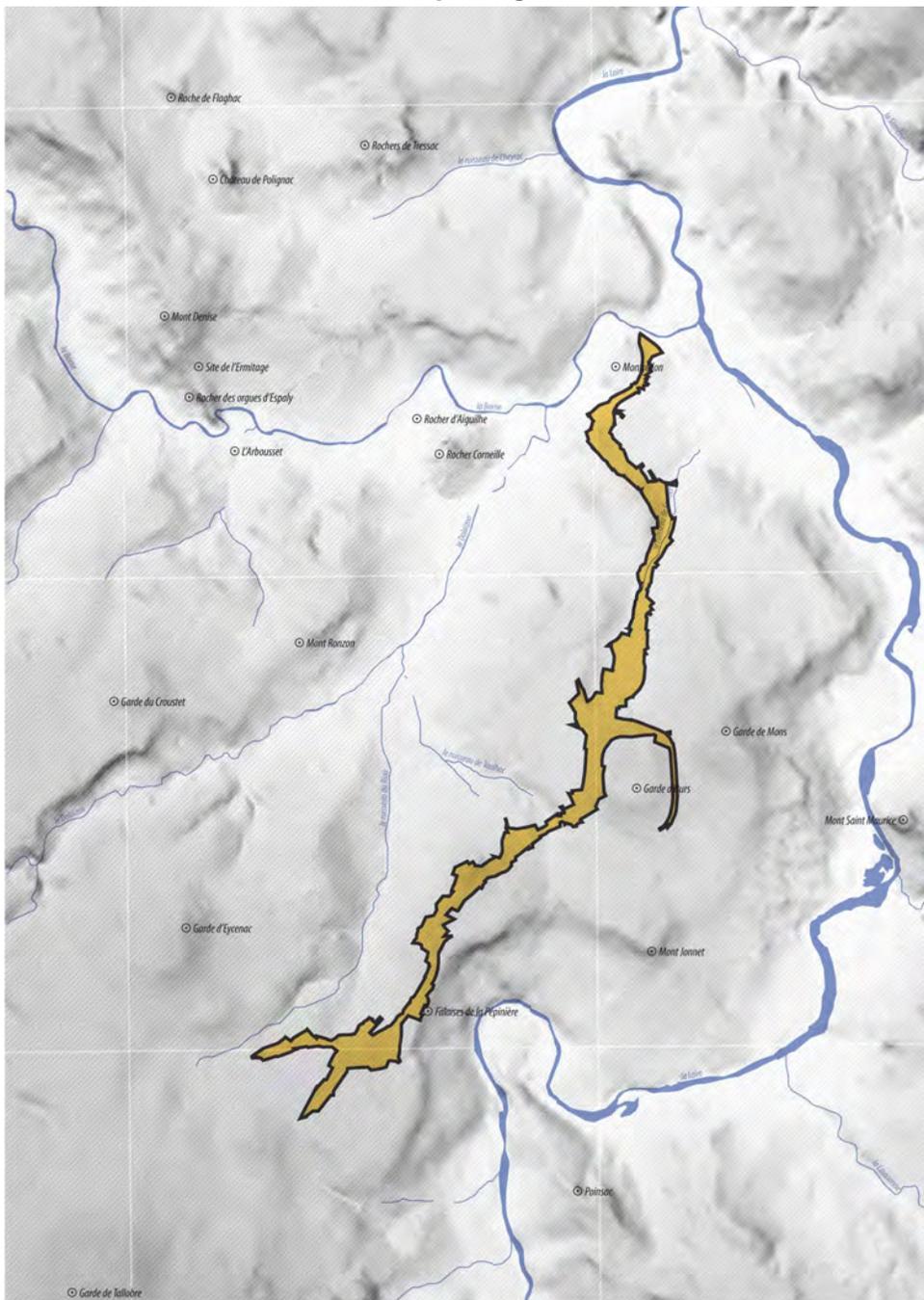
### **Les associations et autres personnes ressources**

Jean-Paul GRIMAUD, directeur de l'Office de Tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay  
Corinne GONCALVES, Présidente de l'Office de Tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay  
Willy GUIEAU, directeur du CPIE du Velay  
Alain MERMINOD, président de l'Association « Préservons l'avenir à Ours-Mons-Taulhac »  
Jacky CRESPIY, Hôtelier au Puy-en-Velay  
Paul BRUNEL, Délégué Association SPPEF

### **Les services de l'Etat**

Régis CASTRO, Secrétaire Général de la Préfecture de Haute-Loire  
Gilles LAMBERT, DREAL Auvergne / Service STDS  
Dominique MONTAGNE, DREAL Auvergne / Service STDS-TMD  
Chantal EDIEU, DREAL Auvergne / Service SMO  
Eric SEPTAUBRE, DREAL Auvergne / Service SMO  
Olivier GRANGETTE, DDT Haute-Loire  
Dominique BRUNON, Chef du STAP Haute-Loire  
Laura JOUBERT, Architecte, STAP Haute-Loire  
Jean-Pierre GORON, DDT Haute-Loire  
Christine DUVIEUSART, DREAL Auvergne / STELEP  
Bertrand RETIF, Paysagiste-conseil de l'Etat / DREAL Auvergne

## Carte des éléments de reliefs et d'hydrologie



 Emprise foncière de la voie de contournement du Puy-en-Velay

## Carte des ensembles et des unités de paysages



Ensembles de paysages  
(d'après l'atlas régional des paysages d'Auvergne - 013)

Unités paysagères

## 2. ELÉMENTS D'ÉTAT DES LIEUX

### 2.1 Carte d'identité géographique du territoire

Au cœur du département de la Haute-Loire, le bassin du Puy-en-Velay constitue le pivot de plusieurs grands ensembles paysagers. Faisant géographiquement partie de la vallée de la Loire en lien étroit avec le bassin de Brives-Charensac, les transitions avec les paysages voisins sont relativement franches et marquées. Au nord et à l'ouest, c'est le Devès qui offre sur ses hauts de versants abrupts, des percées sur la ville et ses monuments. Au-delà de la vallée et des gorges de la Haute-Loire, c'est le Mézenc et ses hautes terres qui occupent la frange est avec le Meygal et ses succs éminents et boisés. Formé par la confluence vers la Loire de plusieurs rivières et ruisseaux venus des plateaux alentours, le bassin du Puy-en-Velay est une dépression brutale, un « creux », un « puits »... La toponymie reflète toute la complexité du site. Le terme « Puy » (podium en latin) désigne une éminence : le creux du Puy est encombré de pics, promontoires et autres rochers saillants. Magnifiés par l'architecture ou laissés à la nature, ils concourent à la mise en scène du paysage.

Le contournement traverse ces espaces chahutés et invitera le visiteur en transit ou en séjour à une expérience paysagère singulière entre ce fameux bassin, la Loire et le plateau volcanique du Devès, terre d'excellence agricole et d'élection pour la lentille. Le contournement est un projet majeur pour le territoire de l'agglomération ponote et au-delà.



*Panorama sur le bassin du Puy-en-Velay depuis le mont Denise*

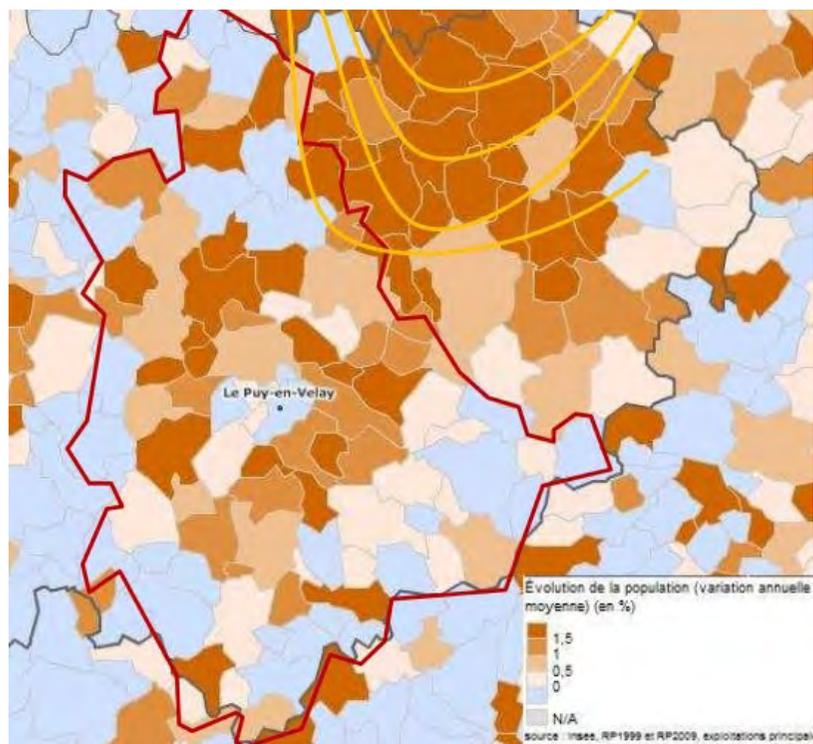
## 2.2 Une désertification de la ville-centre au profit d'une péri-urbanisation importante

### Evolution du nombre d'habitants de la Communauté d'agglomération du Puy en Velay

	1968	1975	1982	1990	1999	2009
Population	50 459	54 721	56 946	57 500	57 354	58 224
Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	111,2	120,6	125,5	126,7	126,4	128,3

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2009 exploitations principales.

### Variation annuelle de population (en%) entre 1999 et 2009



> La démographie au niveau de l'agglomération est relativement stable : +1,5 % entre 1999 et 2009, exclusivement du au solde naturel positif (solde migratoire nul entre 1999 et 2009).

Malgré tout les situations communales sont contrastées :

- La ville-centre perd régulièrement des habitants, et ce, depuis plusieurs décennies :
- 30 % entre 1975 et 2009 avec un fort déficit du solde migratoire. La ville du Puy-en-Velay se vident inexorablement et les indices sont nombreux (bâtements vacants, dégradés, commerces fermés...). La commune est passée sous la barre des 20 000 habitants dans les années 2000 pour ne compter, aujourd'hui, plus que 18 600 habitants. Aussi la part de la population de la commune du Puy-en-Velay dans la population de l'agglomération est passée de 50 % (en 1968) à 33 % (en 2009).

- Les communes de première couronne (Aiguilhe, Vals-près-le-Puy, Espaly-Saint-Marcel, Chadrac, Brives-Charensac) voient leur population stagner voire diminuer, après une période de forte croissance démographique (années 70 / 80). A l'inverse les communes plus éloignées de la ville-centre (Cussac-sur-Loire, Coubron, Ceyszac-la-Roche, Pognac) voient leur dynamisme démographique se poursuivre (arrivée de nouveaux habitants en provenance notamment de la ville-centre) mais le rythme de progression tend à ralentir. On assiste à un exode urbain vers des communes offrant encore des terrains constructibles à des prix abordables. Ce sont ces communes qui participent à la stabilité démographique de l'agglomération.

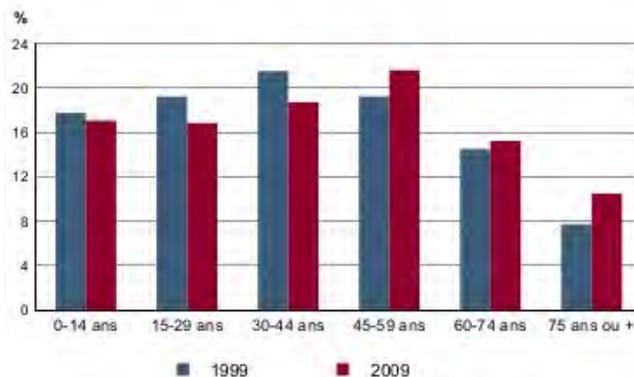
### PAROLES D'ACTEURS...

« l'enjeu, aujourd'hui pour nos communes, c'est de fixer les populations qui se sont installées. »

« pendant longtemps chacun a construit où il voulait et comme il voulait... »

> La population subit globalement une tendance au vieillissement. Pour autant la part de jeunes à l'échelle de l'agglomération mais aussi à l'échelle des communes de première et deuxième couronne reste importante. Le graphique de la population par tranches d'âge illustre cela.

- > Part des moins de 20 ans
  - sur l'agglomération : 23,6 %
  - en Haute-Loire : 23,6 %
  - en Auvergne : 21,7 %
  - à Cussac : 26,9 %
  - au Monteil : 25,1 %
  - à Coubron : 24,8 %
  - au Puy-en-Velay : 22,3 %
  - à Chadrac : 21 %
  - à Brives-Charensac : 20,9 %
  - à Blavozy : 27 %
  - à St Germain-Laprade : 25,6 %
  - à Solognac : 24,1 %
  - à Vals-près-le-Puy : 21,8 %

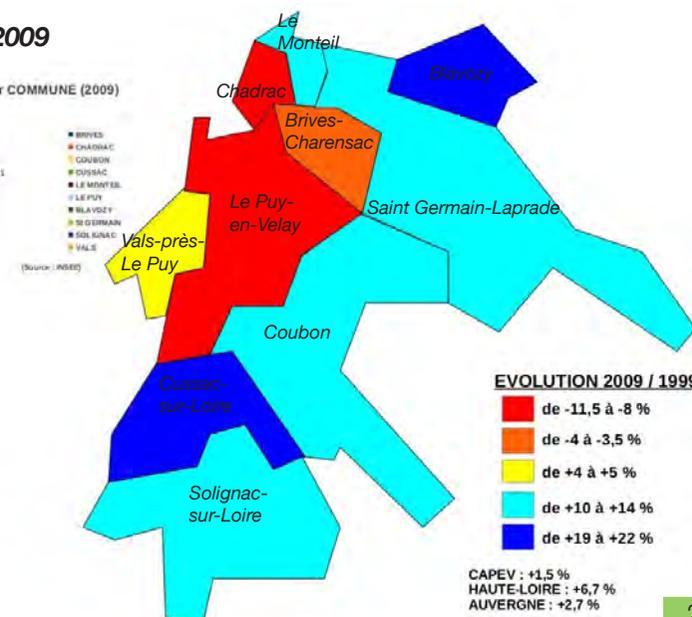
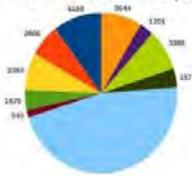


Population de la Communauté d'Agglomération par tranches d'âge (Source : INSEE)

### Population en 2009

(Source : INSEE)

NOMBRE d'HABITANTS par COMMUNE (2009)



> La tendance au vieillissement est clairement perceptible sur ce même graphique. Seules les 3 tranches supérieures (45 ans et +) sont en augmentation tandis que les tranches inférieures (0 à 44 ans) diminuent.

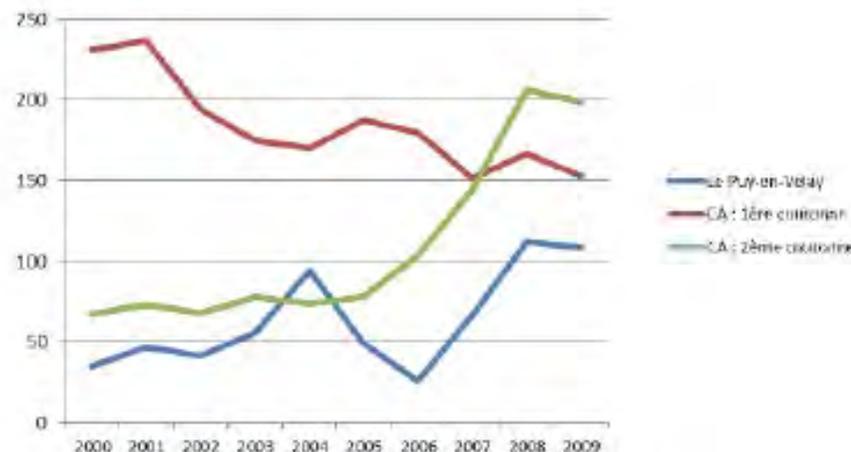
> On remarque une forte croissance des ménages composés d'une seule personne : +25 % entre 1999 et 2009. Ce fait sociétal s'observe également à l'échelle nationale. De plus le nombre de logements augmente plus rapidement que le nombre d'habitants : +10,8 % entre 1999 et 2009 (croissance démographique : +1,5%).

## PAROLES D'ACTEURS...

« le rythme d'urbanisation va ralentir »

« le PLH a entraîné une diminution considérable des zones constructibles... cela va tout ralentir, y compris l'économie ; on passe d'un extrême à l'autre ! Dans le même temps, c'est vrai que les ménages n'ont plus les moyens de faire construire : le nombre de permis de construire a beaucoup diminué... »

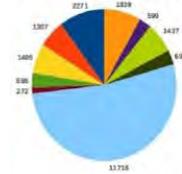
### Evolution de la construction de logements au sein de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay



## Logement en 2009

(Source : INSEE)

NOMBRE de LOGEMENTS par COMMUNE (2009)



■ BRIVES  
■ CHADRAC  
■ COUBON  
■ CUSSAC  
■ LE MONTEIL  
■ LE PUY  
■ BLAVOZY  
■ SAINT GERMAIN  
■ SOLIGNAC  
■ VALS

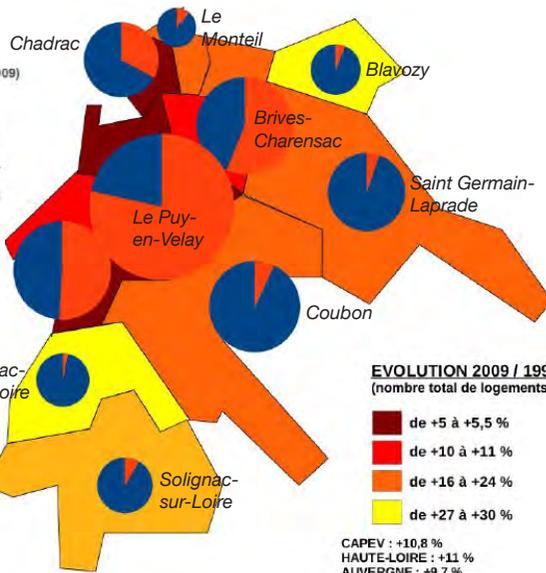
Vals-près-Le Puy

Cussac-sur-Loire

DONNEES CAPEV



Appartements (%)  
Maisons (%)



### > Le territoire est fortement marqué par la péri-urbanisation.

La ville médiévale contrainte par son site s'est étendue dans un premier temps sur les versants du bassin (Aiguilhe, Vals-près-le-Puy, Chadrac, Polignac) puis dans un deuxième temps sur les plateaux et dans les vallées. Cette extension urbaine s'est accélérée dans les années 80 et s'est calquée sur le maillage routier existant. La péri-urbanisation s'explique d'une part par les contraintes géomorphologiques du bassin du Puy-en-Velay qui en limitent son extension, mais également par un fort attrait sociétal pour l'habitat individuel de type pavillonnaire nécessitant de l'espace sur des terrains plats si possible. Après plusieurs décennies de péri-urbanisation qui ont vu l'extension de l'aire urbaine du Puy-en-Velay, les constats peuvent être posés :

- des extensions en linéaire, en mitage ou sous forme de lotissement,
- un fort impact des aménagements routiers,
- une banalisation de l'identité des lieux : absence de centralité, superposition de quartiers résidentiels sans lien entre eux, architecture pavillonnaire.

> La raréfaction des espaces disponibles à la construction dans la ville-centre et les communes de la première couronne, oblige les élus à lancer d'importants projets de redensification et de renouvellement urbain. On peut citer au Puy-en-Velay la réhabilitation des anciennes usines Fontanille en logements, l'ANRU du quartier de Guitard, ou encore le nouveau quartier de la gare à Brives-Charensac.

> L'offre de logements varie d'une commune à l'autre avec une sur-représentation des appartements et du locatif en ville-centre qui sont en cours de réhabilitation. A l'inverse, l'offre des maisons individuelles et de la propriété est sur-représentée dans les communes de Cussac, Le Monteil, Coubron ...

Seules les communes de Brives-Charensac et Chadrac ont un parcours résidentiel (voir définition ci-contre) relativement complet et équilibré. C'est à dire que l'offre de logement est diversifiée et que la commune propose à la fois des petits logements locatifs pour des jeunes couples ou personnes seules, des maisons individuelles pour les familles ainsi que des logements adaptés à proximité des services et des commerces pour les personnes âgées.

> La ville-préfecture concentre une grande majorité des services et des équipements comme l'hôpital, les lycées, les services de l'Etat, la piscine, le théâtre... L'architecture y est donc diversifiée, du monument historique, au grands immeubles des années 80 en passant par des constructions contemporaines comme l'hôpital.

### DÉFINITION : PARCOURS RÉSIDENTIEL

Le parc de logement comprend des types d'habitat différents par leur forme urbaine : collectifs, maisons individuelles, maisons de ville, ou par leurs statuts d'occupation : locatif, propriétaire, résidents dans un foyer, résidence secondaire, logement vacant. La diversification des types d'habitat doit permettre à ce que, dans un bassin de vie, chaque ménage puisse accéder à un type d'habitat en adéquation avec ses ressources, et répondant le mieux possible à ses aspirations à différentes périodes de sa vie. C'est ce qu'on appelle le parcours résidentiel.

### PAROLES D'ACTEURS...

« en fait, Le Puy et sa première couronne ont besoin d'une réflexion stratégique par ensembles urbanisés et non par commune »

« les communes de l'ancien district forme une seule et même commune en terme de fonctionnalités »

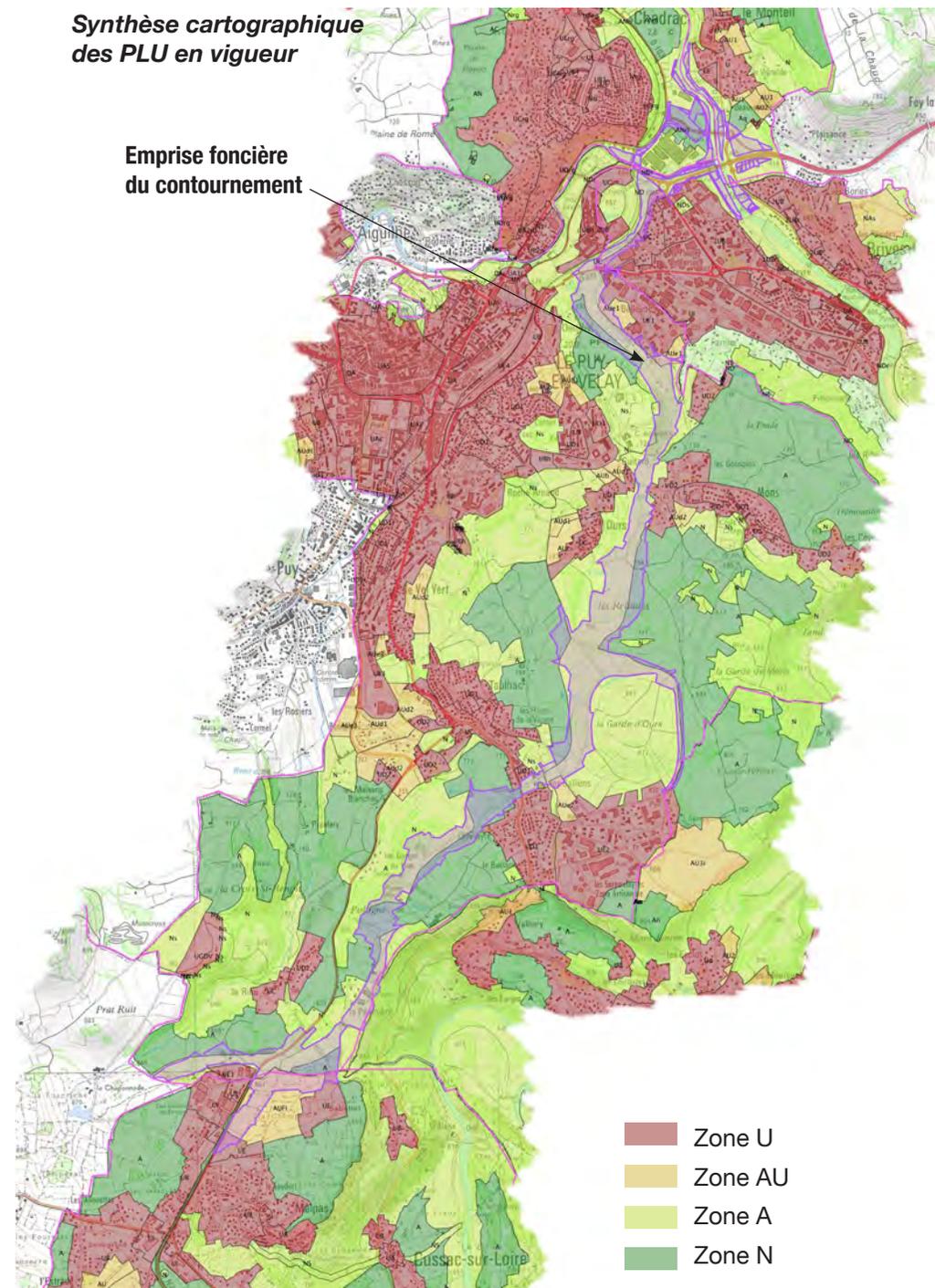
- > **Les stratégies politiques urbaines s'affirment localement** au travers :
- des documents d'urbanisme à l'échelle communale, qui traduisent une forte volonté de redensification et de maîtrise de l'étalement urbain,
  - d'un Programme Local de l'Habitat (PLH) à l'échelle de la Communauté d'agglomération, qui a notamment défini des zones prioritaires en matière d'urbanisation (notamment le centre ancien du Puy-en-Velay),
  - d'un projet de Schéma de Cohérence Territoriale, à l'échelle du Pays du Velay en cours d'élaboration.

- > Après analyse des documents existants et de nombreux entretiens, il apparaît que sur le tracé du futur contournement :
- les zones sont majoritairement « naturelles » (au sens de la nomenclature des PLU),
  - la situation des villages et hameaux (Ours, Mons,...) est particulière,
  - un développement urbain est actuellement exclusivement pavillonnaire,
  - des terrains plats agricoles à proximité de la ville du Puy-en-Velay peuvent s'apparenter à un potentiel de réserve foncière,
  - les commerces, services et équipements sont relativement éloignés,
  - la gestion de l'assainissement et des eaux de ruissellement sont une problématique importante,
  - le caractère rural est encore présent grâce à une activité agricole dynamique.

## PAROLES D'ACTEURS...

« l'habitat s'est beaucoup densifié depuis le démarrage du projet de contournement : au moment de sa réalisation, il traversera des zones urbanisées : l'objectif de desserte plus rapide est-il toujours d'actualité ? »

## Synthèse cartographique des PLU en vigueur

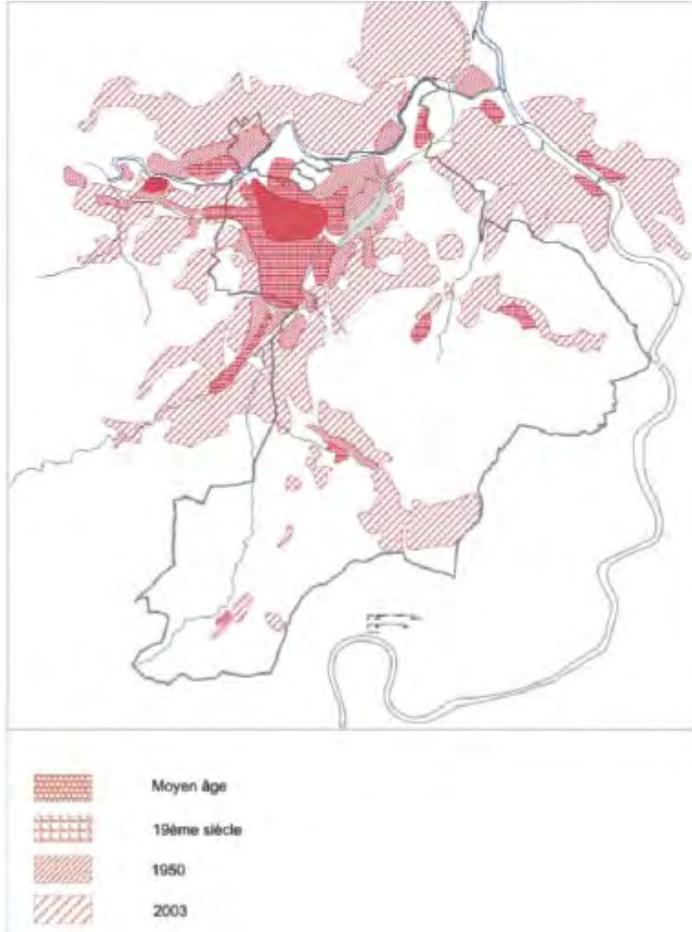


> **L'évolution du tissu urbain du bassin du Puy-en-Velay peut s'observer en images**

- La cartographie de l'emprise des zones urbanisées depuis le moyen-âge jusqu'à 2003 présente la même dynamique urbaine d'extension sur les versants et dans les vallées.

- La comparaison de photographies aériennes (1948 / 2010) illustre la dynamique de construction le long des axes routiers et notamment la N88. Elle montre aussi l'importance de la trame verte et bleue dans le tissu urbain dense de la ville-centre, en lien avec les communes voisines (Loire, Dolaizon, Borne, jardin Henri-Vinay, jardins de la Borne... cf. § 2.8 *Un patrimoine paysager d'exception* - page 58).

**Carte de l'emprise des zones urbanisées depuis le moyen-âge jusqu'à 2003 - PLU du Puy-en-Velay**



**Photographie aérienne de 1948**  
PLU du Puy-en-Velay



**Photographie aérienne de 2003**  
PLU du Puy-en-Velay



- La série de clichés du bassin du Puy-en-Velay pris en 1964 (archives du STAP de la Haute-Loire) reconduite en 2013 (E. Boitier) montre la dynamique d'urbanisation sur les versants du bassin, sur des anciennes cultures en terrasse comme la vigne ou les vergers. Les clichés anciens présentent également une lecture évidente de la morphologie du site avec les coulées basaltiques ainsi que l'importance du fond de scène de la ville du Puy-en-Velay que constitue le plateau d'Ours-Mons. On dit qu'il représente le « jardin de la vierge » puisque c'est le morceau du territoire que la vierge regarde depuis le Mont Anis.

***Les quartiers de la Roche-Arnaud  
et du Val-Vert  
vus depuis le mont Ronzon***



1964



2013

**La vieille-ville du Puy et les quartiers  
de Guitard et du Val-Vert  
vus depuis le rocher Corneille**



Panorama du bassin du Puy-en-Velay  
Vue depuis le mont Anis, plateforme de la vierge.  
Au premier plan, la ville haute et la cathédrale,  
plus loin, l'avenue Foch et les quartiers de Guitard et Roche-Arnaud, ainsi que les gardes de Ours-Mons.  
Assemblage du 29/01/13 à partie de photographies de 1964. \*STAP43

1964



2013

*Sainte Marie et les quartiers de Roderie et du lycée Simone Weil vus depuis le rocher Corneille*



Panorama du bassin du Puy-en-Velay  
Vue sur Chadrac, colline de Montredon (Ste-Marie), Bellevue ,et le plateau de la Chaud en arrière-plan.  
Assemblage du 28/01/13 à partir de photographies de 1964. \*STAP43

1964



2013

**Le coteau de Chosson  
vu depuis le rocher Corneille**



Panorama du bassin du Puy-en-Velay  
Vue sur le coteau Aiguille-Chadrac  
Assemblage du 07/02/13  
à partir de photographies circa 1964, STAP43\*

1964



2013



*Le mont Denise, l'Ermitage et Espaly-Saint-Marcel  
vus depuis le rocher Corneille*

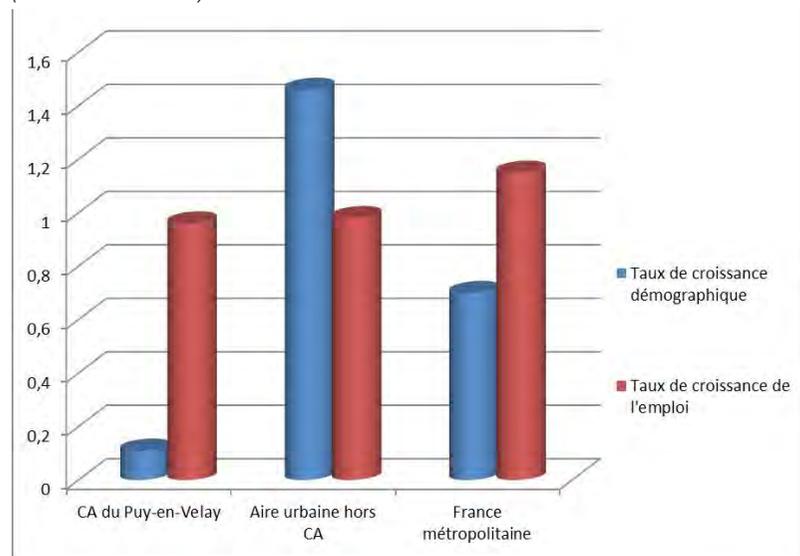
1964



2013

## 2.3 Une ville moyenne à l'économie résistante

**Comparaison des croissances de la population et de l'emploi**  
(Période 1999-2007)



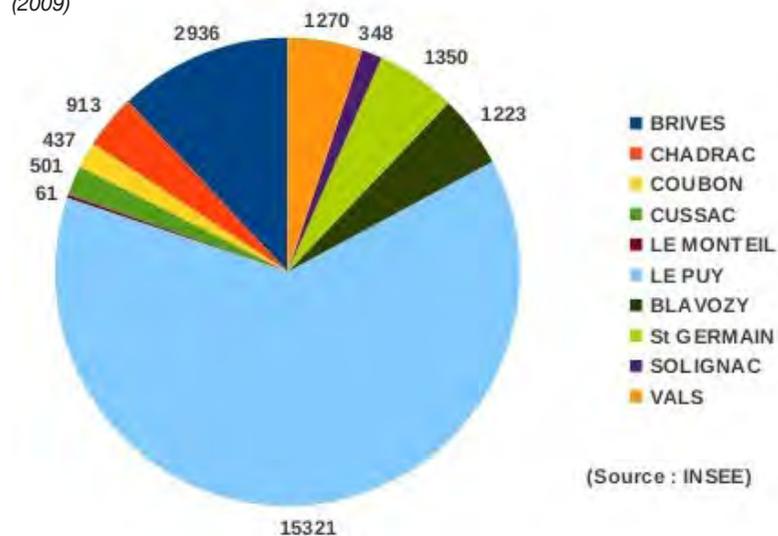
> Le bassin économique a longtemps été enclavé et replié sur lui-même, les facteurs endogènes de développement sont donc importants.

> La situation de l'emploi est globalement favorable sur l'agglomération.

La progression du nombre d'emplois (+7,3%) est plus importante que la croissance démographique (+1,5%) entre 1999 et 2009. Plus de 28 147 emplois (2009) sont recensés sur le territoire de la Communauté d'agglomération dont 54,5 % sur la seule ville du Puy-en-Velay (plus des deux tiers sont occupés par des habitants des communes périphériques).

Le cœur de l'agglomération est un centre économique qui polarise fortement toute la partie centrale du département, de par la présence des deux tiers des emplois avec une forte concentration d'emplois tertiaires dans la partie urbaine centrale (administrations, services, commerces).

**Nombre d'emplois par commune**  
(2009)



(Source : INSEE)

### PAROLES D'ACTEURS...

« on aménage des zones d'activités un peu partout (développement et diversification de l'offre) parce que ce sont les entreprises qui choisissent leur implantation. Il s'agit également d'un objectif de rééquilibrage vers le sud et l'ouest »

« cette stratégie de rééquilibrage à l'échelle de l'agglomération a aussi des effets positifs sur le transit routier parce qu'il permet la dispersion »

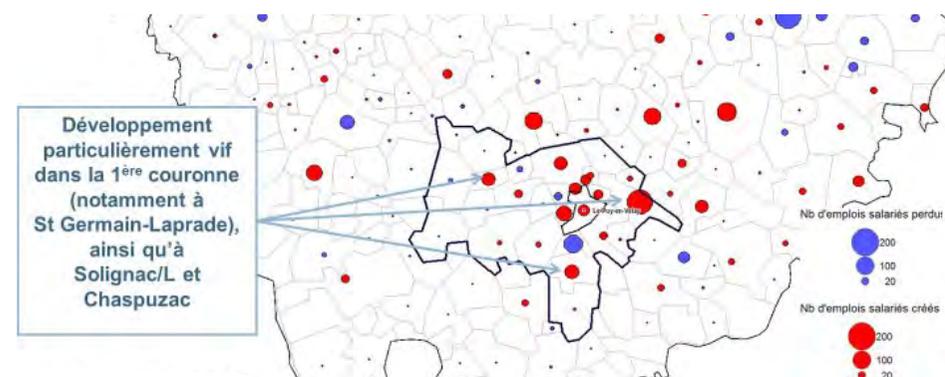
> **Le secteur industriel est bien présent et diversifié (environ 3 500 emplois en 2009, à l'échelle de la Communauté d'agglomération).** Malheureusement, il se renouvelle peu et est fragilisé par la conjoncture actuelle malgré une bonne résistance grâce à l'innovation et l'export de certaines entreprises comme Gauthier et Gagne.

> **L'offre commerciale poursuit son évolution à l'échelle de l'agglomération.** L'activité commerciale représente environ 4 000 emplois pour une zone de chalandise de 100 000 habitants. De nouvelles enseignes et de nouveaux modes de distribution (« drives » alimentaires,...) apparaissent dans les zones commerciales alors que l'on assiste à une forte recomposition du petit commerce de centre-ville (rétrécissement spatial). Plusieurs zones commerciales en proche périphérie (Chirel, Corsac,...) continuent à se développer ou à se renouveler et sont plutôt favorables à l'usage fréquent de la voiture (voir paragraphe sur les déplacements ci-après).

Certains acteurs du territoire parlent d'une évasion commerciale vers les villes voisines (Saint-Etienne notamment), mais ce phénomène est difficile à appréhender.

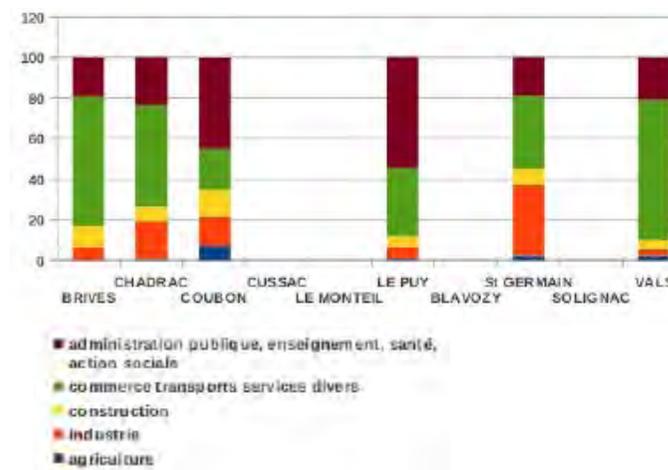
### Evolution du nombre d'emplois salariés privés

(Période 1999-2009 / Source : Pôle emploi)



### Typologie d'emplois par commune

(2009 / Source : INSEE)



**PAROLES D'ACTEURS...**

« n'y a-t-il pas plutôt une situation de concurrence entre les différentes ZAE de l'agglomération ?! »

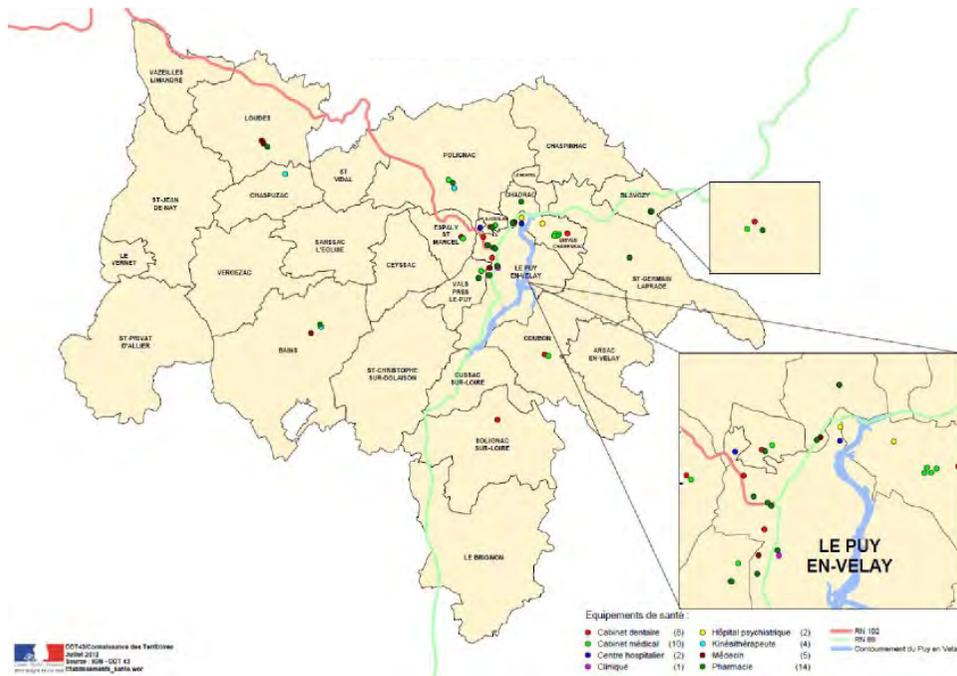
« oui, il y a concurrence entre les ZAE : avec le contournement, ce pourrait être le cas « Super U » puissance 10 !!! »

« des ZAE non spécialisées, d'accord mais alors, comment les aménage-t-on concrètement (caractéristiques des réseaux, superficie des lots,...) ? »

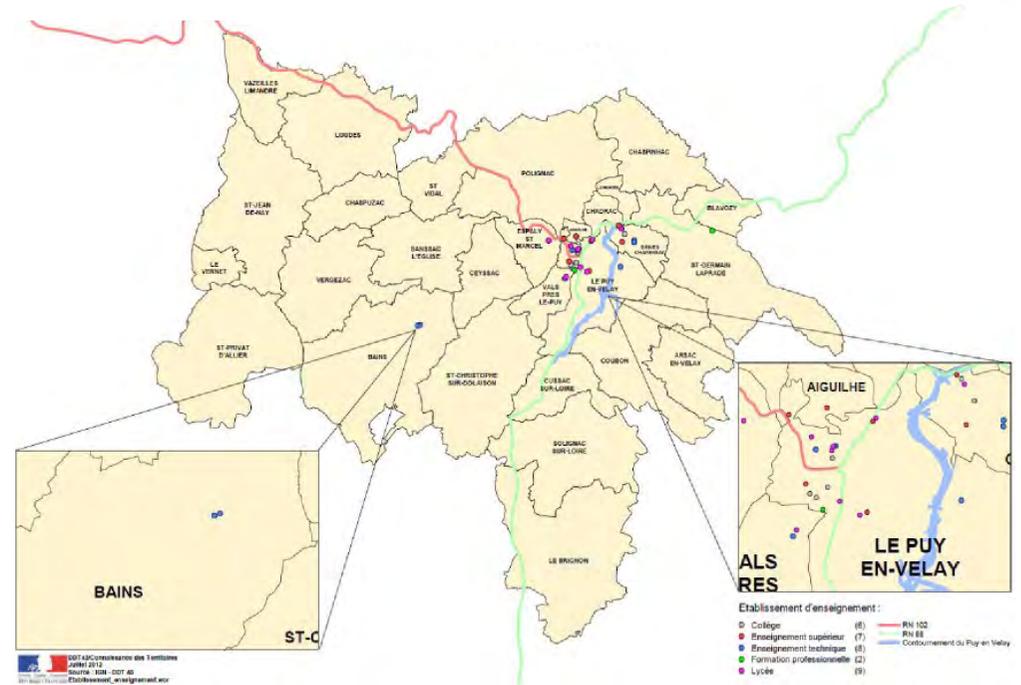
**> Le secteur important des services connaît des mutations profondes.**

On pense en particulier à la ré-organisation des services de l'Etat qui a provoqué une reconcentration des services dans des mêmes locaux (exemple du STAP relocalisé dans l'immeuble de la DDT). On pense aussi aux contraintes budgétaires grandissantes sur des secteurs comme la santé ou l'éducation qui s'accompagne notamment d'une diminution des effectifs scolaires, de la fusion de certains établissements en grand groupe scolaire et la fermeture de certaines écoles. Pour finir on assiste aussi à un phénomène de « délocalisation interne » des services qui quittent la ville-centre pour les espaces périphériques (exemples du centre de tri de La Poste et du siège départemental de l'ADMR).

**Etablissements de santé**



**Etablissements d'enseignement**



**> Les zones d'activités économiques (ZAE) sont « émiettées » à l'échelle de l'agglomération tout autour de la ville-centre.**

La dynamique de développement de ces zones est réelle ; 500 000 m<sup>2</sup> de terrains viabilisés ont été vendus entre 2001 et 2007. La répartition se fait essentiellement le long des axes routiers importants (N88 et N102), notamment à l'est de l'agglomération. La volonté politique est alors forte de rééquilibrer le développement économique vers l'ouest de l'agglomération. Cela se traduit par la constitution d'importantes réserves foncières. Néanmoins, il faut relativiser la dynamique d'évolution au regard de certaines entreprises importantes de l'agglomération qui sont aujourd'hui implantées sur plusieurs sites (Gagne, Gauthier) ou bien qui se sont délocalisées du centre vers la périphérie (Laiterie, les Abattoirs) ou vont se délocaliser d'une zone vers une autre (Multitransport, Sabarot).

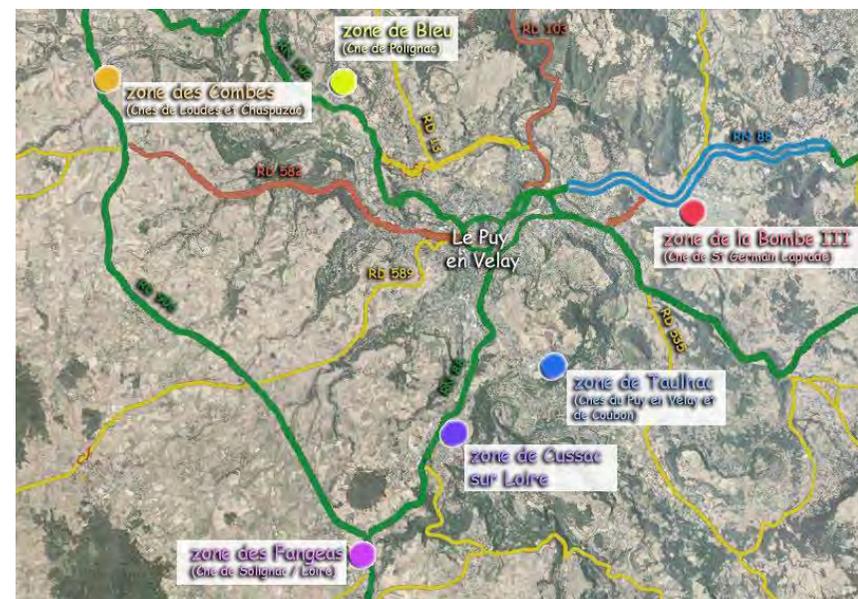
Les ZAE ne sont pas spécialisées et il est difficile de connaître précisément toutes les activités installées, leur surface et leur projet d'évolution. Des inventaires précis sont en cours à la CAPEV et à la CCI. L'« effet vitrine » n'est pas toujours très positif (exemple de la ZAE des Baraques) et traduit une exigence qualitative absente, modeste et/ou difficile à mettre en œuvre sur chaque zone où les situations sont variables. De plus, le manque de spécialisation et d'orientations claires vis-à-vis des vocations et de l'image des différentes zones génèrent parfois des heurts entre des stratégies entrepreneuriales et les volontés politiques des collectivités publiques (exemple du projet d'implantation d'un HyperU sur Saint-Germain-Laprade).

Il est également important de noter que « l'émiettement » des zones d'activités sur le territoire et la dissociation grandissante des lieux de travail et des lieux de résidence pour les salariés provoquent un flux croissant de déplacements quotidiens, effectués majoritairement en voiture (cf. paragraphe 2.6 Déplacements et entrées de ville).

- **Chirel** (communes du Puy-en-Velay et de Vals-près-le-Puy) est une zone commerciale en prolongement du centre-ville du Puy-en-Velay, qui continue d'accueillir des entreprises et qui connaît un changement important de certaines enseignes. Certains acteurs se demandent si le supermarché présent est aussi « locomotive » qu'initialement envisagé ? Elle compose une des entrées de la ville du Puy-en-Velay depuis la N88 par les gorges du Lion. Installée sur un vallon à la confluence du ruisseau de Taulhac, du Riou et du Dolaizon, les toits des espaces commerciaux constituent le premier plan sur la ville.

- **Corsac** (commune de Brives-Charensac) est une zone d'activité issue d'une reconversion industrielle plutôt réussie avec une forte attractivité commerciale due à sa localisation géographique (côté est de l'agglomération tout en étant proche du centre-ville du Puy-en-Velay). Elle est aujourd'hui saturée : il n'y a plus de foncier disponible. C'est la zone la plus en contact avec le contournement.

**Carte de localisation des principales ZAE de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay**



**Tableau présentant le bilans en termes de surface des ZAE de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay**

NOM	COMMUNE	SURFACES TOTALES	SURFACES DISPONIBLES
Corsac 1	Brives-Charensac	550000	0
Corsac 2	Brives-Charensac	95238	4226
Taulhac 1	Le Puy-en-Velay	210000	0
Taulhac 2	Le Puy-en-Velay	47289	0
Taulhac 3	Le Puy-en-Velay	97876	0
Zone artisanale	Coubon	39455	9585
Les Baraques	Cussac-sur-Loire	90000	2914
Comté de Foix	Cussac-sur-Loire	100000	0
		<b>1229858</b>	<b>16725</b>
Source : Comité d'expansion économique de Haute-Loire			Soit 1,35 %

## Vues de quelques zones d'activité



Extension de la ZAE de Taulhac sur les flancs de la garde d'Ours



“Vitrine” de la ZAE des Baraques depuis la RN 88



Vue aérienne de la plaine de Brives-Charensac (ZAE de Chassende et Corsac)

- **Bombe** (communes de Saint-Germain-Laprade et de Blavozy) a une superficie de 170 ha et un fort dynamisme dû à sa localisation orientale dans l'agglomération (en direction de l'Yssingelais et de Rhône-Alpes). Elle concentre un nombre important d'emplois (près de 2 000) et les disponibilités foncières demeurent encore conséquentes. Sa vocation était initialement industrielle mais cela est moins évident aujourd'hui (des concessionnaires automobiles, des artisans,...) ce qui rend la demande d'implantation d'un hypermarché alimentaire assez délicate à appréhender.

- **Taulhac** (commune du Puy-en-Velay) est une zone artisanalo-tertiaire comptant une soixantaine d'entreprises sur 45 ha. En l'absence de spécialisation des extensions sont envisagées. Malgré le fait que cette zone souffre d'enclavement (d'où l'enjeu important du futur échangeur) cela n'empêche pas la présence d'établissements emblématiques de l'agglomération (Gagne,...).

- **les Baraques** (commune de Cussac-sur-Loire) se situent à la sortie du contournement. Elle semble peu attractive aujourd'hui, sans identité ni qualité. Elle s'apparente à une friche industrielle de par la présence notamment d'un petit pôle commercial excentré et en mauvais état (bâtiments dégradés et fort « turn-over » des enseignes).

- **les Fangeas** (commune de Solignac-sur-Loire) est une zone non spécialisée qui présente des possibilités d'extension au croisement des routes N88 et D906. Des études d'aménagements de l'extension de la zone sont en cours.

## PAROLES D'ACTEURS...

« le petit pôle commercial de la zone des Baraques est excentré et en mauvais état : son absence de cohérence et de qualité est désastreuse »

« en quoi est-ce que le potentiel des Baraques évoluerait positivement avec le contournement ? Les flux seront identiques... ça fait vingt ans que ça vote : la zone des Baraques est située du mauvais côté du Puy, elle est trop éloignée de la ville et pas encore tout à fait à la jonction des routes nationales (comme les Fangeas) »

## 2.4 Un potentiel touristique s'appuyant sur les spécificités du territoire

L'activité touristique prend depuis une quinzaine d'années, une part de plus en plus importante de l'économie du bassin du Puy-en-Velay. Ce dernier est le pôle attractif touristique majeur à l'échelle du département. Le site remarquable de la ville et de ses monuments ainsi que les reconnaissances qui en découlent (site classé, UNESCO...), sont responsables de cet attrait.

> **Le Puy-en-Velay, ville d'art et d'histoire, accueille 600 000 visiteurs par an qui viennent visiter les sites renommés (cathédrale, vierge, chapelle Saint-Michel...) et/ou participer aux nombreuses festivités et manifestations.** Les données 2011 de l'Office de tourisme nous donnent une idée de l'ampleur de la fréquentation concentrée sur 6 mois (avril / septembre) avec plus de 150 000 personnes accueillies à l'Office de tourisme (donnée 2011) et près de 320 groupes accueillis lors des visites guidées du Pays d'Art et d'Histoire (donnée 2011) soit près de 11 000 personnes.

> **La forte attractivité touristique se traduit avant tout par un tourisme de passage.** Plus de 60 % des visiteurs interrogés disent « faire étape » au Puy-en-Velay pour sa notoriété et ses richesses patrimoniales et architecturales et 80 % ont une durée de séjour inférieure à 3 jours.

Cela peut aussi s'expliquer par une politique touristique locale qui s'oriente vers de l'événementiel. On peut citer comme exemple l'aménagement de l'Hôtel-Dieu pour l'accueil de congrès, la mise en place d'expositions sur la Vierge, "Mammoth & Cie", des manifestations comme le "Grand Trail de Saint-Jacques"... Les orientations génèrent des retombées pour la ville-centre et ses hôtels, cafés-restaurants...

### PAROLES D'ACTEURS...

« Le Puy est la locomotive touristique de la Haute-Loire »

« en matière d'attractivité touristique, le départ du chemin de St Jacques et les événementiels constituent des locomotives »

#### ❖ Entrées dans les monuments (chaque année du 1<sup>er</sup> octobre au 30 septembre)

Monuments (% aug. N/N-1)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Rocher Corneille</b>	96 719 + 10,64 %	87 340 - 9,70 %	87 782 + 0,51 %	86 201 - 1,8 %	87 582 + 1,60 %	89 092 + 1,69 %	98 512 + 10,57 %	Ouverture partielle (travaux)
<b>Saint-Michel d'Aiguille</b>	78 060 + 23,49 %	66 346 - 15,01 %	68 711 + 3,56 %	63 254 - 7,94 %	66 388 + 4,95 %	67 268 + 1,31 %	75 247 + 11,86 %	77 424 + 2,89 %
<b>Cloître de la Cathédrale</b>	39 679 + 4,13 %	36 395 - 8,27 %	33 069 - 9,13 %	33 898 + 2,50 %	36 390 + 7,35 %	36 372 =	42 693 + 17,37 %	25 225 - 40,9 %
<b>Musée Crazatier</b>	21 946 - 23,14 %	25 229 + 14,95 %	18 699 - 25,88 %	18 780 + 0,43 %	17 801 - 5,21 %	24 815 + 28,27 %	Fermé pour travaux	Fermé pour travaux
<b>Hôtel-Dieu</b>							Ouverture mai 2011	29 097

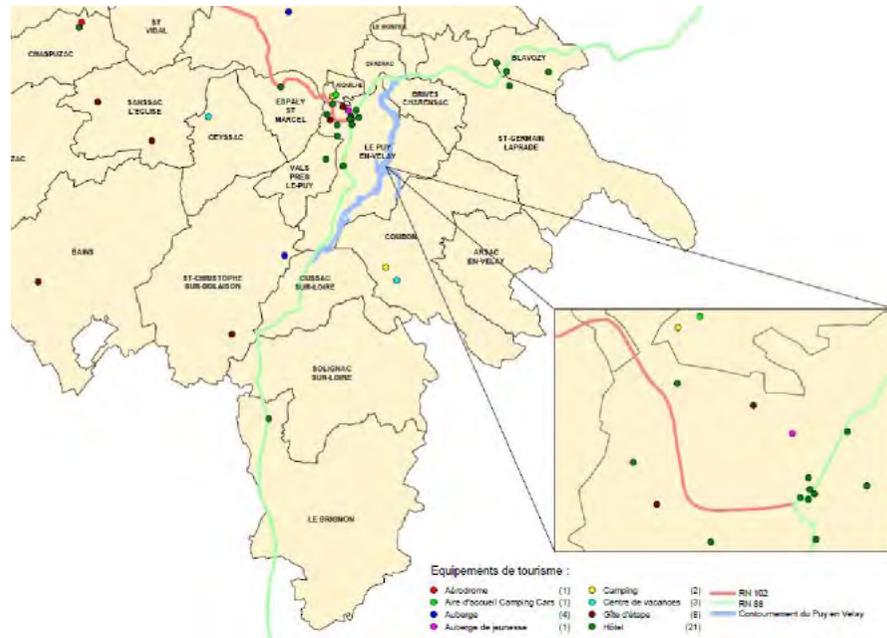
#### ❖ Chemin de Saint-Jacques

Compte tenu de l'importance du « phénomène Saint-Jacques », il nous a semblé intéressant de communiquer, grâce à l'amabilité de Monsieur le Recteur de la Cathédrale, les statistiques concernant les pèlerins randonneurs ayant assisté à la messe quotidienne de 7 heures à la cathédrale (entre le 1<sup>er</sup> avril et le 30 septembre de chaque année).

Nombre pèlerins	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Avril</b>	1 001	870	1 312	1 365	1 105	1 185	1 436	1 685	1 464
<b>Mai</b>	1 437	1 666	1 930	2 359	2 107	2 375	3 044	3 118	3 157
<b>Juin</b>	868	960	1 294	1 376	1 569	1 879	1 849	2 002	1 909
<b>Juillet</b>	1 255	1 187	1 227	1 474	1 516	1 833	1 883	2 288	2 235
<b>Août</b>	1 682	1 253	1 638	1 934	2 008	2 647	2 854	3 020	2 730
<b>Septembre</b>	978	1 066	1 262	1 266	1 424	1 552	2 039	2 095	1 989
<b>TOTAL</b>	<b>7 221</b>	<b>7 002</b>	<b>8 663</b>	<b>9 774</b>	<b>9 729</b>	<b>11 471</b>	<b>13 105</b>	<b>14 208</b>	<b>13 484</b>
<b>dont Étrangers</b>	1 804	1 765	2 355	2 536	2 433	2 478	2 622	2 546	2 927
<b>N/N-1 sur le total</b>	+ 15,55 %	- 3,03 %	+ 23,72 %	+ 12,82 %	- 0,46 %	+ 15,19 %	+ 12,47 %	+ 8,41 %	- 5,09 %

Moyenne/jour	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Avril</b>	33	29	44	46	37	40	48	56	49
<b>Mai</b>	46	54	62	76	68	77	98	101	102
<b>Juin</b>	29	32	43	46	52	63	62	67	64
<b>Juillet</b>	40	38	40	48	49	59	61	74	72
<b>Août</b>	54	40	53	62	65	85	92	94	88
<b>Septembre</b>	33	36	42	42	47	52	68	70	66

## Equipements de tourisme



> Environ 75 % des 26 hôtels du territoire de la Communauté d'agglomération se situent sur les communes du Puy-en-Velay (66% à elle-seule), Brives-Charensac, Espaly-Saint-Marcel et Vals-près-le-Puy et concentrés le long des N88 et N102. On constate depuis quelques années une montée en gamme de l'offre hôtelière mais qui est peu adaptée à une clientèle familiale. Il apparaît aussi des difficultés accrues pour les établissements hors chaîne qui ne bénéficient pas des accords commerciaux passés entre les entreprises et les chaînes hôtelières.

On note également une nette progression des chambres et tables d'hôtes : près de 50 structures sur l'agglomération, soit près de 150 chambres ; il n'y avait que 9 structures en 2001.

Il existe aussi plus de 120 établissements de restauration sur la ville-centre du Puy-en-Velay. Ce chiffre est en augmentation dans un contexte de concurrence exacerbée.

> L'activité touristique connaît un regain récent grâce au classement au patrimoine mondial UNESCO et au chemin de Saint-Jacques. On estime à plus de 35 000 pèlerins partis du Puy-en-Velay en 2012 soit une augmentation de 20 % depuis 2009. Près du quart des pèlerins sont d'origine étrangère ce qui prouve la renommée de la ville au niveau international.

> Malgré ce regain d'attractivité les tendances nationales se vérifient également localement :

- fractionnement et raccourcissement des séjours,
- prises de décisions à la dernière minute,
- rôle déterminant d'internet,
- importance du facteur « météo »,
- des arbitrages budgétaires de plus en plus prégnants chez les visiteurs clients.

> La forte attractivité touristique ne se traduit pas par un flux de transit spécifique sur la N88 ; ce dernier est plutôt modeste. En effet, l'énorme majorité des usagers de la N88 sont des navetteurs quotidiens entre domicile et travail ou domicile et zone commerciale. De plus, on constate que la part des résidents secondaires dans les transits pour des séjours de vacances est très importante : 70 % des séjours en Pays du Velay s'effectuent en dehors du secteur marchand.

## ❖ Entrées Office de Tourisme

Mois	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Janvier	5 864	3 561	4 075	4 251	4 124	3 607	2 570	2 377	2 533
Février	6 143	3 707	4 237	5 417	5 570	4 105	3 760	3 870	3 186
Mars	9 288	6 818	5 864	6 860	6 132	5 837	4 316	5 317	4 912
Avril	ND	8 721	9 212	10 004	8 020	9 774	8 764	9 230	8 237
Mai	ND	10 330	12 507	11 480	11 347	12 481	11 331	12 125	10 573
Juin	ND	12 315	13 585	12 411	10 653	11 707	10 940	13 347	11 400
Juillet	ND	29 927	24 120	26 844	23 669	26 077	26 389	31 582	25 591
Août	ND	39 523	37 473	36 868	32 529	34 806	35 676	37 250	33 075
Septembre	ND	21 330	21 542	23 014	22 885	23 045	24 128	23 700	22 426
Octobre	7 877	8 069	8 740	8 799	6 913	7 120	7 327	7 151	
Novembre	5 241	5 504	5 428	5 418	4 999	5 055	4 602	4 051	
Décembre	4 131	4 776	3 934	4 004	3 846	3 772	3 637	3 377	
TOTAL	ND	154 581	150 717	155 370	140 887	147 384	143 340	153 377	

> **Le territoire du bassin du Puy-en-Velay est au cœur d'un réseau dense de chemins de randonnées (Saint Jacques-de-Compostelle, Saint Régis, Stevenson, nombreux PR,...) reconnus et promus :**

En effet, la ville du Puy-en-Velay est le point de départ de grands chemins de randonnée : GR65 (chemin de Saint-Jacques / via podiensis), GR70 (chemin de Stevenson), GR430 (chemin de St Régis), GR700 (la Régordane / chemin de Saint-Gilles). Le sentier GR3 (Du Mont Gerbier de Jonc à l'estuaire de la Loire) traverse l'agglomération.

De plus, le Comité départemental de la randonnée, en partenariat avec les services compétents dont l'Office de Tourisme Intercommunal, ont développé un réseau de sentiers de petites randonnées (PR) autour de l'agglomération. Trois itinéraires tangentent, coupent ou longent la future infrastructure du contournement : PR des Cinq châteaux (au départ de Taulhac – PR 21), PR de Brives et la Loire (au départ de Brives-Charensac – PR 7), PR de la Sumène (au départ de Brives-Charensac – PR 19)

L'agglomération a également aménagé une Voie Verte sur l'ancienne ligne de chemin de fer Le Puy-en-Velay / Langogne, qui devient un nouvel atout touristique. A cela, on peut aussi citer l'importance croissante des cheminements en bordure des cours d'eau (Loire, Borne...).

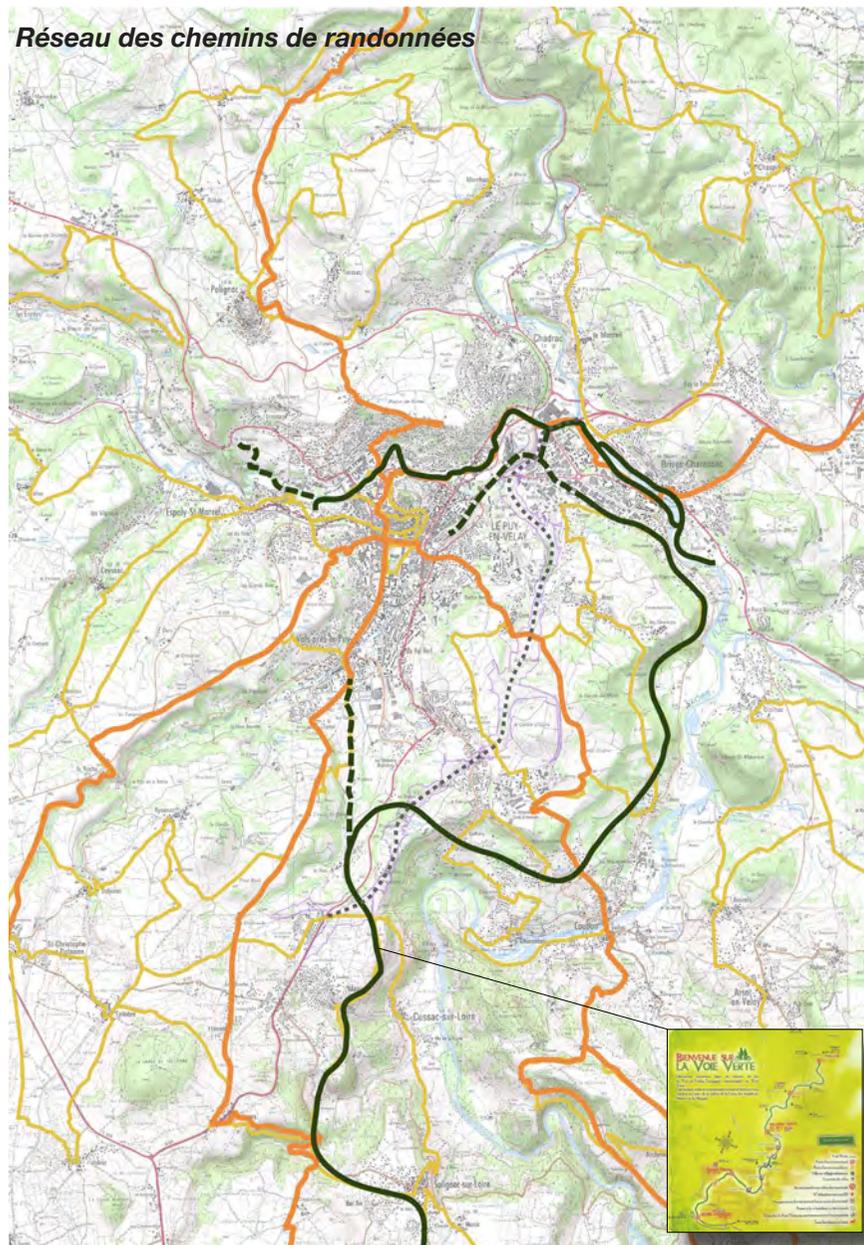
> **Aussi la promotion touristique départementale fait la part belle au site du Puy-en-Velay : ainsi, les panneaux de bienvenue aux entrées routières en Haute-Loire présentent un visuel de la ville du Puy-en-Velay.** L'Office du tourisme a également installé une signalétique sur les N102 et N88 et la communauté d'agglomération développe une marque territoriale autour de la marche.

## PAROLES D'ACTEURS...

« dans le cadre de la Voie verte, les sites des (anciennes) gares comportent de forts enjeux (pôle intermodal du Puy, gare de Brives, gare de Coubron) »

« aujourd'hui, la Voie verte s'arrête à Brives... mais il faudra parvenir jusqu'à la gare du Puy parce qu'il y a des touristes qui font les Voies vertes en se déplaçant en train »

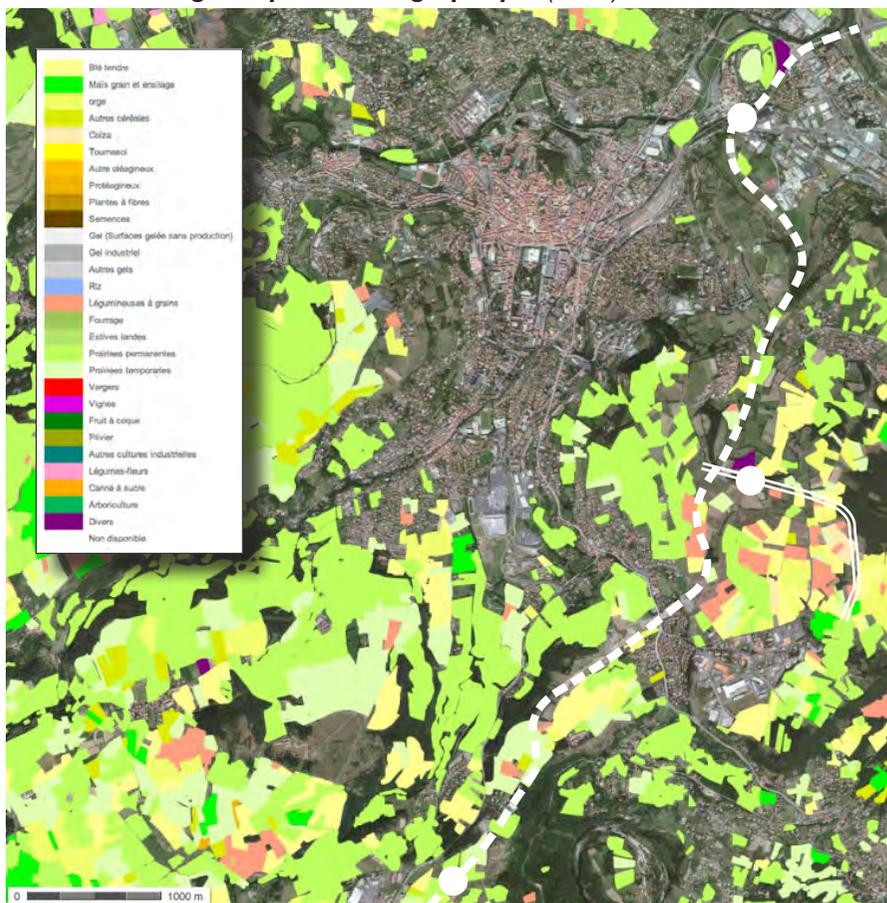
« les bords de Loire constituent un enjeu important »



- Itinéraires de grandes randonnées (GR)
- Itinéraires de petites randonnées (PR)
- Voies vertes

## 2.5 Une agriculture originale et une biodiversité ordinaire juste aux portes de la ville

Extrait du registre parcellaire graphique (2012)



> L'agriculture est mise à mal, à cause de la pression urbaine du développement de l'agglomération.

Il en découle des conséquences souvent irréversibles sur les paysages de l'agglomération. Pour autant, à proximité de l'infrastructure du contournement, l'activité agricole occupe une place importante en terme de superficie (exemple du plateau d'Ours-Mons-Taulhac), mais ne possède que très peu de poids économique (peu de sièges d'exploitation sur la zone). Néanmoins, ce constat est à nuancer, car des exploitants extérieurs viennent cultiver des surfaces sur la zone.

> Le contournement traverse des espaces agricoles péri-urbains vivants.

Ce sont :

- soit des terrains pentus (anciennes terrasses viticoles aujourd'hui abandonnées ou réinvesties par le développement résidentiel (Plaisance, Farnier, Taulhac)
- soit des terrains plutôt mécanisables dont la qualité agronomique peut-être qualifiée de modeste mais qu'il convient de nuancer selon le classement suivant :
  - très bonnes terres de culture : les gardes d'Ours et de Mons, sur les parcelles dites de « fond de garde »
  - bonnes terres d'élevage et de culture : les terres de la Pépinière, table basaltique + pointement de scorie (fond de garde) sur le point haut,
  - bonnes terres d'élevage, le plateau de Taulhac, table basaltique + épaisseur de sol satisfaisante
  - terres d'élevage correctes, le plateau des Baraques, table basaltique + sol maigre.

Evolution 2000-2010 des Surfaces Agricoles Utilisées (SAU)

(en ha)	2000	2010
<b>BRIVES-CHARENSAC</b>	46	79
<b>CHADRAC</b>	55	///
<b>COUBON</b>	817	939
<b>CUSSAC-SUR-LOIRE</b>	728	634
<b>LE MONTEIL</b>	///	///
<b>LE PUY-EN-VELAY</b>	389	255

### PAROLES D'ACTEURS...

« le projet de contournement a une emprise importante sur des terres agricoles »

« il y a une exploitation agricole qui s'est délocalisée de la vallée de la Loire sur le plateau de la Pépinière : des entrepreneurs d'une quarantaine d'années qui ont énormément investis (bâtiments,...) »

> L'exploitation de ces terres s'appuie principalement sur 3 exploitations riveraines du tracé :

### Exploitation N°1

(2 agriculteurs de 40 ans) – La Pépinière / Pologne

Il s'agit d'une exploitation modernisée (construite ex-nihilo depuis un transfert du siège d'exploitation parental situé dans la vallée de la Loire à Valhory)

- Productions : bovins lait et ovins viande
- Terres exploitées : à proximité du siège d'exploitation + Pranlary + Coubon + Taulhac

### Exploitation N°2

(1 agriculteur de 55 ans + hypothèse de reprise par un fils) – plateau de Taulhac

Il s'agit d'une exploitation modernisée (laiterie + chaîne de mise en berlingos)

- Productions : bovins lait exclusivement valorisation d'une partie en vente directe + distribution sur les grandes surfaces de l'agglomération (intermarché...)
- Terres exploitées : à proximité du siège d'exploitation + Ours + Mons...

*Remarque : Les 2 projets agricoles des fermes ci-dessus sont sains, viables et en développement malgré l'absence de compensation des préjudices liés à l'infrastructure sur ces projets. La pérennité de cette occupation du sol et des paysages qui en découlent est perturbée mais n'est pas remise en cause ou en péril par l'infrastructure.*

### Exploitation N°3

(1 agriculteur de 50 ans) – dans le centre de Taulhac

Il s'agit d'une exploitation difficile à moderniser, contrainte par sa situation urbaine mais qui reste en activité et s'occupe par conséquent de la gestion de terres riveraines

- Productions : bovins lait

> Les autres exploitations à proximité ont disparues ou sont en déclin :

Ours : il reste 1 exploitation (en déclin)

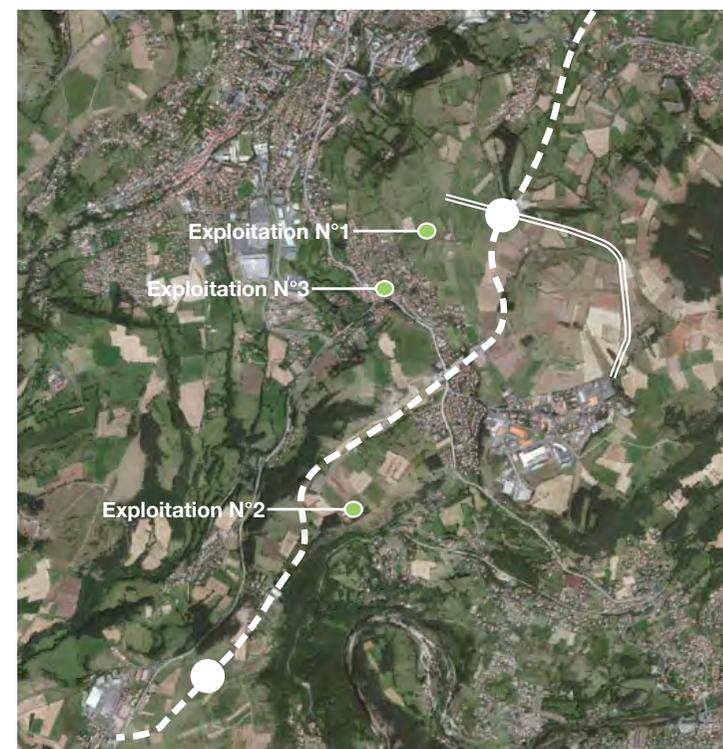
Mons : il n'y a plus d'exploitant.

L'exploitation des terres sur les gares d'Ours et Mons se fait donc par les exploitants locaux mais pas uniquement. De nombreux exploitants viennent d'autres communes : Poinsac, Saint Vidal... Ces exploitants « hors zone » viennent notamment pour la qualité des terres sur ces espaces singuliers (fonds de garde), terre d'élection de la Lentille verte du Puy. Les fonds de garde des secteurs d'Ours-Mons sont le seul terroir à lentille de la commune du Puy-en-Velay.

Evolution 2000-2010 du nombre de sièges d'exploitation

(siège sur la commune)	2000	2010
BRIVES-CHARENSAC	5	3
CHADRAC	6	///
COUBON	30	32
CUSSAC-SUR-LOIRE	27	13
LE MONTEIL	///	///
LE PUY-EN-VELAY	20	16

Localisation des principaux sièges d'exploitation



Siège de l'exploitation n°1 à Pologne



*Espaces agricoles sur la garde d'Ours*

Pour autant, il n'existe pas à notre connaissance de réflexion particulière sur la préservation de l'agriculture péri-urbaine.

**> L'activité agricole constitue une filière économique porteuse en Haute-Loire et l'agriculture est indissociable des paysages et de l'économie du Pays du Velay.**

On note la présence équilibrée d'industries agro-alimentaires sur les ZAE de la communauté d'agglomération :

- Salaison Nicolas aux Fangeas...
- Sabarot (champignons et fruits rouges surgelés, conditionnement de légumes secs et champignons, ...) à Chaspuzac...
- Fromagerie du Velay, Celnat et Pagès à Blavozy / Saint-Germain-Laprade...
- Abattoir communautaire, Sabarot (conserverie escargots) et volailler Vey à Polignac...



*Versant de la Roche Arnaud et du Fieu depuis Belle-Plaine*

**> L'activité sylvicole est peu développée pourtant les surfaces boisées ne sont pas négligeables sur cette partie est de l'agglomération.**

La sylviculture au Puy-en-Velay représente 160 ha : faiblement exploités ces espaces boisés sont marqués par la présence historique des pins de boulange.

Le réseau de boisements autour de l'agglomération ponote constitue une trame verte assez fonctionnelle d'un point de vue écologique (bois de Bonneterre, de Roche-Arnaud, du Fieu, bois de Mons, parc des châteaux d'Ours et Mons, versants supérieure de la table basaltique dominant la Loire de Brives-Charensac à Cussac-sur-Loire...)

L'intérêt de ses boisements repose notamment sur la mosaïque assez équilibrée que composent les espaces forestiers en combinaison avec les espaces agricoles riverains.

**PAROLES D'ACTEURS...**

*« l'aire de repos pourrait constituer une vitrine idéale des productions agricoles de la Haute-Loire, face au Mézenc et aux gorges de la Loire »*

*« L'aire de repos peut devenir vitrine des productions de qualité de la Haute-Loire (fin gras du Mézenc, lentille,...) et pourquoi pas un départ de la route de la lentille ?*

**> Les qualités environnementales des espaces riverains de l'infrastructure sont issues de la mise en valeur agricole de ce petit territoire.**

Deux typologies de mise en valeur des sols se rencontrent au fil de l'itinéraire : l'une liée au bassin du Puy-en-Velay, l'autre liée au plateau du Devès :

- L'occupation des versants en terrasses de culture sur le bassin du Puy-en-Velay (notamment le vallon de Farnier), ancien terroir viticole
- L'exploitation des espaces de plateau sur le modèle de la polyculture-élevage, cultures de céréales et légumes secs / élevage ovins et bovins / bois de pins.

En découle, une mosaïque agricole et forestière mixant : anciennes terrasses, affleurements rocheux, pelouses sèches, prairies de fauches, zones humides, murets d'épierrement, terres de cultures, bois de pins... (cf. § 2.7 Paysage et patrimoine)

Cet ensemble complexe compose un écosystème fonctionnel qui, s'il n'accueille pas d'espèces exceptionnelles, n'en demeure pas moins d'intérêt naturaliste premier dans le contexte péri-urbain qui est le sien.



*Epierrements, pelouses et cultures sur la garde d'Ours*



*Terrasses dominant le vallon du Farnier*

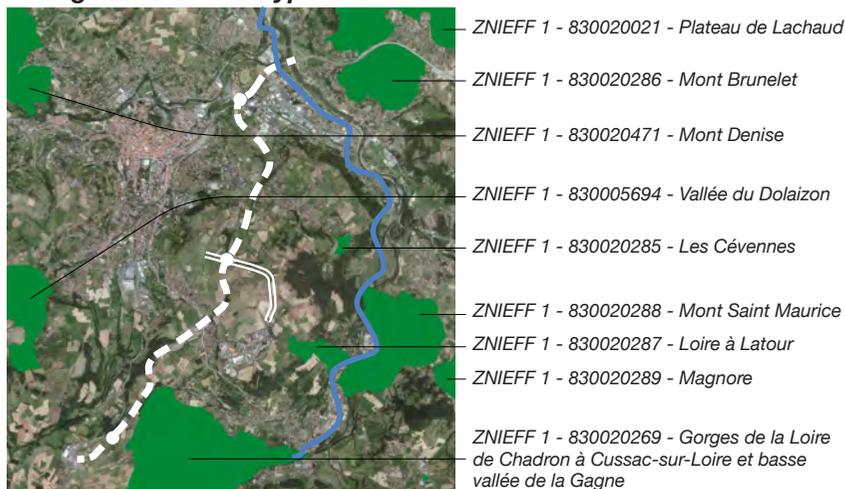
## PAROLES D'ACTEURS...

« on vit dans un écrin et le contournement va donner une image positive au territoire »

## Zonages ZPS - Natura 2000



## Zonages ZNIEFF de type 1



Zone humide d'Ours

### > A l'échelle de l'agglomération, le contournement suit, avec une certaine proximité, le corridor écologique de la vallée de la Loire.

La Loire et sa vallée marque l'est du bassin du Puy-en-Velay et constitue une barrière physique à la ville.

L'axe nord-sud de la vallée de la Loire est reconnu par le réseau Natura 2000 comme Zone de Protection Spéciale, en amont et en aval de l'agglomération. Le grand couloir que le fleuve constitue est ainsi reconnu notamment pour l'avifaune.

Depuis 1994, le programme du Plan Loire Grandeur Nature vise à concilier la sécurité des personnes, la protection de l'environnement, le développement économique dans une perspective de développement durable.

### > Comme sur l'ensemble du plateau du Devès, la capacité d'infiltration de l'eau dans le substrat basaltique des plateaux d'Ours-Mons et de la Pépinière, positionne l'eau comme un élément fondamental.

- La zone humide d'Ours et plus largement les têtes de bassins versants des ruisseaux du Riou, de Taulhac et du Farnier sont une illustration de cette qualité première en termes de biodiversité. La zone humide d'Ours a fait l'objet d'une reconquête dans le cadre du projet de l'infrastructure du contournement. Elle est aujourd'hui plus grande qu'elle ne l'était auparavant. Sa gestion a été confié au Conservatoire des Espaces Naturels Auvergne.

- La tête de bassin versant du ruisseau de Taulhac est presque totalement artificialisée (ZAE de Taulhac + lotissements). Des glissements de terrain ont déjà eu lieu sur les secteurs au sous-sol instable. La confluence au niveau de Chirel a été, elle aussi considérablement artificialisée et imperméabilisée sans forcément de grandes prises en compte des aménagements, biens et personnes situées en aval.

- Le ruisseau du Riou a connu moins de perturbation. D'ailleurs, comme dans les gorges du Dolaizon, le Riou hébergerait des écrevisses à pattes blanches. L'urbanisation raisonnée du Riou va dans le sens d'un équilibre avec cette composante naturelle. Pour autant, les perspectives liées au développement de la ZAE de Cussac-sur-Loire réinterroge cet équilibre écologique fragile. Et ce, d'autant plus que le modelé du terrain lié au contournement, risque d'accroître le bassin versant en renvoyant des écoulements d'eau pluviale vers le Riou (au lieu de l'écoulement naturel vers la Loire).

- La question de l'eau pose invariablement celles de la pollution (qualité passable des eaux superficielles à cause des rejets industriels), des crues et autres glissement de terrain. Le plan de prévention des risques, récemment validé par l'Etat, le révèle. Dans le même sens, l'urbanisation des coteaux ne s'est pas toujours accompagnée d'un traitement adéquat des eaux pluviales. En découle, des problématiques de ruissellement venant saturer le réseau d'assainissement et pouvant causer l'inondation des quartiers aval (situation critique à Vals-près-le-Puy et à Brives-Charensac).

## 2.6 Une politique des déplacements dictée par l'automobile

> D'un point de vue général, le bassin du Puy est au carrefour de deux grands axes routiers (N102 et N88) : ils structurent les déplacements dans l'agglomération et plus largement dans le département

Les caractéristiques de la route N88 sont les suivantes :

- elle est classée « bruyante » et « route à grande circulation »
- le trafic est de 10 000 véhicules/jour au sud ; plus de 16 000 véhicules /jour au nord-est de la ville,
- 125 à 130 000 mouvements de véhicules sont recensés chaque jour dans les communes de l'ancien district (dont 5 000 PL),
- le trafic de transit représente environ 5 % du trafic total (moins de 4 000 voitures et moins de 1 000 PL par jour),
- le transport de marchandises représente environ 25 % de l'occupation de la voirie dont 50 % pour les achats en voiture par les ménages.

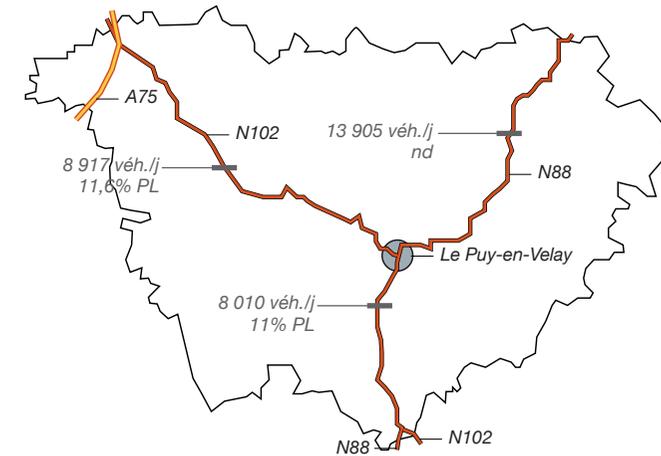
> Dans la cadre de la structuration du territoire par les itinéraires routiers, le contournement devient un nouveau couloir d'évitement du bassin du Puy.

Il est avant tout fonctionnel et perçu comme une infrastructure de transit, de migration pour « préserver la ville » des nuisances de la circulation de transit.

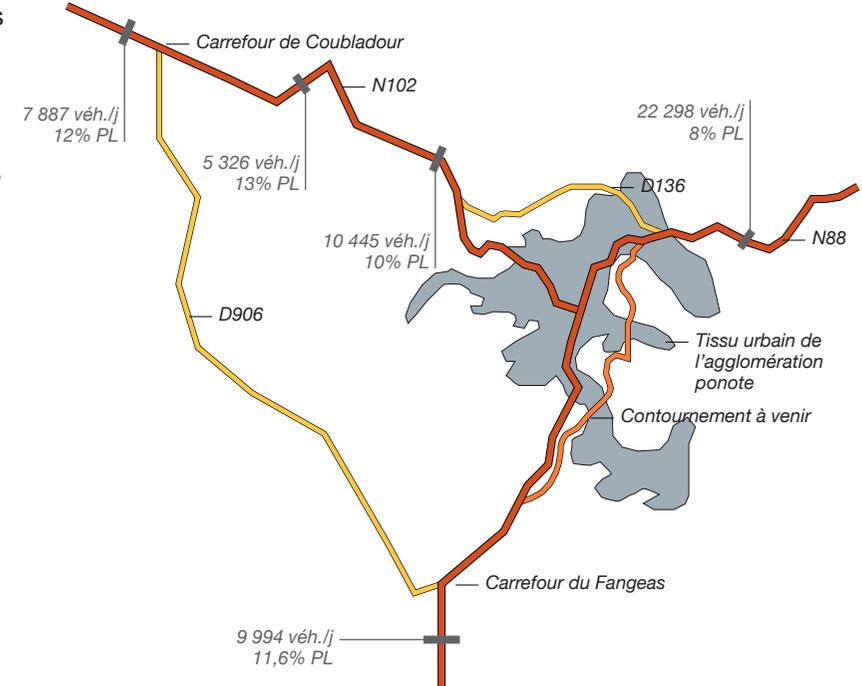
Son tracé ne fait pas de l'axe, une route belvédère, contrairement aux messages anciens de la Charte d'itinéraire : « faire connaître le territoire (la N88 comme support de promotion d'un territoire en déficit d'image) ».

Ses aménagements n'en font pas non plus un axe « route paysage » alors que le Livre blanc invitait : « à choisir une stratégie d'itinéraire...en faisant de la conception paysagère de l'infrastructure, le premier volet de cette stratégie d'itinéraire ».

**Organisation des itinéraires routiers** (y compris comptages)  
A l'échelle départementale

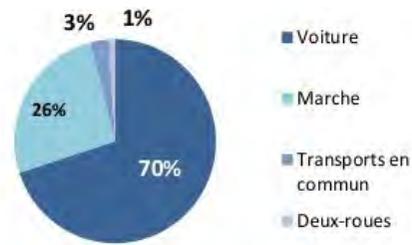


A l'échelle locale

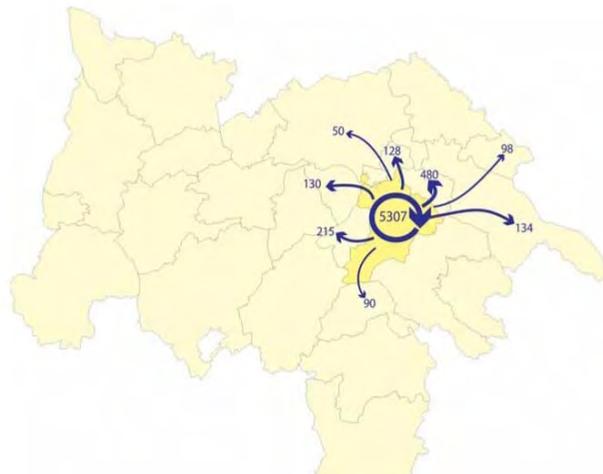


## Répartition des déplacements effectués dans l'agglomération par mode de transports

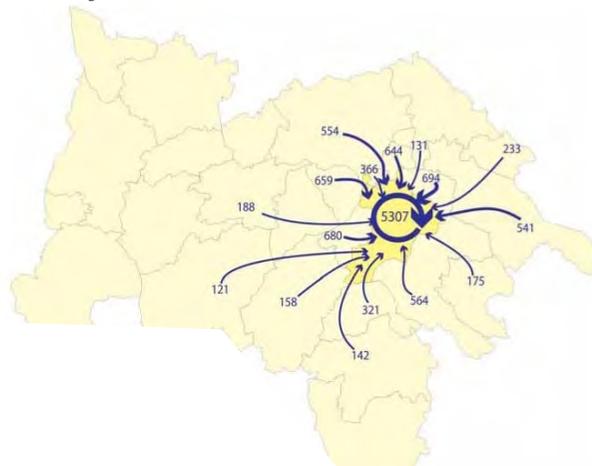
(Adetec)



## Où travaillent les ponots ?



## Qui travaille au Puy ?



## > Les déplacements pendulaires s'accroissent et saturent les entrées de ville aux périodes de pointe.

La motorisation des ménages augmente encore : la voiture constitue le mode de transport privilégié (en lien avec la péri-urbanisation). Il représente 70 % des déplacements dans l'agglomération avec :

- un faible taux de remplissage des véhicules (1,3 personne par voiture),
- 20 % des déplacements font moins d'un km,
- 82 % des habitants de l'agglomération vont au travail en voiture ; 50 % des Ponots y vont à pied,
- 50 % des déplacements domicile-travail sont internes à l'ancien district.

De plus une énorme majorité d'actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence, sauf au Puy-en-Velay avec :

- 8 000 actifs résidents au Puy-en-Velay : plus de 5 500 travaillent au Puy-en-Velay,
- au Puy-en-Velay chaque jour : environ 10 000 entrées pour 2 000 sorties,
- la concentration d'un nombre important d'emplois dans la ville-centre,
- un usage de la voiture très important chez les salariés : mise à disposition de parkings par les employeurs et faible offre de restauration le midi (les salariés rentrent chez eux).

## > La concentration des équipements (notamment scolaires) en centre-ville du Puy génère un flux de déplacement important aux heures de pointe.

Les équipements scolaires secondaires sont la source de nombreux déplacements : 2 collèges et 2 lycées à Brives-Charensac, 6 collèges et 9 lycées au Puy-en-Velay,... (total = 8 500 élèves (85 % au Puy). Plus de 50 % des collégiens, lycéens et étudiants de l'agglomération sont scolarisés au Puy-en-Velay.

Les déplacements scolaires se font de deux manières :

- utilisation importante des transports en commun par les scolaires qui ne circulent pas aujourd'hui dans des couloirs spécifiques et qui participent à la saturation de la circulation,
- de plus en plus d'élèves sont accompagnés en voiture par leurs parents, l'insécurité est renforcée aux abords des établissements scolaires, et les bouchons accentués.

A l'inverse, certains équipements et services (crèches, écoles, maisons pour tous) situés sur les itinéraires de déplacement pendulaires, voient, de fait, leur fonctionnement s'appuyer fortement sur ce phénomène induit (MPT Chadrac : sur 1000 adhérents seuls 200 appartiennent à la commune / Médiathèque de Brives-Charensac : 50% des adhérents sont extérieurs à la commune / Ecoles de Brives-Charensac : 40% des élèves sont extérieurs à la commune).

**> Le lien étroit entre déplacements et répartition territoriale des ZAE est à appréhender finement.**

La répartition parsemée des ZAE participe à la démultiplication des flux automobiles et poids-lourds et peut entraîner des difficultés de desserte. Il en va de même pour les zones commerciales à proximité des centres urbains : Le Puy-en-Velay (Chirel,...) tout d'abord puis Brives-Charensac (Corsac).

En effet les secteurs commerciaux génèrent du trafic :

- les déplacements du samedi sont plus nombreux que les déplacements en semaine,
- dans le centre-ville du Puy : 50 % des achats sont effectués à pied alors que dans les zones commerciales 90 % des achats sont effectués en voiture (ce qui s'accroîtra encore avec la progression des équipements de type « drive »).

**> Il n'y a pas à ce jour de politique adaptée de transport en commun et de déplacements doux dans le bassin du Puy.**

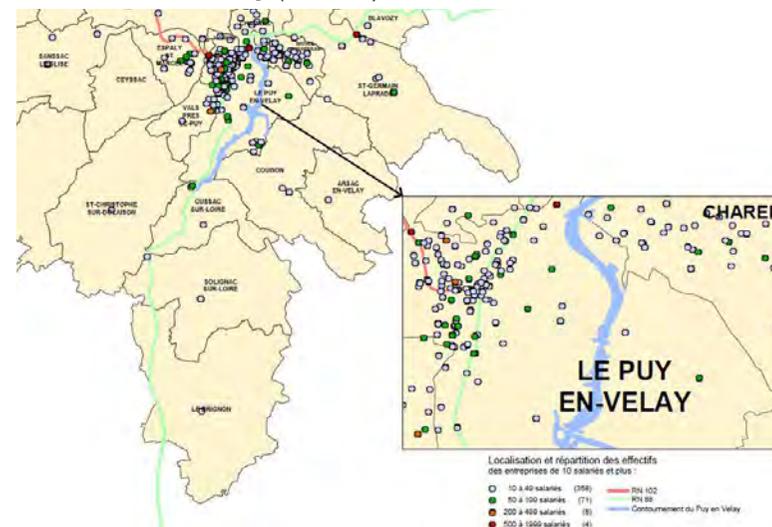
Il existe pourtant un réseau important de transports collectifs (TUDIP) sur la ville du Puy et sur la première couronne de l'agglomération avec des tracés globalement cohérents, mais la clientèle des bus est essentiellement composée de scolaires et d'inactifs.

Aussi ce réseau n'est pas perçu comme un mode de déplacement alternatif à la voiture car les amplitudes horaires et cadencements, semblent inadaptés aux actifs. Par ailleurs, les bus ne circulent pas en site propre (couloirs réservés) et perdent de leur efficacité, bloqués dans le trafic.

Il en va de même pour la pratique du vélo car peu de pistes cyclables sont aménagées. Les pentes et les coupures ne sont pas forcément favorables au développement de ce mode de déplacement et les conditions de circulation sont parfois dangereuses du fait de l'absence de circuits dédiés. Néanmoins, il est important de noter que les récents aménagements d'espaces publics aux entrées des villes de Brives-Charensac et d'Espaly-Saint-Marcel ont créé des portions d'itinéraires cyclables.

*NB : 70 % du financement public actuel des déplacements est orienté vers la voiture (90 % avec la réalisation du contournement !). Le plan d'actions du PDU réalisé en 2004 n'a jamais été mis en oeuvre.*

**Répartition des entreprises de 10 salariés et plus sur le bassin du Puy (DDT 43)**



*Bande cyclable sur l'aménagement récent de l'avenue du Puy à Espaly-Saint-Marcel*



*La plateforme ferroviaire de la gare,  
site du projet de Pôle d'Echange Intermodal (PEI)*

**> De nouveaux modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière apparaissent.**

Le co-voiturage se développe par l'initiative privée dans un premier temps, puis organisé par les collectivités ensuite. Il en va de même pour les aires de co-voiturage organisées comme à Polignac, à Fay-la-Triouleyre et celles improvisées (Les Baraques, la gare de Coubon...)

Le projet de plateforme multimodale de la gare du Puy-en-Velay cherche à connecter les modes de déplacements entre eux, malgré une gare SNCF enclavée et des connexions avec les autres modes de déplacement difficiles (excepté le parking voiture) :

- pas de site propre pour les bus
- pas de pistes cyclables aménagées
- une connexion avec la voie verte envisagée

*NB : 7 % des touristes viennent en train (pèlerins de Saint-Jacques). Le Puy-en-Velay est la seule ville d'Auvergne à moins d'une heure d'une gare TGV.*

L'aménagement de la voie verte à des fins avant tout touristiques et la démarche de reconversion de certains quartiers en zone résidentielle (Brives-Charensac, Coubon) repositionnent aujourd'hui cette infrastructure, au cœur des hypothèses de modes de déplacements alternatifs.

## 2.7 Des expériences paysagères uniques mises en péril par la banalisation des entrées de ville

### > Les entrées sur l'agglomération ont une image encore rurale.

- Depuis le sud, sur le Devès, l'entrée sur l'agglomération se fait au niveau de Solignac au lieu-dit des Fangeas, noeud routier entre le N88 et la D906. La sensation d'être dans un espace agricole est présente, mais les transformations en cours modifient progressivement cette entrée en « zone urbaine ».

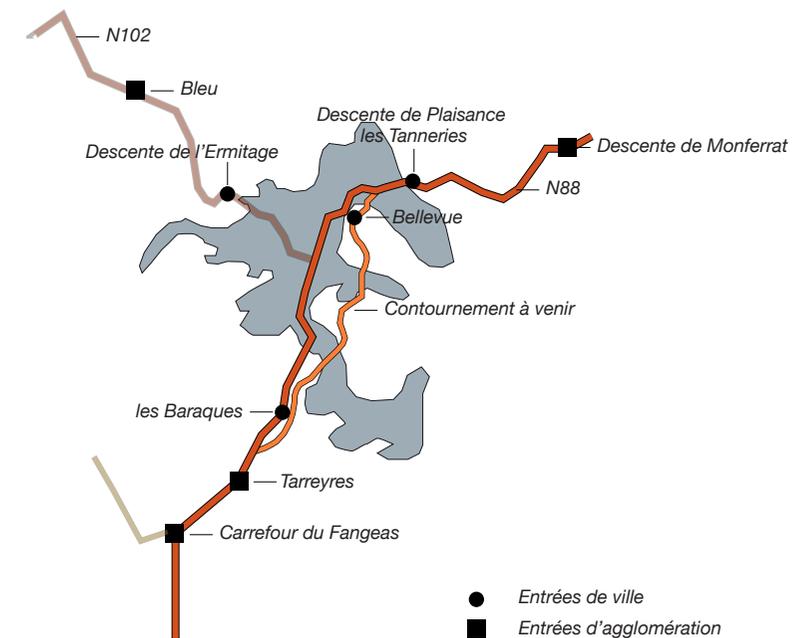
Les vues panoramiques sur le Mézenc et le Meygal y sont lointaines et spectaculaires au niveau de Tarreyre et en basculant sur Cussac-sur-Loire.

- Depuis l'est, dans le Meygal la sensation d'entrer dans l'agglomération se fait au niveau de la descente de Montferrat sur Blavozy par la N88 au-dessus de la zone industrielle de Bombe. Malgré la présence de cette ZAE, la sensation d'être dans un environnement rural avec des vues lointaines et une forte présence de forêt est prégnante. Les premières visions lointaines sur le bassin du Puy-en-Velay (notamment la vierge) apparaissent.

### > Les entrées sur le bassin du Puy-en-Velay sont multiples et d'autres sont à venir (au sud et à l'est de l'agglomération)

Les entrées de ville sont marquées par un caractère très routier et très construit avec des premiers plans pas toujours d'une grande qualité paysagère et des bâtiments mal intégrés (les Tanneries et zone de Brives, la ZA de Cussac-sur-Loire et son étalement pavillonnaire). Il faut également noter que les entrées de ville sont actuellement des axes peu sécurisés pour les autres modes de déplacements et qu'elles subissent déjà un engorgement du trafic aux heures de pointe (déplacements quotidiens + flux de transit). De cette situation découle le sentiment d'une désorganisation des flux routiers sur le bassin du Puy-en-Velay.

### Expériences d'entrées de ville et d'agglomération

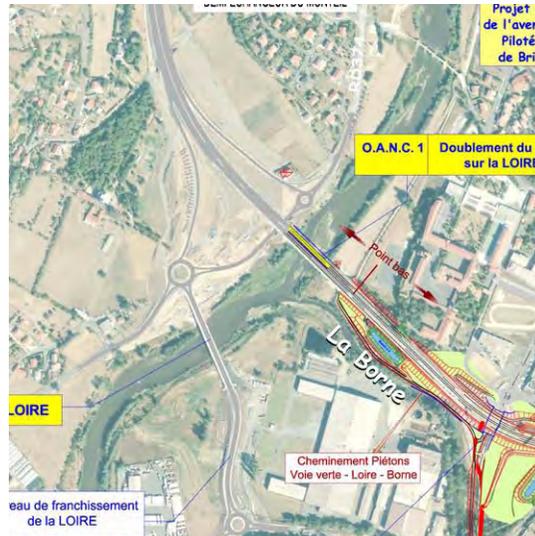


> Avec le futur contournement les entrées sur la ville depuis la N88 seront au nombre de quatre :

### 1. Le demi échangeur du Monteil

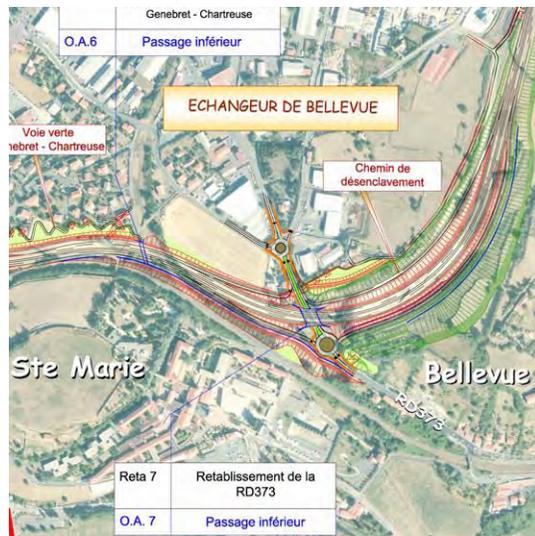
La descente du Monteil est l'une des plus belles expériences de découverte du bassin du Puy depuis la vallée de la Loire. La situation aérienne dominant le plateau de Sainte-Marie offre des vues originales sur la structure de la ville qui disparaissent peu à peu derrière le Montredon (cf. 2.7 paragraphe « paysages »).

Le demi-échangeur dessert le pont des tanneries et le passage des 14 ponts puis le quartier de la Renaissance. Il se connecte également à la D136 (contournement nord du Puy-en-Velay) pour rejoindre la N102 au rond-point de Coubladour sur la commune de Loudes. Aujourd'hui peu utilisé comme axe de pénétration sur le ville du Puy-en-Velay, cet échangeur deviendra à terme une alternative d'entrée sur la ville par le quartier de la Renaissance sur la commune de Chadrac (l'entrée à la Chartreuse n'existant plus).



### 2. L'échangeur de Bellevue (initialement prévu à la Chartreuse)

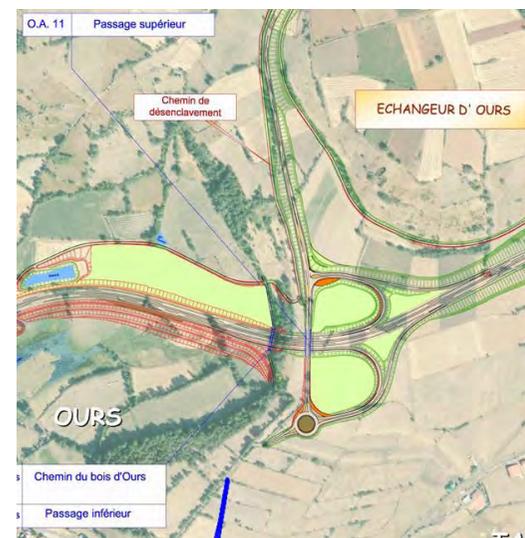
Ce nouvel échangeur repositionne l'entrée principale sur la ville du Puy-en-Velay en hauteur (au-dessus de la voie ferrée) alors qu'aujourd'hui, nous pénétrons dans la ville par la vallée de la Borne, depuis le rond-point de la Chartreuse. Cette entrée a un potentiel de mise en scène important de découverte de la ville (expérience de découverte aux lieux-dit « Bellevue » et « Corniche ») mais risque d'être mise à mal par les choix d'aménagement routier. Elle reste une entrée logique et naturelle sur la ville et une desserte positive pour les services publics (hôpital Sainte-Marie, gare,...). Il demeure cependant une réelle contrainte physique pour l'aménager en vue d'accueillir une augmentation de trafic (le feu du pont SNCF est trop proche de l'échangeur). De plus, cet accès nécessitera d'importants travaux sur les boulevards pénétrants (avenue des Belges, rue de la Gazelle, rue Louis Pascal) accompagnés d'une réflexion sur la hiérarchisation et l'organisation des différentes entrées sur la ville selon les destinations (impliquant une stratégie en matière de signalisation).



### 3. L'échangeur d'Ours-Mons

Positionné sur le plateau agricole d'Ours-Mons, cet échangeur est le seul à desservir des espaces non urbanisés, les premiers plans étant des champs, des prairies et des murets de pierres sèches. Le plateau est un espace de nature ordinaire avec des vues lointaines sur l'ouest de l'agglomération et des vues rapprochées sur les deux villages d'Ours et de Mons. C'est une vitrine potentielle sur l'activité agricole péri-urbaine et les productions de qualité (lentille).

La sortie desservira la zone d'activités de Taulhac en contournant la garde d'Ours par l'est. C'est la seule connexion existante évidente et indiquée depuis l'échangeur. Le rond-point ne connectera pas la petite route de campagne menant à Ours et aucun axe aménagé pour rejoindre la ville du Puy-en-Velay n'est prévu. Cet échangeur est avant tout une entrée de zone d'activités et non une entrée de ville.



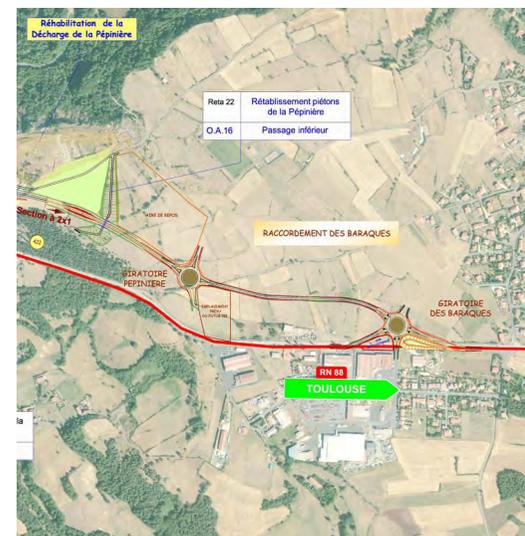
### 4. Le carrefour giratoire des Baraques

Cette desserte par les gorges du Lion modifiera peu le fonctionnement actuel d'entrée sur le bassin du Puy-en-Velay. Cette descente est, elle aussi, une expérience paysagère de qualité avec l'enfilade des vallons sur la ville. L'arrivée sur la zone de Vals-près-le-Puy est quant à elle moins qualitative avec les toits des bâtiments commerciaux en premier plan. L'échangeur des Baraques offrira néanmoins de très belles vues sur le plateau du Mézenc et la vallée de la Loire, tant que les espaces agricoles du premier plan seront préservés.

L'accès sud à ce diffuseur restera marqué par le peu de qualité de la zone d'activité actuelle qui nuit à cette entrée de ville auquel sera associé l'aménagement d'un deuxième rond-point prévu au niveau du carrefour de Cussac-sur-Loire pour sécuriser l'entrée de Malpas.

Il faut également noter que la traversée des Baraques pourrait connaître une augmentation sensible du flux des camions, nuisant à la qualité de vie sur cet axe (sécurité, pollution atmosphérique et acoustique...). La mairie de Cussac-sur-Loire réfléchit à des hypothèses d'aménagement.

A noter que le carrefour giratoire doit également desservir une aire de repos dont l'aménagement est envisagé mais le programme pas arrêté. Il desservira également le centre technique du gestionnaire de l'axe (DIR Massif Central) dont les études d'avant-projet sont en cours.



## PAROLES D'ACTEURS...

« le déplacement de l'échangeur vers Bellevue pénalise fortement la zone commerciale de Corsac (les restaurants, les livraisons par PL,...) et va singulièrement compliquer la traversée de Brives-Charensac, l'entrée de la ville du Puy et provoquer des reports vers Chadrac »

« avec les GPS, la sortie du Puy-en-Velay à Bellevue sera-t-elle proposée ? où est la « pénétrante urbaine » depuis l'échangeur de Bellevue ? »

« les entrées de villes du Puy-en-Velay, de Chadrac et de Brives-Charensac se confondent »

« l'aménagement de l'avenue Charles Dupuy à Brives a été réalisé par anticipation du contournement et de l'échangeur de la Chartreuse. »

« l'échangeur d'Ours-Mons ne propose pas un accès au Puy-en-Velay aujourd'hui : la création d'une véritable desserte va tout déclencher et ça peut aller très vite »

« pourquoi y a-t-il deux giratoires à la Pépinière / Cussac-sur-Loire et pas de raccordement à la ville depuis l'échangeur d'Ours-Mons ? »

« le flux de transit est modeste : le contournement sera avant tout une rocade urbaine vers les lieux d'emplois et de consommation (commerces, loisirs,...) »

« quels seront les impacts du contournement sur les pratiques de la ville, les modes de vie, les conditions de circulation,... ? »

« il y a du co-voiturage qui s'organise spontanément »

« il y a bien un risque d'engorgement automobile aux entrées du Puy-en-Velay (et spécifiquement sur Bellevue) »

« Pour les usagers quotidiens il faudrait réfléchir à des connexions avec les pôles d'emploi et les zones résidentielles ex : la vallée du Riou à Vals-près-le-Puy sortir de la voie verte pour se connecter à Chirel »

## 2.8 Un patrimoine paysager d'exception

> Le site du bassin du Puy-en-Velay fait l'objet de descriptions et de représentations plus qu'élogieuses dans les guides touristiques.

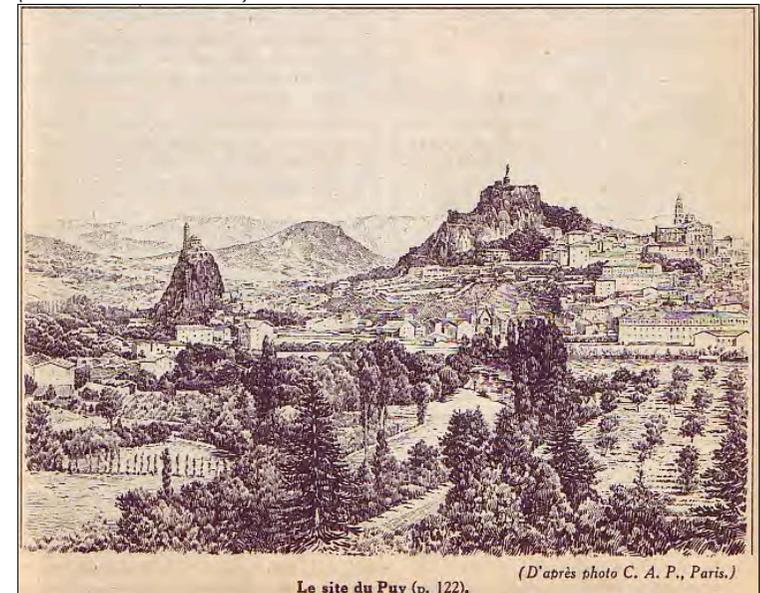
Guide vert Michelin :

«Le site du Puy, l'un des plus extraordinaires de France, laissera au visiteur un souvenir inoubliable. Dans une riche plaine en cuvette se dressent d'énormes pitons d'origine volcanique : l'un d'eux, le plus aigu, est surmonté d'une chapelle romane qui le prolonge encore ; quant au plus gros, le rocher Corneille, ce sont les maisons mêmes de la ville et la cathédrale qui l'escaladent. Vision étrange et splendide, complétée par la visite de Notre-Dame-du-Puy, non moins étrange, presque orientale, abritant la Vierge noire vénérée dans le passé par tout un peuple de pèlerins. Le Puy est un excellent centre d'excursions.»

Guide bleu Hachette :

« Rien ne peut donner une idée de la beauté de ce bassin du Puy : ce n'est pas la Suisse, c'est moins terrible ; ce n'est pas l'Italie, c'est plus beau ; c'est la France centrale, avec tous ses Vésuves éteints et revêtus d'une splendide végétation. » C'est en ces termes que Georges Sand, dans *Jean de la Roche*, exprime son admiration face au site exceptionnel du Puy-en-Velay : la ville apparaît en effet enchâssée dans un écrin de pitons volcaniques aux formes tourmentées. De partout surgissent ces rochers insolites : l'extraordinaire pain de sucre d'Aiguilhe, que prolonge vers le ciel la chapelle Saint Michel, et le rocher Corneille, que le XIXe siècle a surmonté d'une colossale statue de la Vierge. Car le Puy n'est pas seulement un panorama ; c'est aussi, depuis le IIIe siècle, une cité religieuse, où chaque butte semble servir de piédestal à un monument : la cité de la Vierge noire, vénérée depuis le Moyen-Age et qui, de nos jours encore, attire les pèlerins.»

**Gravure extraite du Guide Vert Auvergne**  
(Michelin - 1950-51)



Le site du Puy (p. 122),

(D'après photo C. A. P., Paris.)

## ECHELLES DÉPARTEMENTALE ET RÉGIONALE (*voire nationale*)

> le site du bassin du Puy-en-Velay, le plateau du Devès et la vallée de la Loire constituent des ensembles de paysages reconnus.

### Le bassin du Puy-en-Velay

#### **Un bassin au centre du département**

Au coeur du département de la Haute-Loire, le bassin du Puy-en-Velay constitue le pivot de plusieurs grands ensembles paysagers. Faisant géographiquement partie de la vallée de la Loire en lien étroit avec le bassin de Brives-Charensac, les passages avec les paysages voisins sont relativement francs et marqués. Au Nord et à l'Ouest, c'est le Devès qui offre sur ses hauts de versants abrupts, des percées sur la ville et ses monuments. Au-delà de la vallée et des gorges de la Haute-Loire, c'est le Mézenc et ses hautes terres qui occupe la frange Est avec le Meygal et ses succs éminents et boisés.

Formé par la confluence vers la Loire de plusieurs rivières et ruisseaux venus des plateaux alentours, le bassin du Puy est une dépression brutale, un «creux», un «puits»... La toponymie reflète toute la complexité du site. Le terme « Puy » (podium en latin) désigne une éminence : le creux du Puy est encombré de pics, promontoires et autres rochers saillants. Magnifiés par l'architecture ou laissés à la nature, ils concourent à la mise en scène du paysage.

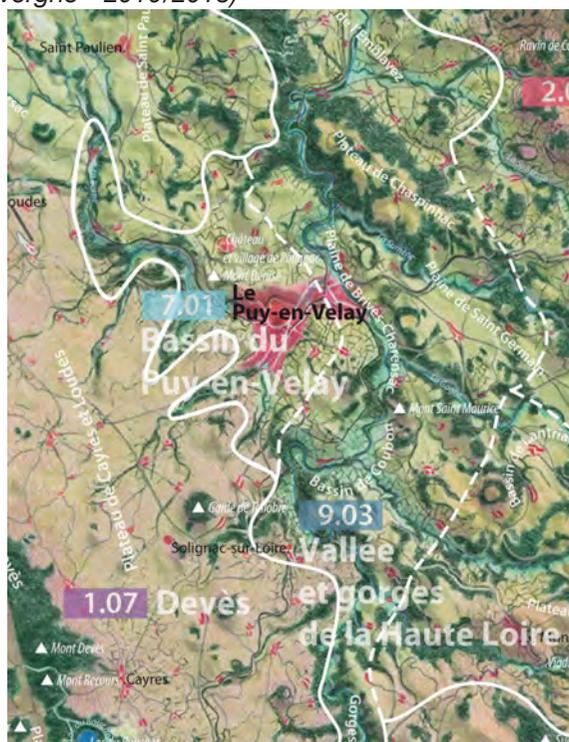
#### **Un paysage emblématique de Haute-Loire et de l'Auvergne.**

Une «cuvette» creusée dans des plateaux et ponctuée de cheminées volcaniques dégagées par l'érosion autour desquelles ont été bâtis des bourgs puis des villes et sur lesquelles ont été édifiés des monuments à haute valeur symbolique (Chapelle Saint-Michel sur le rocher d'Aiguilhe, statue de la Vierge sur le rocher Corneille au Puy-en-Velay ou forteresse de Polignac), c'est ce qui constitue le paysage célèbre du bassin du Puy-en-Velay. Quiconque n'est jamais venu en Auvergne en connaît au moins deux grandes vues : celle du Puy-de-Dôme et de la chaîne des Puys et celle du bassin du Puy-en-Velay. La deuxième est un paysage urbain emblématique non seulement en Haute-Loire, mais dans toute l'Auvergne. C'est un rare site urbain de grande ampleur à avoir fait l'objet d'une protection au titre de la politique des sites et des paysages.

#### **Une agglomération dans une dépression.**

Avec le temps, l'agglomération du Puy-en-Velay a recouvert les fonds du bassin jusqu'aux coteaux qui le cernent. D'où une impression étrange de «remplissage» ou de «comblement» par les constructions humaines. Contrairement à d'autres agglomérations qui peuvent s'étaler sur une plaine, celle-ci donne l'impression d'avoir des limites naturelles claires et marquées, encore plus ou moins respectées.

*Cartographie extraite de l'atlas des paysages d'Auvergne (DREAL Auvergne - 2010/2013)*



*Vue du bassin du Puy depuis le plateau de Lachaud*

### Le plateau du Devès

#### **L'infiltration de l'eau.**

Il y a très peu de fossés sur le plateau du Devès. Au bord des routes, dans les champs, leur absence donne une piste pour comprendre l'apparence et l'organisation spatiale de cet ensemble paysager. Le Devès est un plateau volcanique. L'eau s'y infiltre aisément dans le substrat basaltique. A tel point qu'on dit couramment que « c'est une sorte de grand réservoir pour l'alimentation en eau de la Haute-Loire ».

#### **Le plus grand plateau volcanique cultivé en Europe.**

De cette propension à s'infiltrer rapidement dans le socle basaltique résulte une légère déficience hygrométrique dans les sols. Associée d'une part à la barrière de sommets qui coupe le plateau en deux selon un axe Nord-ouest / Sud-est et d'autre part à l'altitude (le bourg de Cayres est à 1120 mètres), il en résulte des conditions micro-climatiques particulières favorables à la culture de la lentille. En 1980, on y produisait la quasi totalité de la récolte française et depuis 1996 la production est protégée par l'AOC Lentilles Vertes du Puy. C'est le plus grand plateau volcanique cultivé en Europe.

### La vallée et les gorges de la Haute-Loire

#### **Le jeu de l'alternance des gorges et des bassins**

L'ambiance paysagère de la vallée de la Loire est rythmée par la dynamique du fleuve et les possibilités qu'il a donné aux hommes d'y accéder, de le contrôler ou de l'exploiter. En amont de Coubron, le fleuve est fortement encaissé et la vallée, beaucoup moins habitée. Les gorges sont dites « sauvages ». Les installations humaines d'origine sont associées à des rochers (château de Beaufort à Goudet, château et bourg d'Arlempdes...) qui dominent la gorge. La vallée « sauvage » s'ouvre juste en amont du bassin du Puy-en-Velay pour « se civiliser ». L'urbanisation y est beaucoup plus présente. De nombreux aménagements ont permis et permettent le contrôle de son cours (aménagements sécuritaires : seuils, digues, enrochements...), sa traversée (pont de Coubron, pont de Brives-Charensac...) et son exploitation à des fins diverses (aménagements pour la production énergétique, aménagements pour l'utilisation directe de son énergie (moulins), aménagements de loisirs, baignades et campings...). Suite au défilé des gorges de Peyredeyre en aval de Chadrac, la Loire laisse place à la vaste plaine agricole de l'Emblavez, où le cours de la rivière se fait plus discret derrière sa ripisylve de saules et d'aulnes.

#### **L'expérience singulière des rebords de plateaux et du basculement dans la vallée.**

Les cours de la Loire et de ses affluents sont bordés de plateaux creusés, plus ou moins violemment, pour former soit des versants parfois doux soit des falaises abruptes. Les endroits où il est possible d'accéder à une vision en plongée de la vallée en suivant plus ou moins longuement une crête, en grimpant sur une garde et un petit sommet adjacent ou en descendant vers un petit plateau, replat intermédiaire en direction des gorges, sont légions au point de générer un mode très singulier d'appréciations multiples de la vallée. Ce mode d'appréciation se double d'une autre forme d'expérience singulière, celle dite du « basculement », connue par tous les habitants des lieux : le basculement soudain d'une vision de plateau à celle des gorges ou de la vallée, comme par exemple, celui qui a lieu à l'arrivée sur l'agglomération du Puy par la N88 entre le plateau de Lachaud et le Brunelet, véritable entrée sur l'agglomération.



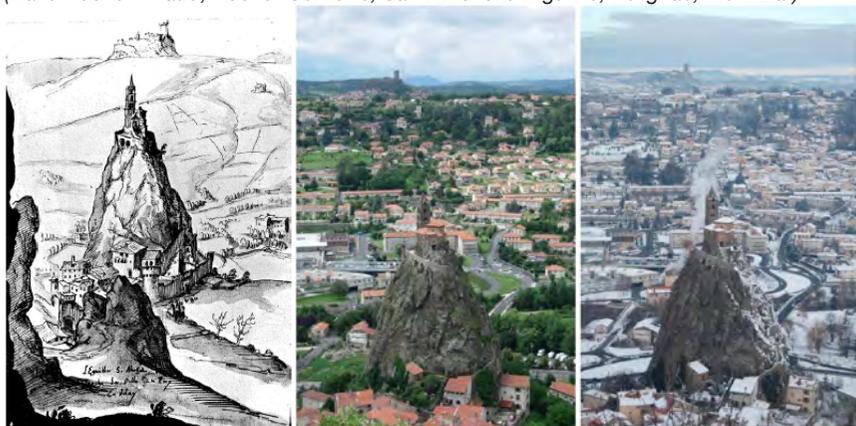
*Espaces cultivés du Devès sous la garde de Ceyrezet*



*Vue plongeante sur les gorges de la Loire depuis Saint Martin-de-Fugères*

## Illustration du système des points de vue - points de mire

(L'axe Roche Arnaud, Rocher Corneille, Saint Michel d'Aiguilhe, Polignac, Mont Bar)



Gravure de Martellange  
(AD - 1617)



Site de la ville du Puy-en-Velay  
([www.lepuyenvelay.fr](http://www.lepuyenvelay.fr))

## ECHELLES LOCALES

> La reconnaissance et la valeur paysagère du bassin du Puy s'appuie sur la très grande qualité des expériences paysagères à la fois originales et complexes.

Le système paysager des «points de vue - points de mire».

Le site du bassin du Puy-en-Velay a une qualité paysagère singulière. Au-delà du patrimoine religieux et bâti, le véritable trésor de l'agglomération est le système complexe de points de vue – points de mire qui résulte de sa géographie étrange. Il est difficile de trouver un équivalent de ce système paysager dans une autre agglomération française de taille similaire. Il est d'ailleurs étonnant qu'à ce jour peu de discours, de système d'images vantant les qualités de l'agglomération ne mettent l'accent sur cette qualité d'expérience extrêmement évidente et exceptionnelle, que chaque habitant reconnaît et vit en partie au quotidien et qui constitue la vraie richesse de l'agglomération.

Il repose tout d'abord sur une multiplicité naturelle de points hauts, promontoires ou belvédères, qui constituent des points de vue exceptionnels, le plus souvent panoramiques dont une simple liste rend compte de manière explicite : Rocher Corneille, Rocher d'Aiguilhe, Rocher des orgues d'Espaly, Mont Denise, Mont Ronzon, Roche Arnaud, Rocher Polignac, Route belvédère de la plaine de Rome, Côteaux de Ceyszac, Belvédère de la vallée des gorges du Dolaizon, Mont Croustet, Garde de Mons, Garde d'Ours, Roches de Tressac, Plateau de Chambeyrac, Plateau de Sainte-Marie, Mont Brunelet, Plateau de Lachaud, Garde de Doue, Promontoire de Saint-Quentin...

Ces points de vue ont une autre qualité qui apporte une complexité de manière peu commune. Ils sont tous réversibles. C'est-à-dire qu'ils sont aussi, du fait de la forme en cuvette du site du bassin du Puy-en-Velay, des points de mires remarquables qui ponctuent les larges vues panoramiques qu'offre le système.

Un troisième élément vient amplifier le système. C'est la présence, dans ces grandes vues panoramiques, de points de mire plus éloignés et à forte dimension symbolique locale : le Mont Mézenc par exemple, visible à la fois de la plaine de Rome, du belvédère en surplomb du Dolaizon, du plateau de Sainte-Marie, de la Denise... ; par exemple encore, le Mont Bar et le Devès, visibles en de nombreux points aussi, participant au jeu des points de vue - points de mire du bassin du Puy-en-Velay en s'associant régulièrement à d'autres points de mire pour former des expériences très spectaculaires.

La quantité de points de mire est telle qu'il en résulte une dernière caractéristique finissant de donner à ce système paysager, une complexité inédite : la plupart du temps, ils «s'alignent». On les perçoit en enfilade, à forte teneur esthétique et symbolique, parfois de manière très spectaculaire comme par exemple l'alignement trois fois symbolique de Saint-Michel d'Aiguilhe, du rocher de Polignac et du Mont Bar qui se présente depuis le rocher Corneille...

**Plan du système des points de vue - points de mire sur le bassin du Puy-en-Velay**  
(DREAL Auvergne - 2009)

**DÉFINITION : BASCULEMENTS  
ET SYSTÈME DE POINTS DE VUE / POINTS DE MIRE**

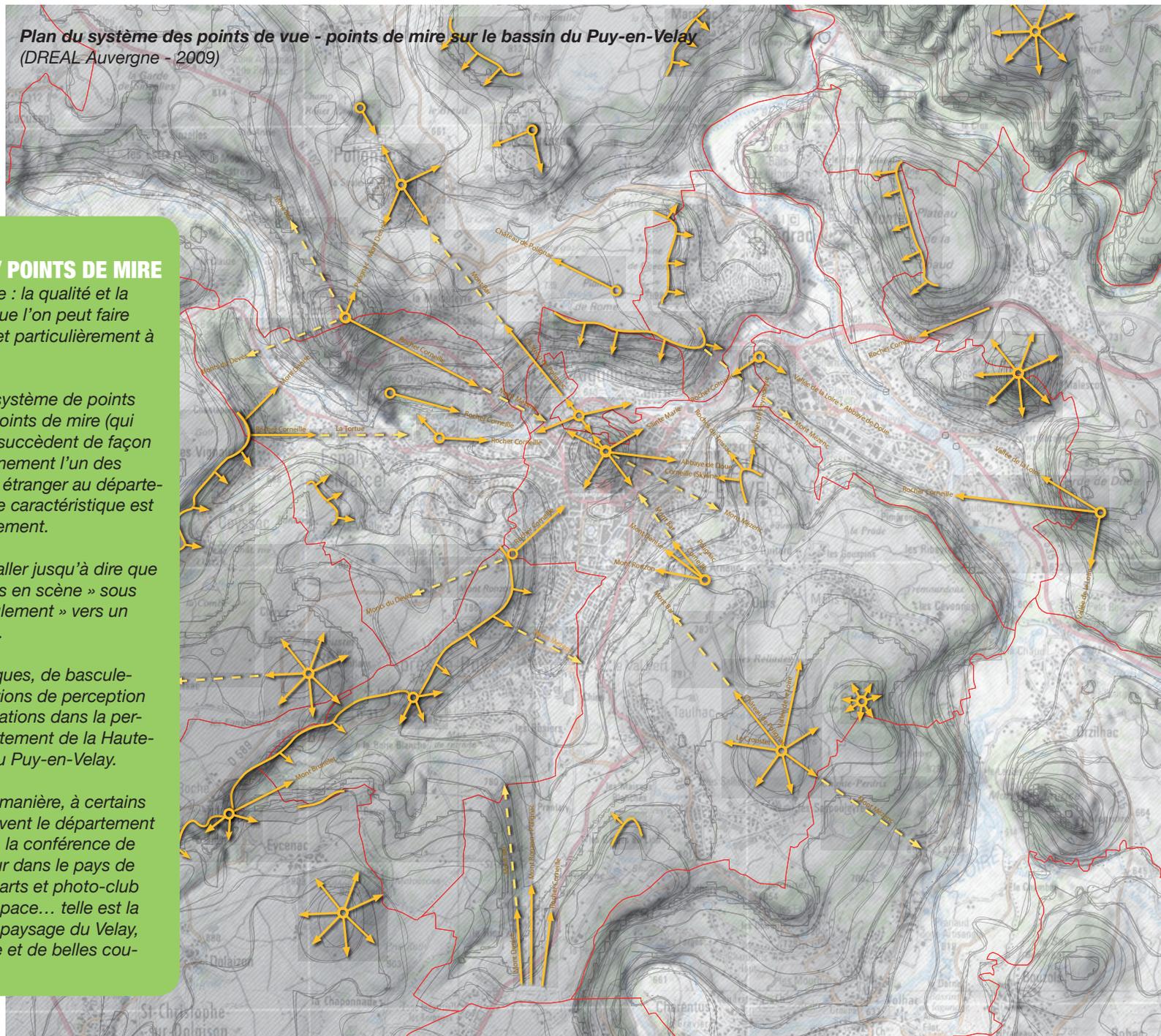
Nous pouvons partir d'un constat simple : la qualité et la quantité d'expériences de panoramas que l'on peut faire dans le département de la Haute-Loire et particulièrement à proximité du bassin du Puy-en-Velay.

Il peut être considéré comme un vaste système de points de vues (depuis où l'on regarde) et de points de mire (qui attirent le regard). Les points de vue se succèdent de façon inhabituellement fréquente. C'est certainement l'un des éléments qui surprend le plus le visiteur étranger au département lors de ses premières visites. Cette caractéristique est une résultante de la géologie du département.

Pour affiner l'approche, on peut même aller jusqu'à dire que ces panoramas sont assez souvent « mis en scène » sous une forme particulière : celle du « basculement » vers un panorama ou d'un panorama à un autre.

Ces questions d'expériences panoramiques, de basculement... sont étroitement liées aux questions de perception des distances ou, plus finement, de variations dans la perception des distances propres au département de la Haute-Loire et particulièrement sur le bassin du Puy-en-Velay.

On emboîte ici le pas, mais d'une autre manière, à certains textes scientifiques ou émotifs qui décrivent le département par ce biais. On peut citer, par exemple, la conférence de Louis Vissaguet intitulée Ligne et couleur dans le pays de Velay donnée à la société des amis des arts et photo-club réunis de la ville du Puy en 1905 : « L'espace... telle est la joyeuse sensation que donne surtout le paysage du Velay, l'espace plein de détail, plein de lumière et de belles couleurs nuancées ».



### les basculements

L'expérience du basculement dans le bassin est une autre originalité (décrite plus haut). Elle se rencontre en de nombreuses situations si bien que les « entrées » sur le bassin du Puy-en-Velay sont assez clairement identifiables. On la rencontre donc à Plaisance sur la N88 (Fay-la-Triouleyre), à Bellevue, à Guitard, depuis les Baraques, depuis Belle-Plaine et le mont Ronzon, et bien-sûr depuis la Malouteyre et l'Ermitage.

Un terme traduit l'émotion produite par cette arrivée et cette expérience de basculement : le fameux "Montjoie des pèlerins de Saint-Jacques".

### **Gravures et photographie illustrant le basculement depuis Bellevue**

*Dessin de Giraud et Muller, 1855*



*Dessin de Deroy, 1860*



### *PAROLES D'ACTEURS...*

*« les panoramas grandioses sont également importants pour les usagers du quotidien »*

> **Un lien évident peut être fait : d'une part, entre la qualité paysagère du territoire du bassin du Puy-en-Velay et de la vallée de la Loire et d'autre part la qualité environnementale s'appuyant sur un "système de parcs" et la combinaison de nombreux éco-motifs.**

Un «système de parcs» existants ou potentiels, «réservoir» de nature en ville.

Les techniciens urbanistes de grandes villes américaines au début du 20<sup>ème</sup> siècle avaient identifié et délimité des espaces de parcs existants ou pouvant devenir des parcs, reliés entre eux par des corridors naturels, préfigurant les corridors écologiques actuels, comme les rivières et leurs végétations spontanées de rives. Ils ont appelé ces réseaux « verts » ou réseaux de « différentes natures » (parcs artificiels, parcs naturels, espaces naturels...) un « système de parcs ». En somme, un parc en fragments disparates mais reliés entre eux par des couloirs écologiques.

Dans l'agglomération du Puy-en-Velay existe déjà, malgré les évolutions du monde contemporain, un système de parcs de grande qualité sur lequel les administrations locales pourraient s'appuyer pour définir une politique de la biodiversité, de la présence de la nature dans la ville et de l'amélioration à la fois du cadre de vie des habitants et de l'image de marque de l'agglomération. Ils s'organisent selon deux grands axes qui forment deux grands enchaînements d'espaces.

Le premier axe s'étend du Jardin Henri Vinay au centre du Puy-en-Velay jusqu'à la plaine de Polignac : Parc Vinay + Rocher Corneille + Bois du Grand Séminaire + Rocher d'Aiguilhe + Jardins autour du rocher d'Aiguilhe + Jardins ouvriers dans le méandre de la Borne + Bords de Borne à la végétation spontanée naturelle + Zones de terrains sportifs très artificiels mais néanmoins « espaces verts » + Le pré privé à chevaux en direction d'Espaly + La zone agricole de l'autre côté de la Borne sur le secteur de l'Ermitage (site classé) + La montée sur les orgues d'Espaly et sa végétation de petite montagne naturelle ayant recolonisé un ancien secteur à vignes + La Denise avec sa carrière en attente d'un projet et le classement de certaines zones en Natura 2000 + Bois des Seigneurs sur le flanc nord + La connexion à la plaine agricole de Polignac avec ses restes de vergers fruitiers...

Le même type de réseau d'espaces naturels ou de parcs en relation entre eux existe selon un autre axe, le long du Dolaizon avec moins d'évidence aujourd'hui mais un fort potentiel dans la mesure où le Dolaizon en traversant la ville du Puy-en-Velay a longtemps été considéré comme un arrière urbain sans importance. La confluence de la Loire et de la Borne + La promenade aménagée récemment le long de la Borne + Les prés de Sainte-Marie + La confluence entre le Dolaizon et la Borne + Le cours du Dolaizon canalisé sous le Puy-en-Velay mais bordé de jardins au niveau de Vals + Le cours du Dolaizon remontant dans l'espace naturel et agricole exceptionnel de la vallée et gorges du Dolaizon où l'on peut voir à quelques enjambées du centre du Puy-en-Velay une falaise spectaculaire de plus d'un kilomètre de long...

Contrairement à de nombreuses agglomérations françaises, dans lesquelles la présence de la nature n'est pas si probante ou a été tellement freinée et contrainte qu'il n'est pas évident, aujourd'hui, de faire marche arrière, l'agglomération du Puy-en-Velay détient pour son site urbain des atouts d'avenir de première importance.

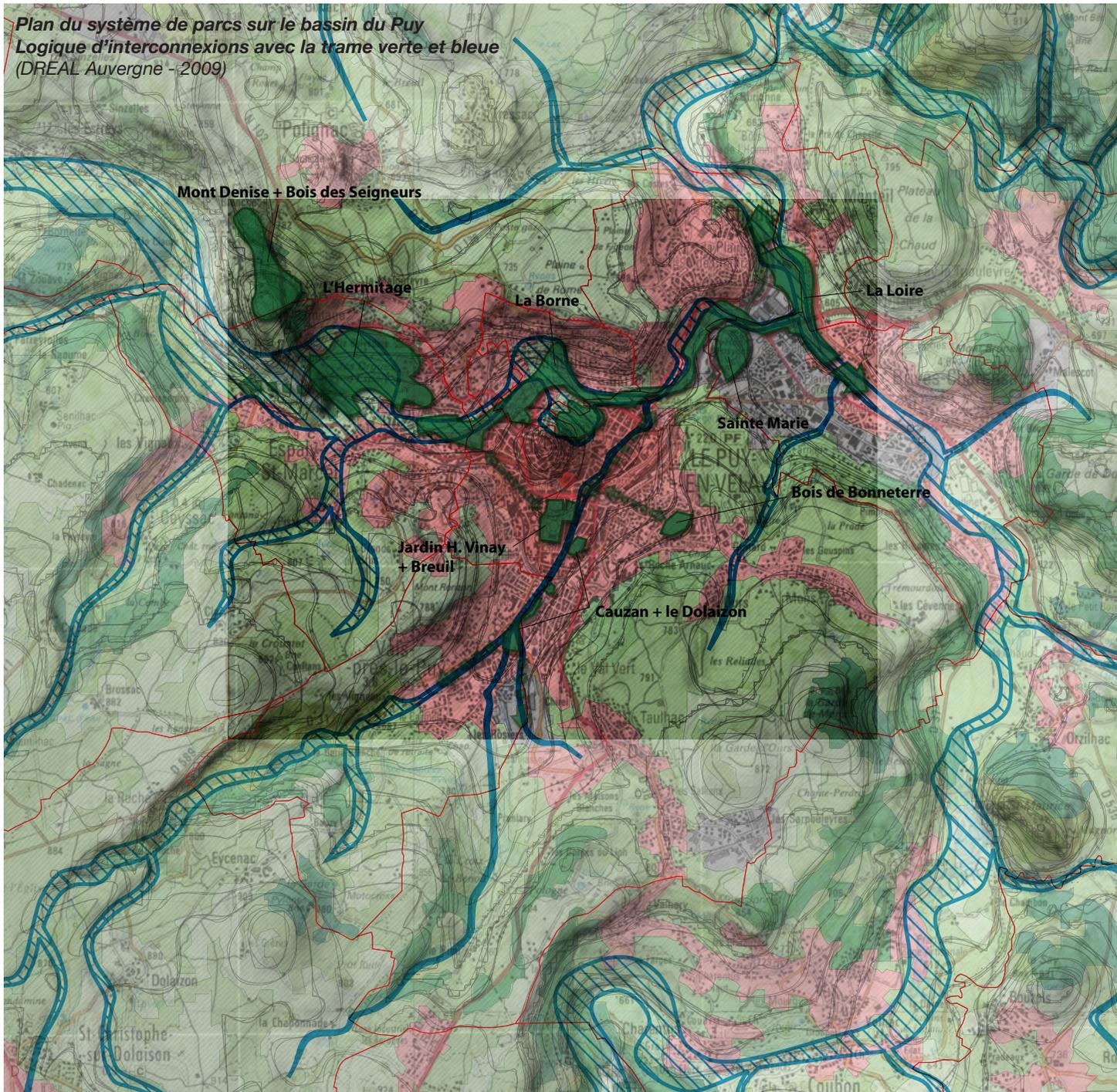


*Le Dolaizon et la Borne au coeur du bassin du Puy*



*Le jardin Henri Vinay et son mail, exemple-modèle d'urbanisme végétal du XIXe siècle*

Plan du système de parcs sur le bassin du Puy  
Logique d'interconnexions avec la trame verte et bleue  
(DREAL Auvergne - 2009)



-   Espaces naturels, agricoles et forestiers
-   Espaces urbanisés
- 
-   Système de parcs (Espaces et connexions)
-  Trame bleue potentielle

## Les éco-motifs emblématiques.

### **Les gardes**

Un motif propre à l'ensemble paysager du Devès (dominant le bassin du Puy-en-Velay) résulte d'une particularité de relief : la présence de cônes volcaniques formés de scories noires ou rougeâtres appelés « gardes ». Près de cent cinquante gardes aplaties sont plus ou moins bien perceptibles sur l'ensemble du plateau. Sur son axe, les « gardes » sont réunies comme une chaîne de petits monts recouverts de forêts. Ailleurs, les autres gardes, très nombreuses, « émergent » plutôt comme des objets au milieu des champs du plateau. La plupart ont été cultivées, au moins dans leur partie basse où la terre est plus épaisse et plus riche. Leur sommet est souvent occupé par des bosquets de pins ou des affleurements rocheux. L'association d'une garde et du bois de pin qui la coiffe est très particulière au Devès.

### **Les murets et les chibottes**

Les murets de pierres qui délimitent les parcelles sont les éléments construits les plus caractéristiques du territoire. Ils sont le résultat de l'épierrement progressif des sols depuis des siècles par les habitants du plateau pour les cultiver où les rendre pâturables. La hauteur des murs peut y atteindre deux mètres. Des abris de pierres ont parfois été construits dans ces murs. Parfois bâtis de manière circulaire, ils ponctuent les espaces du bassin du Puy-en-Velay. Ce sont les fameuses chibottes. C'est un motif paysager d'un genre particulier. Ils sont tout simplement l'expression d'une culture résultant d'un mode difficile de relation au milieu (nécessité d'épierrer les sols et de s'abriter de la rigueur du climat sur le plateau).

### **Les bois de pins de boulange**

Au sommet de la Denise, sur le plateau d'Ours et de Mons, dans la vallée du Dolaizon, sur les coteaux du Zouave en surplomb de la Borne, on trouve encore des bois de « pins de boulange ». Les pins y ont des formes tortueuses et torturées qui en font des forêts de signes étranges. Ces forêts, explicitement artificielles, sont une particularité de la Haute-Loire. Elles résultent de l'exploitation ancienne du bois de pin pour alimenter les fours des boulangers.

### **Les falaises, orgues basaltiques et pans rocheux divers**

Où que l'on soit dans le bassin du Puy, on a affaire aux « roches » : dykes (rocher Corneille, rocher d'Aiguilhe...), tables (Rocher de Polignac), orgues (Espaly), roches diverses (roche de Treysac, roche Arnaud), jusqu'aux falaises (vallée du Dolaizon)... Cette omniprésence minérale est une particularité de la vie urbaine dans le bassin. Les hommes ont dû composer et composent encore avec elle. Ce motif paysager qui lie étroitement l'installation humaine à la présence de roches ou de reliefs va d'ailleurs bien au-delà du seul espace du bassin du Puy-en-Velay. C'est un motif paysager auvergnat qui ici, du fait de la géographie du bassin, est sur-représenté.





### **Les plaines et plateaux agricoles d'agglomération urbaine**

Se mêlent au paysage urbain un ensemble de plaines ou petits plateaux agricoles plus ou moins cernés par le développement urbain : la plaine de l'Ermitage au pied des orgues d'Espaly, la plaine de Rome, le petit plateau-verrou du couvent de Sainte-Marie, la plaine de Polignac, le plateau de Mons, le plateau de Chambeyrac et le vallon de Ceyszac... Ces espaces agricoles encore préservés et fortement identifiables constituent un motif agricole singulier dans le territoire de l'agglomération urbaine que beaucoup d'autres agglomérations françaises pourraient envier à l'avenir.

### **Les zones humides**

Elles sont souvent inventoriées comme sites naturels d'intérêt communautaire. Pourtant, c'est un motif paysager qui pourrait être qualifié de discret parce qu'il résulte d'un relief en creux, un négatif, et que de par leur nature humide, ils sont le plus souvent en retrait par rapport aux usages et à l'occupation majoritaire des sols du plateau. Elle concentre souvent une biodiversité importante.

### **Les rivières et bords de rivières**

La Loire, la Borne, le Dolaizon et de nombreux ruisseaux affluents traversent ou tangent le bassin du Puy-en-Velay. Souvent d'apparence très naturelle en amont de l'agglomération, ils disparaissent souvent à leur entrée dans les zones urbaines. Ils constituent cependant une armature naturelle pour la ville (voir ci-avant "le système de parcs") et un élément fondamental du cadre de vie des habitants du bassin du Puy. Croisant contingences écologiques et qualité récréative, certains de ces espaces ont fait l'objet de mise en valeur réinventant un nouveau rapport de la ville à ses cours d'eau (Brives-Charensac sur la Loire, le Puy-en-Velay et Aiguilhe sur la Borne...).

### *PAROLES D'ACTEURS...*

*« Du vallon de Farnier à Ours-Mons, il y a un travail important en pierres sèches : notamment les terrasses à droite en montant... les travaux du contournement en démolissent et les utilisent pour du remblai !!! »*

**> L'expérience de la mise en scène particulière du bassin du Puy n'est jamais aussi forte que lorsqu'elle s'opère par la marche...**

- De nombreux points de départ de grands chemins de randonnée se situent au Puy : GR65 (chemin de Saint-Jacques / via podiensis), GR70 (chemin de Stevenson), GR430 (chemin de Saint-Régis), GR700 (la Régordane / chemin de Saint-Gilles). Le sentier GR3 (Du Gerbier de Jonc à l'estuaire de la Loire) traverse l'agglomération. Avec le chemin de St Régis, ils franchissent le futur contournement routier de la N88 au niveau du vallon d'Ours. Compte tenu de l'essor récent de la randonnée, ce constat est à relier aux questions de développement touristique et d'image du bassin du Puy-en-Velay.

- Les espaces péri-urbains de l'agglomération sont des lieux de promenades et de loisirs pour les habitants : le plateau de Taulhac, les gardes d'Ours-Mons, Eycenac, la vallée du Dolaizon, la campagne de l'Ermitage, la plaine de Rome, les bords de la Loire et de la Borne. Chacun de ces endroits se trouve à des distances très réduites du centre-ville du Puy et sont, par conséquent accessibles à pied. Par exemple, le plateau de Taulhac et la garde d'Ours sont à 5 minutes des quartiers d'habitations de Taulhac, Ours, Guitard, Roche-Arnaud...

- Cette qualité est reconnue et exploitée localement par le comité départemental de la randonnée qui, en partenariat avec les services compétents dont l'Office de Tourisme Intercommunal, ont développé un réseau de sentiers de petites randonnées (PR) autour de l'agglomération. Trois itinéraires tangentent, coupent ou longent la future infrastructure du contournement : PR des Cinq châteaux (au départ de Taulhac – PR 21), PR de Brives et la Loire (au départ de Brives-Charensac – PR 7), PR de la Sumène (au départ de Brives-Charensac – PR 19).

**> Le tracé du contournement n'est pas un itinéraire panoramique**

L'itinéraire du contournement est encaissé sur la quasi totalité de son parcours. En effet, les ouvertures sont brèves et peu nombreuses. On peut ainsi distinguer :

> Le basculement depuis le Monteil et la montée à Bellevue : l'expérience paysagère est de grande qualité au moment du basculement sur la vallée de la Loire et le Puy-en-Velay.

> Au passage de Bellevue : l'expérience paysagère se résume à une fenêtre furtive plus affirmée si l'on emprunte la bretelle de sortie vers le Puy-en-Velay depuis Saint Etienne. C'est le seul endroit où une relation de proximité avec le site du Puy-en-Velay est permise.

> La traversée du plateau d'Ours / Mons : la relation visuelle avec le village d'Ours et la campagne riveraine de l'infrastructure est intéressante mais limitée.

> Au-dessus de la Pépinière : une double expérience paysagère du panorama lointain et aérien sans premier plan nuisible est désormais possible. Dans les deux cas elle est de très grande qualité : 1. dans le sens nord-sud, un point de vue (nouveau) donne à voir l'agglomération ponote au niveau de Pologne / 2. l'ouverture sur la Loire et le Mézenc dit "panorama de la Pépinière" offre une vue large et spectaculaire en balcon sur la Loire. Cette dernière expérience reste menacée par les évolutions en cours et à venir de ce secteur (étalement urbain + décharge) Par ailleurs, l'ensemble de ces fenêtres sur le territoire périurbain est en sursis si l'on n'y prend pas garde : développement urbain refermant le point de vue, reprise du couvert forestier...



*Itinéraires balisés (GR)  
sur le plateau d'Ours-Mons*

## > Le tracé du contournement traverse une succession de petites entités paysagères

### Les bords de la Loire

La N88 franchit la Loire à sa confluence avec la Borne dans la plaine de Brives, le Monteil et la Petite Mer. L'endroit de ce franchissement est marqué par la présence de l'ancien couvent de la Chartreuse (aujourd'hui lycée). Il accueille également nombres d'activités : les Tanneries, l'entreprise Multitransport dans un site pourtant contraint (inondation). En effet, en plus de la N88, il est traversé par de nombreuses voies :

- pour la circulation piétonne (voie verte des bords de Borne et de Loire),
- pour la circulation automobile
- pour la ligne de chemin de fer allant vers Saint Etienne (le viaduc des 14 ponts).

En définitive, il s'agit là d'un nœud complexe qui constitue pourtant une entrée de ville majeure sur le bassin du Puy-en-Velay. Aujourd'hui, les usages viennent butter sur ce site (tant dans la logique est-ouest de franchissement de la Loire que dans la logique sud-nord d'écoulement de la Loire).



*Vue plongeante sur la confluence entre Borne et Loire depuis le Mont Brunelet*

### Le Montredon

L'hôpital psychiatrique Sainte-Marie occupe l'intégralité du Mont Redon, l'un des reliefs majeurs du système de "points de vue – points de mire" du bassin du Puy-en-Velay. Ce mont est le plus bas de tous les points de vue de l'agglomération du Puy-en-Velay, culminant par un petit plateau ovale (200 m sur 300 m) à 650 mètres d'altitude ; on peut cependant apercevoir, de manière flottante, la chapelle d'Aiguilhe et le rocher Corneille, et de manière plus franche le Mézenc, la Denise, le Brunelet, le plateau de la Chaud, le promontoire de Saint-Quentin, etc.



*Le Montredon vu depuis le plateau de Lachaud en arrière-plan, la ville du Puy*

Si l'on considère l'histoire géologique du bassin du Puy, le Mont Redon occupe une position clé, à la confluence de la Borne et de la Loire : il est la porte du bassin vers la vallée de la Loire. Mais plus encore, ce plateau est extrêmement visible, bien que souvent ignoré ou méconnu, tant il fait "partie du paysage", depuis tous les points hauts (belvédère de la plaine de Rome, Brunelet, la Chaud, Ours et Mons...) et surtout depuis la voie rapide provenant de l'est. Son importance visuelle est capitale, offrant un espace vierge qui permet d'apprécier l'agglomération du Puy-en-Velay, y compris depuis sa voiture.

### Bellevue

Bellevue forme l'extrémité nord du plateau qui bascule sur la vallée de la Loire. Avec Chastevol, c'est une zone de campagne aux portes de la ville constituant un lieu de promenade privilégié pour les habitants. Aujourd'hui occupé par des vaches et des chevaux qui pâturent dans les prés, le plateau était jadis aussi cultivé en céréales. Des prés, des murets, des bois de chêne et bois de pins de boulange, des jardins, des cabanes... sont l'essentiel de ce que l'on y trouve. Ces éléments témoignent d'une relation intime entre la ville, les coteaux et le plateau. Depuis les rebords s'offre à nous une vue « la plus belle sur la silhouette de la cathédrale se moulant parfaitement à la pente du Mont Anis dans une merveille d'intégration de l'architecture aux lignes du terrain ». (Jean-Luc Lacombe, peintre).



*Echappée visuelle vers le rocher Corneille et la Vierge sous le col de Bellevue*

Cette découverte particulière et originale du Puy-en-Velay est très perceptible depuis “Bellevue” et la “route de la Corniche”. “Bellevue” est en cela un lieu de basculement depuis la vallée de la Loire sur le bassin du Puy-en-Velay. L’entremêlement de ces points de vue aux divers éléments de la ville construite des années 1960 a, aujourd’hui, en grande partie, dilapidé la qualité de l’expérience que l’on trouve encore à Chastelvol et sur la Roche-Arnaud. L’arrivée de la 2 x 2 voies va de même, remodeler entièrement ce secteur.

#### le coteau du Farnier

Les rebords nord du plateau d’Ours-Mons basculent sur le vallon du ruisseau de Farnier et les coteaux de la vallée de la Loire vers l’Est. Jardins, murets, terrasses, petits bois de chênes et pins recouvrent les pentes parfois escarpées ou en éboulis, ouvrant invariablement quelques trouées vers la Loire, la plaine de Brives-Charensac, Plaisance, le Brunelet, Doue. Le ruisseau du Farnier s’y encaisse rapidement pour rejoindre la Loire à Brives. Le contournement emprunte cet étroit passage et va de fait, remanier totalement ces espaces.

#### le vallon d’Ours

C’est la tête du bassin versant du ruisseau du Farnier. Dominé par le village du même nom et son château, il présente un caractère rural affirmé et pittoresque. Jadis plus bocagé qu’il ne l’est aujourd’hui, il va accueillir lui aussi le passage du contournement qui, compte-tenu de son gabarit va bouleverser les perceptions actuelles (mouvement de terrain induisant des déblais de plus de 15 mètres).

#### le plateau de Taulhac et les gardes d’Ours et Mons

Le plateau et la garde d’Ours jusqu’à son sommet sont cultivés ou pâturés. Un réseau intéressant de haies constituées d’essences locales spontanées est encore très dense. La garde de Mons est quasiment couverte de pins. C’est peut-être, après la pinatelle du Zouave, la forêt de pins de boulange la plus connue et parcourue par les habitants du Puy-en-Velay. Le plateau est également le lieu de nombreuses activités sportives comme le VTT, le moto-cross, le jogging et la marche à pied. C’est un grand parc agricole de proximité.

Le coeur de ce petit plateau, sorte d’île agricole détachée de l’immense plateau du Devès tout proche, est remarquable à plus d’un titre.

Premièrement, il s’agit des premières terres à lentille à l’immédiate proximité de l’agglomération ponoté avec son système d’occupation du sol remarquablement conservé et encore vivace :

- prés et pâturages dans les zones planes des terrains maigres et parfois humides du plateau,
- cultures sur les sols profonds des “fonds de garde”,
- bois de pins coiffant les sommets et les versants trop abrupts.



*Entre anciennes terrasses et terrassements en cours au-dessus du Farnier*



*Le vallon d’Ours vu depuis le couderc du village*



*Le plateau de Taulhac*



*Les gardes d’Ours et de Mons*



*Depuis le viaduc de Taulhac*



*Depuis Pologne en direction de la Pépinière*



*Vue panoramique vers l'est du département depuis les Baraques*

Deuxièmement, il existe un nombre important de zones humides de tailles réduites, souvent temporaires qui ponctuent ce petit plateau. Méconnues, elles sont pourtant d'une grande richesse floristique et faunistique et gagneraient à être étudiées sérieusement.

Enfin, c'est la proximité de ce trésor agricole et naturel (à 5 minutes à pied des quartiers de Taulhac, Guitard, Ours et Mons) avec la ville qui est peut-être sa plus grande qualité. C'est l'exemple remarquable d'un rapport ville-campagne que nombre d'agglomérations françaises recherchent.

#### le col de Taulhac

C'est la tête de bassin versant du ruisseau de Taulhac. Quasi intégralement urbanisé et artificialisé, le col est aujourd'hui franchi par le viaduc de Taulhac. Belvédère potentiel sur la zone d'activité et les lotissements riverains aménagés sans grande qualité, l'expérience du col et celle du viaduc est très banalisée. La perception du bassin du Puy-en-Velay et de la vallée de la Loire est très limitée voire inexistante. Seules les ouvertures sur les lointains (au travers des dispositifs anti-bruit qui équipent le viaduc), présentent un intérêt. Le regard s'échappe ainsi vers l'ouest et l'échine boisée du Devès et des monts de la Durande puis vers l'est et le Mézenc, le Meygal et les suc de Breysse.

#### la garde de Pologne et la falaise de la Pépinière

A l'ouest du col de Taulhac, face à la garde d'Ours, la garde de Pologne marque le bout du plateau du Devès. C'est un espace agricole suspendu entre la vallée de la Loire et le vallon du Riou. Il présente des similitudes avec le plateau de Taulhac et la garde d'Ours en termes d'occupation du sol. Plus haut en altitude, il offre des échappées visuelles de très grande qualité vers la Loire et le bassin du Puy-en-Velay. La falaise de la Pépinière au sud de la garde de Pologne invite à la contemplation tant le panorama, qui s'ouvre depuis ce lieu, est exceptionnel : du Meygal au plateau ardéchois en passant par le Mézenc avec, en premier plan vertigineux, les gorges de la Loire. Par ailleurs, sous le poste électrique coiffant le point haut, un point de vue assez magistral sur le bassin du Puy a été mis à jour par les travaux du contournement. Il sera l'une des quelques fenêtres offrant des vues vers le Puy-en-Velay depuis le contournement routier RN88.

#### le plateau des Baraques

Le plateau des Baraques offre de belles vues vers l'est du département. Fortement urbanisé depuis l'agglomération des Baraques et de Malpas, le plateau, jusque là agricole, voit sa vocation évoluer. Ses qualités paysagères (panoramiques vers l'est) sont progressivement remises en cause. Sur la partie s'inclinant vers le vallon du Riou, au passage de la N88, une vue lointaine vers le Puy-en-Velay met en perspective le bassin et l'agglomération. Cette dernière sera probablement mise en retrait par le nouveau tracé du contournement.

# 3. RÉFLEXIONS SUR DES TENDANCES D'ÉVOLUTION POSSIBLES

L'état des lieux présenté précédemment est issu du travail d'analyse des ressources documentaires et des différents entretiens avec l'ensemble des acteurs locaux. Il a été, dans un premier temps, présenté en comité technique, puis amendé, corrigé, complété et validé. Il a été, dans un deuxième temps, le support d'un travail en atelier sur des tendances d'évolutions possibles du territoire dans les années à venir.

Ce travail prospectif, volontairement caricatural, s'est déroulé lors du comité technique du 28 mars 2013. La synthèse de ces tendances possibles est présentée ci-après et le contenu complet se trouve en annexes.

## Remarques :

- Ce ne sont pas des scénarios, mais bien des hypothèses d'évolution du territoire dans les années à venir basées sur des indices locaux (issus de l'état des lieux) mais aussi des tendances nationales.
- Ces tendances doivent aider les acteurs à esquisser quel sera le contexte territorial de demain (2016), dans quelle logique d'aménagement la politique 1% Paysage et Développement doit-elle s'inscrire ? De quoi le territoire aura-t-il besoin ?

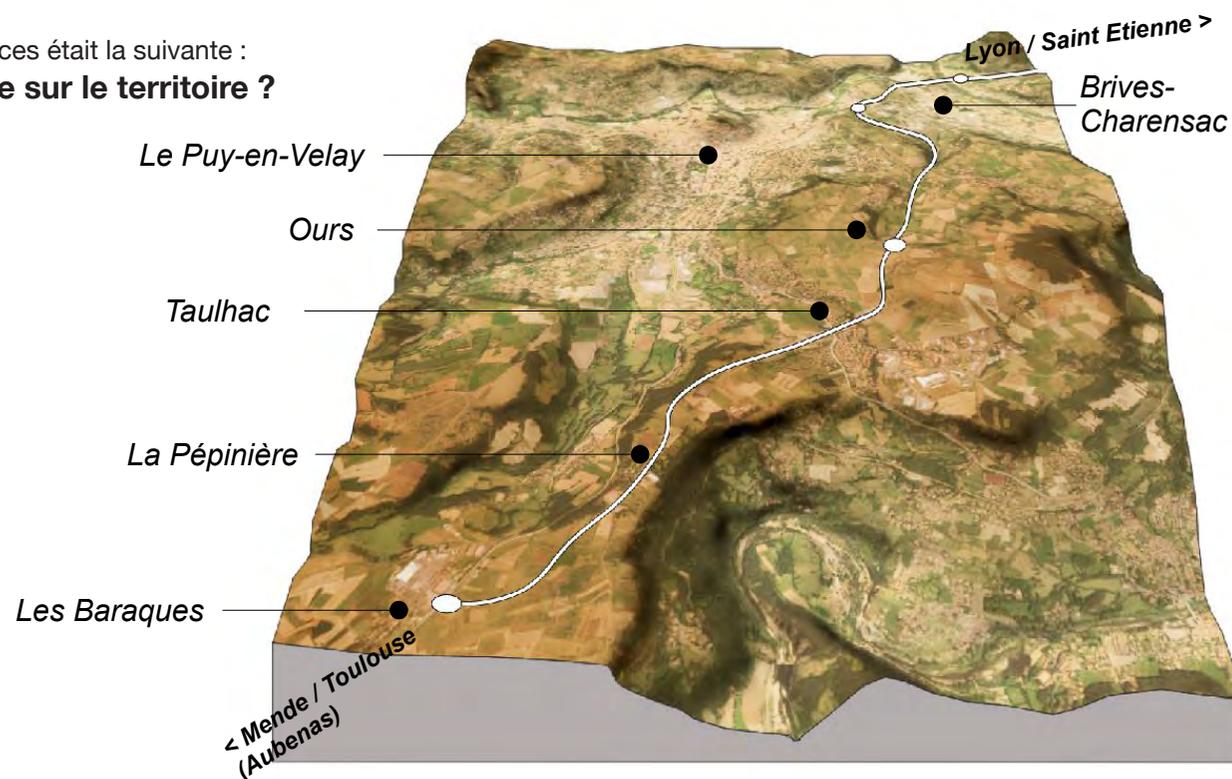
La question posée et débattue pour chacune de ces tendances était la suivante :

## **Comment chaque tendance va-t-elle se traduire sur le territoire ?**

Les indicateurs à observer étant :

- Le paysage, les points de vues, les panoramas
- Les entrées de ville
- Les déplacements
- Les zones d'activités économiques
- Les espaces agricoles, naturels et récréatifs
- Les zones résidentielles
- Les sites touristiques
- Le patrimoine de l'eau

...sur le territoire à proximité du contournement.





*Depuis le viaduc de Taulhac*



*File d'attente dans le secteur de Bellevue*



*Bus pris dans les bouchons à Brives-Charensac*



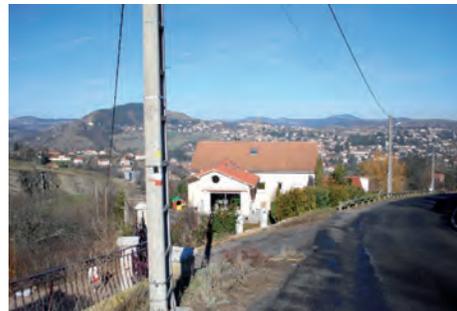
*"Vitrine" de la ZI des Baraques*



*Aiguilhe, la Vierge et la Cathédrale vue depuis le site classé de l'Ermitage*



*Etalement urbain entre les Baraques et Malpas*



*Montée vers Belle-Plaine par le chemin de Saint Jacques*



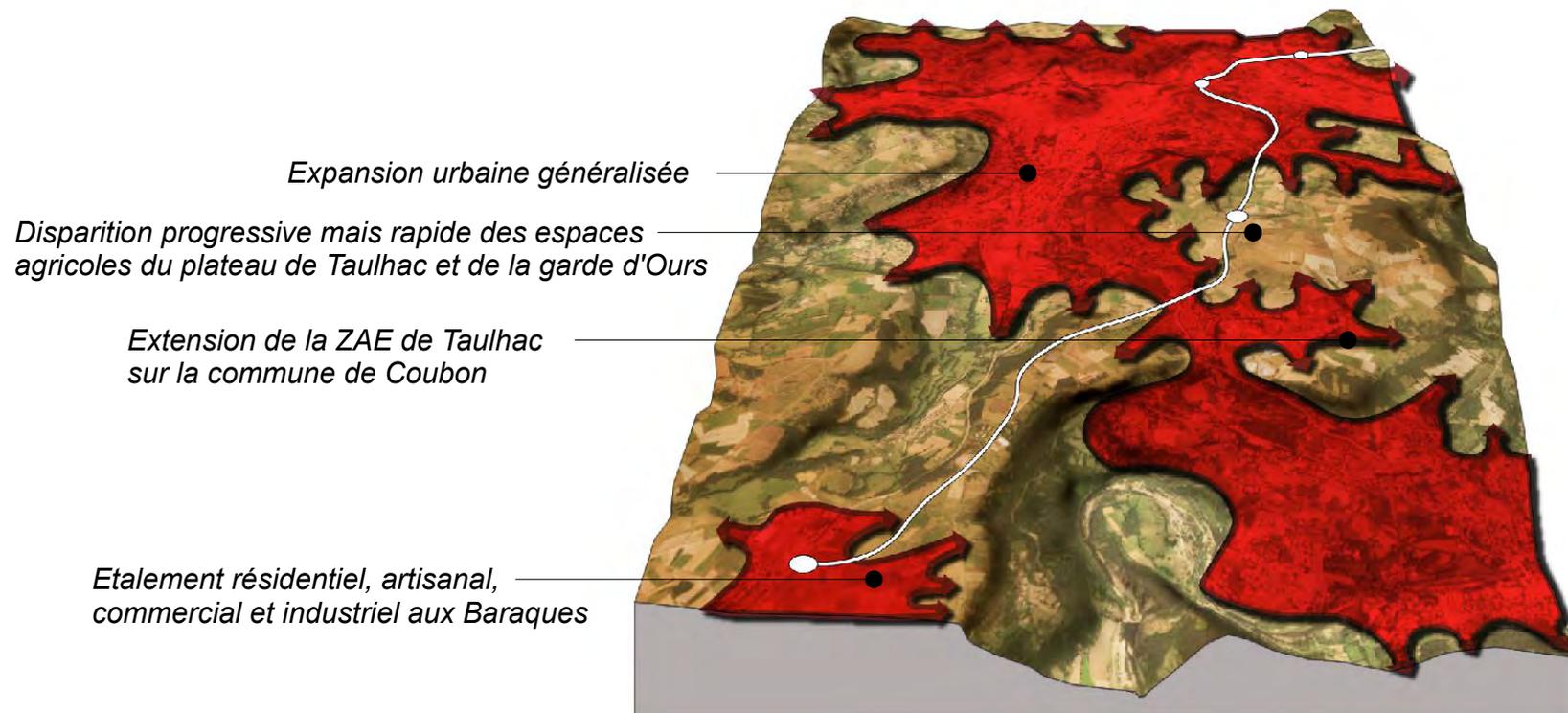
*Bassin de rétention à Chirel*

### 3.1 Tendance 1 : « la poursuite du tout quantitatif »

Logique d'aménagement du territoire qui prolonge une logique quantitative de développement, car les collectivités et les administrés ont les moyens à tous les niveaux. Les porteurs de projet misent sur l'arrivée du contournement pour faire levier sur le développement économique et participer au « rééquilibrage » du territoire.

Mais cette tendance est confrontée à la crise actuelle...

- > c'est une crise habituelle et classique d'une économie capitaliste développée
- > c'est le principe de la « tolle ondulée » et des cycles macro-économiques...donc on imagine que ça va repartir comme avant 2007 !





*Depuis le Mont Denise*



*Affichage sur la N88 dans les gorges du Lion*



*Aire de covoiturage à Polignac*



*Sabarot sur la ZAE de Chaspuzac*



*Zone humide d'Ours gérée par le CEN Auvergne*



*Réhabilitation des usines Fontanille en logement*



*Ancienne voie ferrée / nouvelle voie verte à Brives-Charensac*



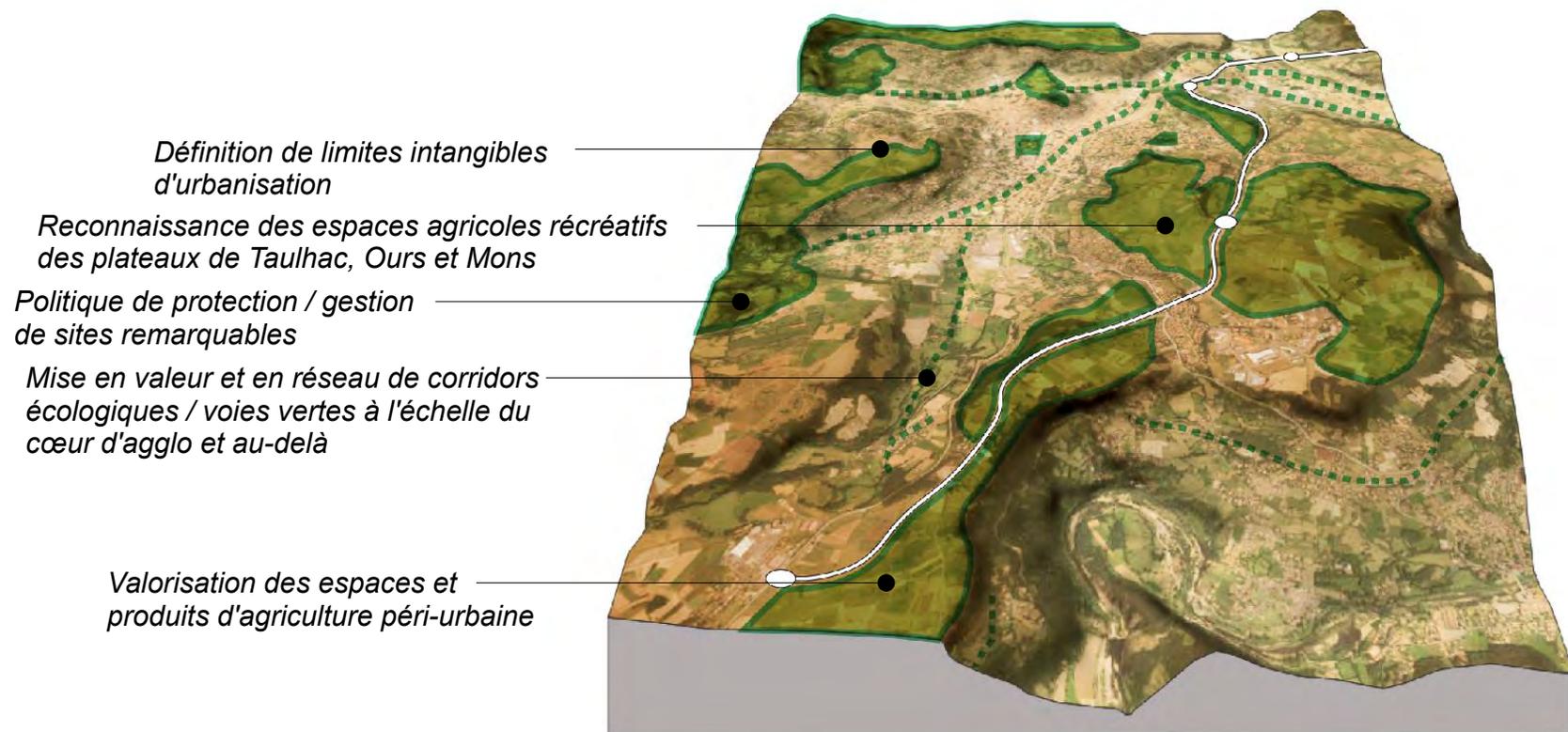
*le Dolaizon sous le pont Baccarat*

## 3.2 Tendance 2 : « une priorité forte à la qualité »

Logique d'aménagement du territoire qui privilégie la qualité du cadre de vie avant la quantité car les politiques cherchent à la valoriser et à en faire un atout de développement. Cette logique d'aménagement du territoire amène les acteurs à anticiper et à programmer dans le temps à partir d'un projet et fil conducteur commun. Le contournement sert avant tout à irriguer le territoire de l'agglomération et à « épargner » la ville du Puy au profit d'une qualité de vie retrouvée.

Mais cette tendance est confrontée à la crise actuelle...

- > la crise est un peu particulière, elle apporte des transformations importantes de nos modes de développement et de nos façons d'aménager le territoire
- > la crise repositionne l'option « croissance verte » comme une hypothèse de développement





*Jardins partagés sur les bords du Dolaizon*



*Tanneries du Puy-en-Velay*



*Aire de covoiturage à Fay-la-Triouleyre*



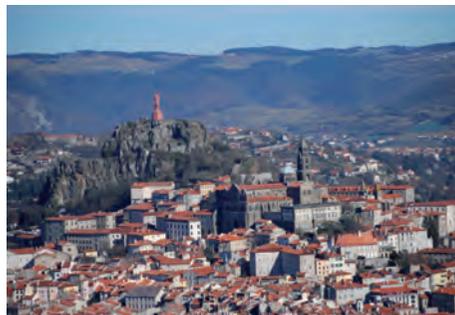
*Déchèterie / recyclerie à la Pépinière*



*Jardins familiaux d'Aiguilhe*



*Immeuble dégradé en centre-ville du Puy-en-Velay*



*Vue de la ville haute du Puy-en-Velay depuis Belle-Plaine*



*Ruisseau de Taulhac à sa confluence avec le Dolaizon*

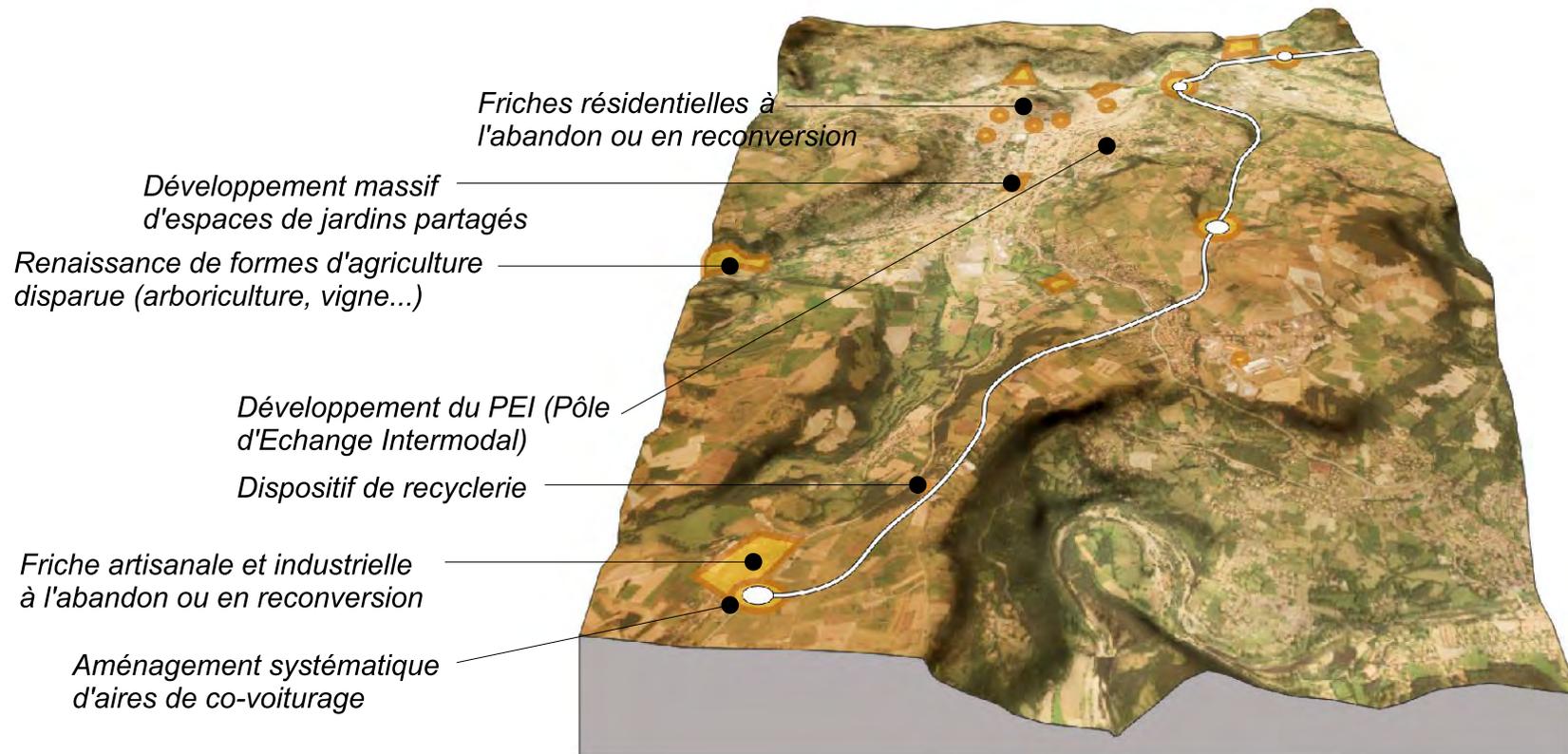
### 3.3 Tendance 3 : « un retour vers l'autonomie »

Logique d'aménagement du territoire qui va dans le sens d'un accompagnement des initiatives individuelles, collectives et coopératives. Celles-ci se multiplient.

Cette situation totalement nouvelle nécessite une forte coopération des communes et des territoires entre eux afin de garder les habitants dans la région ainsi que les acteurs économiques et sociaux existants. On parle alors de coopération, d'autonomie, de relocalisation, de proximité, de reconversion et de mutualisation. Que peut alors nous apporter cette infrastructure de contournement, dans cette logique ?

Mais cette tendance est confrontée à la crise actuelle...

- > c'est réellement une crise systémique qui va amener un bouleversement complet des repères anciens
- > c'est la fin d'un modèle de développement basé exclusivement sur la croissance économique
- > la société entre dans une période de transition qui comportera :
  - des tensions et du chaos économique, social, financier,...
  - des expérimentations visant à inventer le nouveau modèle





# 4. ÉLÉMENTS PARTAGÉS DE DIAGNOSTIC

## Préambule méthodologique

L'état des lieux (cf. chapitre 2. Eléments d'état des lieux) est l'analyse « froide » des données statistiques, des rapports d'activités, des bilans d'actions antérieures, des études précédentes à l'échelle du territoire mais aussi à une échelle plus large (Pays, Département, Région,...). Cette analyse « froide » a été enrichie ici d'une analyse « sensible » des caractéristiques et des expériences paysagères propres au site exceptionnel de l'agglomération du Puy-en-Velay.

Le diagnostic s'est ici appuyé sur l'état des lieux pour :

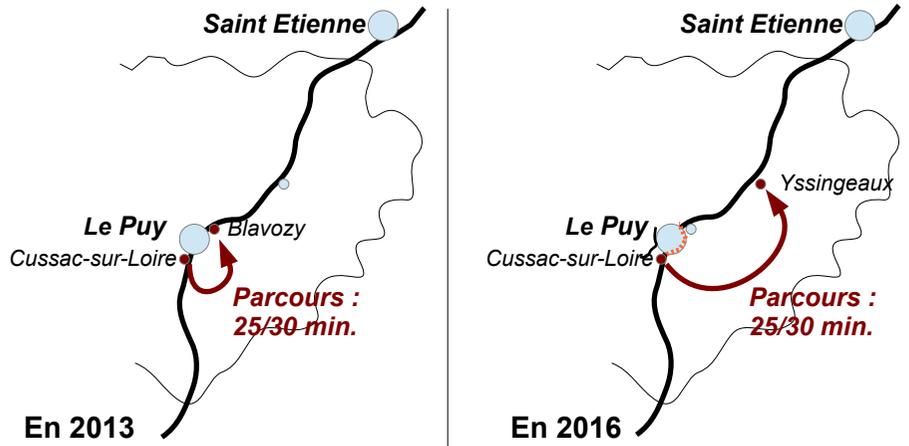
- porter des appréciations et confronter ensemble des perceptions différentes
- mettre en perspective les évolutions
- amener des questionnements, aider à formuler des problématiques

C'est une préparation indispensable à l'action : elle en donne le sens et constitue les fondations du projet de territoire (Charte d'objectifs).

Le diagnostic a été l'occasion d'une participation collective des acteurs pour permettre l'appropriation (diagnostic partagé) : c'est l'objectif assigné à la séance de travail du Comité technique (28 mars 2013) dont les résultats sont présentés ci-dessous. L'animation de cette journée a permis l'expression la plus large et créative possible des acteurs (organisation d'ateliers en petits groupes de travail).

Le travail proposé au comité technique était donc de dresser la liste de ce qu'apportera le contournement d'un point de vue positif et négatif. Il est rapidement apparu que chaque argument pouvait être perçu à la fois comme un atout ou comme un handicap, selon la tendance d'évolution que connaîtra le territoire et/ou les choix politiques que feront les décideurs. Il est également apparu que certaines idées reçues, « des mythes », étaient véhiculées depuis des années sur l'arrivée du contournement et nuisaient à la compréhension globale du projet. Cet exercice a alors permis à chacun de se rendre compte des processus de transformation du paysage que va enclencher l'arrivée du contournement et de « faire tomber ces mythes ». C'est une prise de conscience collective qui permet d'orienter le sens de la politique du 1% Paysage et Développement. Une synthèse de ces échanges est présentée ci-après.

## 4.1 L'arrivée du contournement : des atouts et des handicaps



### Gain de temps

**Le contournement va apporter un gain de temps important en fluidifiant et en sécurisant le trafic.**

Cela aura pour conséquences :

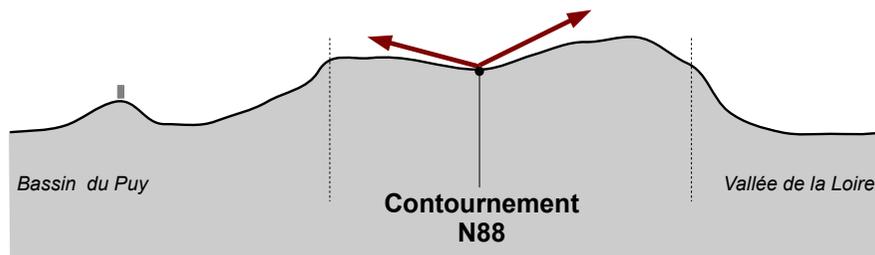
-  un rapprochement des bassins d'emplois
-  une augmentation du potentiel de développement urbain de la 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> couronne
-  le transit des poids-lourds évitera la ville et n'aura plus à la contourner via la D906
-  un déplacement des étapes (économiques et touristiques) évitant ainsi la ville du Puy-en-Velay
-  un repositionnement des ZAE les plus stratégiques
-  une diminution du tourisme de cueillette dans le bassin du Puy-en-Velay

### Perception

**Le contournement ne sera pas visible depuis la ville.**

Cela aura pour conséquences :

-  une préservation de la ville de l'impact visuel de l'infrastructure
-  une préservation du caractère paysager exceptionnel du bassin du Puy-en-Velay
-  l'absence d'un effet belvédère sur la ville (contrairement aux idées reçues)
-  une absence de découverte mise en scène sur le bassin du Puy-en-Velay
-  un besoin de communication sur le patrimoine de l'agglomération depuis l'axe



## Desserte locale

### Le contournement va passer à proximité de l'agglomération.

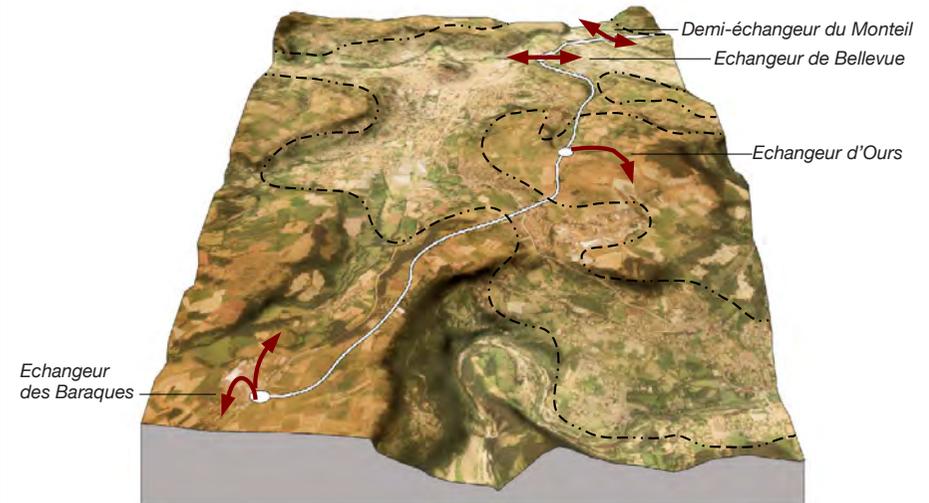
Cela aura pour conséquences :



une utilisation de cette infrastructure comme rocade urbaine par des usagers locaux  
l'organisation de nouvelles entrées sur la ville



des difficultés d'organisation de dessertes locales  
des problèmes de congestions des nouvelles entrées  
une absence d'anticipation sur la création d'une nouvelle pénétrante sur la ville



## Pression foncière

### Le contournement va rendre accessible du foncier plat à proximité du bassin du Puy-en-Velay.

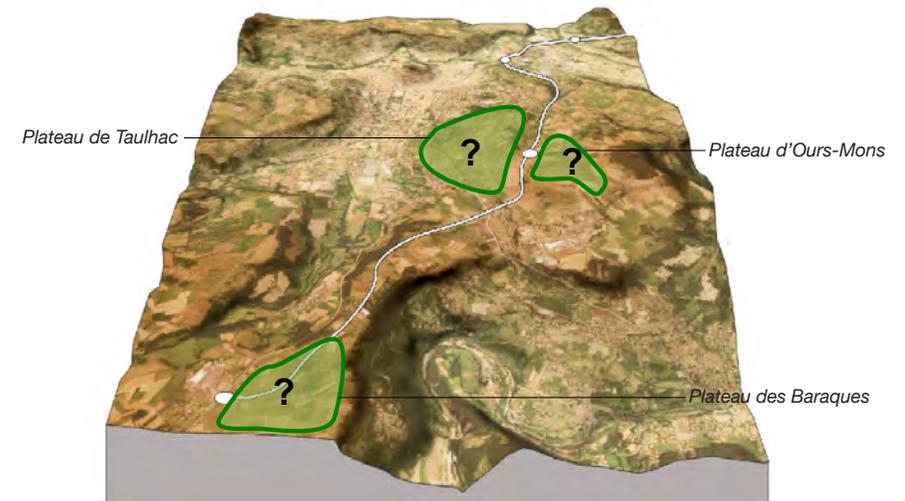
Cela aura pour conséquences :



une ouverture de terrains constructibles à proximité de la ville  
un développement de l'urbanisation au contact des bassins d'emplois



une accélération de la pression foncière  
une pression sur les milieux naturels  
une pression sur les espaces agricoles





## Qualité paysagère et environnementale

### Le contournement va traverser des paysages remarquables.

Cela aura pour conséquences :

- + une découverte des panoramas sur le Mézenc et des points de vue furtifs sur la ville
- + une découverte de paysages à forte valeur environnementale (vallée de la Loire, vallon d'Ours-Mons...)
- + la découverte d'un nouveau point de vue (au-dessus de la Pépinière)
- une banalisation des espaces traversés par l'aménagement de l'infrastructure
- une destruction de certains milieux naturels
- une disqualification des paysages par un développement péri-urbain



## Modes de déplacement

### Le contournement va privilégier les déplacements automobiles.

Cela aura pour conséquences :

- + un développement de la pratique du co-voiturage
- + un confortement de la communication autour de la randonnée (départ des chemins de randonnée)
- une omniprésence de la voiture dans les pratiques quotidiennes au détriment des autres modes de déplacement
- un maintien du paradoxe entre la communication sur la marche et le confort quotidien de la marche dans le bassin du Puy-en-Velay
- une insuffisance des transports en commun et / ou alternatifs en site propre
- le maintien voire l'augmentation des phénomènes de congestion par les véhicules du centre-ville aux heures de pointes

## Nouvelles formes de polarisation de la ville-centre

**Le contournement ne remettra pas en cause le rôle d'hyper-polarisation de la ville-centre.**

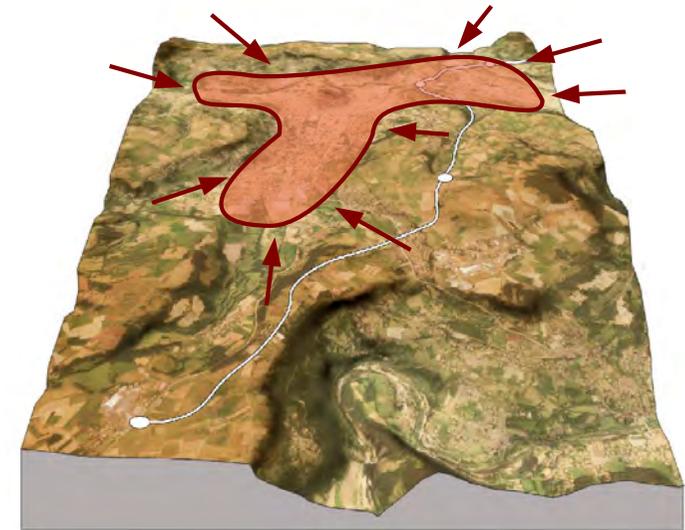
Cela aura pour conséquences :



- un maintien de l'offre hôtelière de qualité en centre-ville
- un maintien de l'offre complète de services de proximité
- une concentration des équipements dans le bassin



- une concentration des équipements et des services qui congestionne l'agglomération aux heures de pointes
- un besoin de réorganiser les déplacements dans l'agglomération
- une délocalisation de certains services et équipements en direction de l'infrastructure



## Flux touristiques

**Le contournement n'augmentera pas la part des usagers en transit, donc le flux touristique.**

Cela aura pour conséquences :



- une découverte plus sereine de la ville-centre avec le report du transit sur le contournement
- un positionnement du Puy-en-Velay comme destination choisie
- une possibilité de développer l'idée de la «ville étape» (cf. expérience de Perles vertes sur l'A75)



- un réduction du temps de transit (durée/distance) déplaçant les étapes avec un évitement du Puy-en-Velay
- un besoin d'information touristique en amont du contournement et un plan de communication moderne (site, i-tourisme, m-tourisme...)





## Gouvernance

**L'arrivée du contournement révèle des besoins d'anticipation de la part des acteurs locaux sur les conséquences territoriales.**

Des sites stratégiques en projet comme :



- le pôle d'échanges intermodal à la gare
- la desserte de la ZA de Taulhac
- le rond point de l'entrée des Baraques à Cussac-sur-Loire

Mais peu d'anticipation sur :



- l'augmentation des flux automobiles aux entrées de ville
- la remise en cause potentielle du positionnement des ZAE
- l'accélération de la pression foncière sur certains sites



## Gouvernance

**L'arrivée du contournement identifie des besoins en termes d'outils stratégiques et prospectifs.**

Des outils existants ou en cours d'élaboration :



- . PDU
- . Charte architecturale et paysagère
- . PLH
- . Agenda 21
- . Etude biodiversité et patrimoine naturel
- . SCOT



Des outils et dispositifs pas encore portés et animés techniquement

## Gouvernance

### L'arrivée du contournement révèle des enjeux paysagers forts.

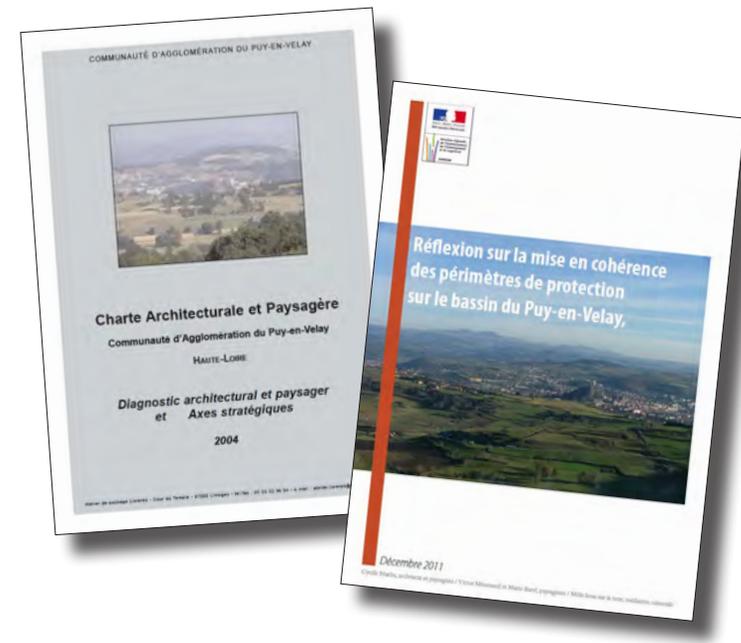
Des outils existants ou en cours d'élaboration :



- . Charte architecturale et paysagère
- . Reflexion sur la mise en cohérence des périmètres de protection sur le bassin du Puy-en-Velay
- . Démarche 1% Paysage et Développement



Des outils et dispositifs pas encore portés et animés techniquement  
Une prise en compte des enjeux paysagers qui ne paraît pas à la hauteur de l'exceptionnalité du site



## 4.2 L'identification de la problématique

L'analyse conduit au constat communément partagé que le territoire de l'agglomération souffre d'un déséquilibre territorial entre l'est et l'ouest (en fonction du critère « proximité de Saint-Etienne / Lyon »). Cette lecture du territoire fait alors des infrastructures (notamment routières) et du foncier, la clé de voûte de toute stratégie d'aménagement et de développement (résidentiel, économique, routier...). Dans cette logique, la N88 à 2 x 2 voies doit aller le plus loin possible vers les territoires ruraux du sud et de l'ouest, pour participer au rééquilibrage de l'agglomération.

Dans ce contexte, le contournement va venir renforcer le positionnement de la N88 comme colonne vertébrale attractive du territoire (le long de laquelle se poursuivront les implantations d'activités et de logements)... mais cela se fera au détriment des communes riveraines et notamment du centre-ville du Puy-en-Velay ayant comme conséquences :

- ➔ **une satellisation des centres-villes** ... favorisant la poursuite des stratégies d'adaptation aux pressions / opportunités,
- ➔ **une exacerbation des concurrences inter-territoriales** ... privilégiant les critères de fonctionnalité (usage massif de la voiture,...) dans les aménagements, au détriment des critères de qualité et de sensibilité (ménagement, réversibilité,...),
- ➔ **une banalisation puis disqualification du paysage.**

### **Mais la réalité est peut-être plus complexe...**

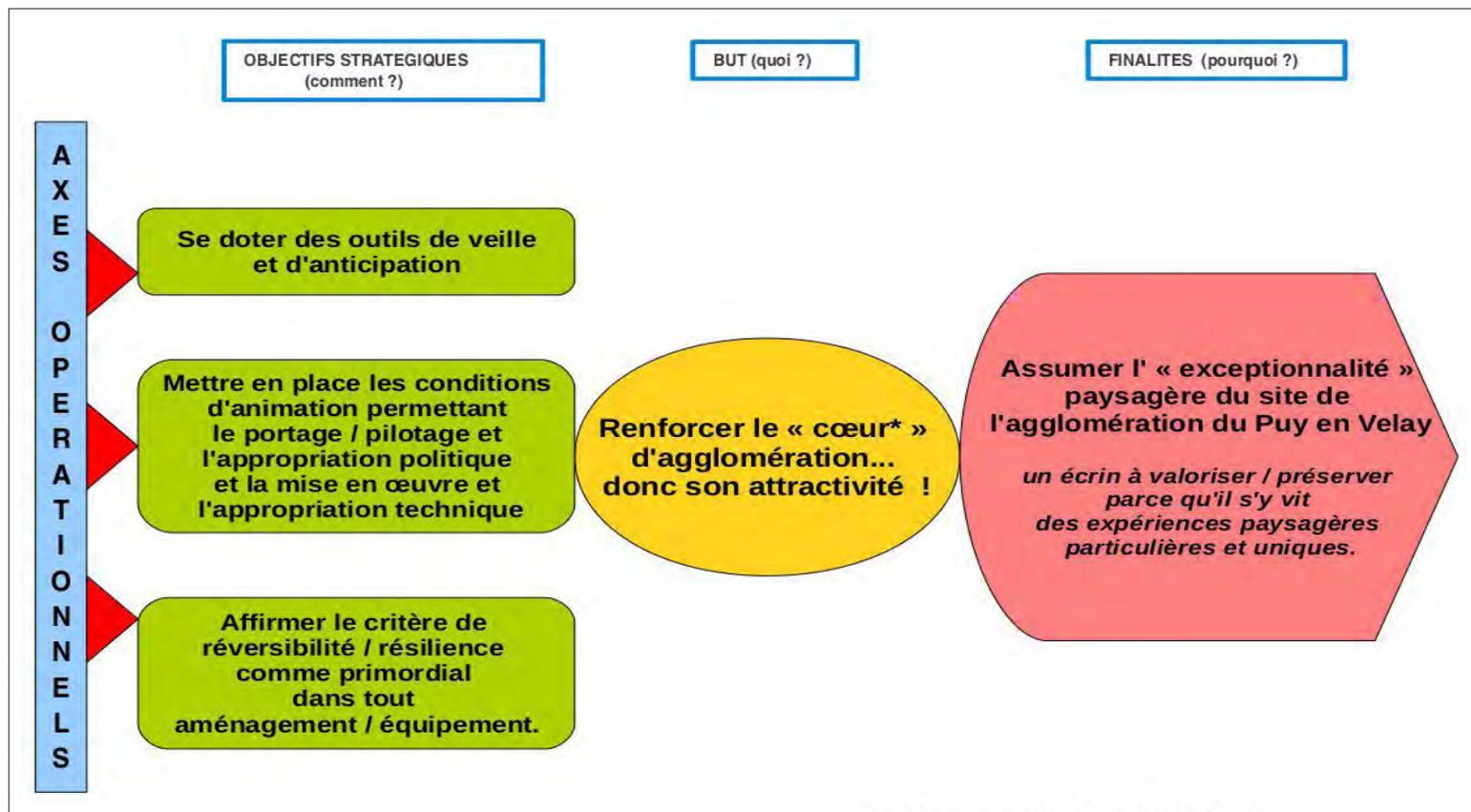
En effet, le principal déséquilibre de l'agglomération se situe davantage entre son « cœur » (Le Puy-en-Velay et ses communes limitrophes) et ses 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes, autour d'un mécanisme d'attractivité / dépendance / répulsion (qui a progressivement fini par fonctionner dans les deux sens).

## 4.3 Vers la charte d'objectifs...

Aussi la finalité première de la politique 1% Paysage et Développement pourrait-être de :

**Renforcer le « cœur\* » d'agglomération... donc son attractivité !**  
...en assumant l'exceptionnalité paysagère du site du bassin du Puy-en-Velay.

*\* dont il conviendra d'en préciser les contours en définissant un périmètre de projet pertinent (le Monteil, Chadrac, Brives-Charensac, Coubon, Cussac-sur-Loire et le Puy-en-Velay mais également : Vals-près-le Puy, Ceyszac-la-Roche, Espaly-Saint-Marcel, Polignac et Aiguilhe)*





## 1. Bibliographie

### **Politique 1% paysage et développement**

- > Circulaire du 31 mars 2005 relative à la politique du « 1% paysage et développement » sur le réseau routier national
- > Sétra - Mise en oeuvre de la politique du 1% Paysage et Développement Application de la circulaire du 31 mars 2005, Ministère en charge des Transports, juin 2005

### **Itinéraire de la RN88**

- > Ministères en charge des Transports et de l'Environnement, Projet : charte pour le développement durable des territoires concernés par l'aménagement de la RN 88, 2008
- > DDE 43 - Charte d'itinéraire pour la RN 88 Département de la Haute-Loire - Section Firminy/les Fangeas, Ministère en charge des Transports, 2000 (version initiale) et 2006 (actualisée)
- > DRE Midi-Pyrénées - Livre blanc N88, section Toulouse - Saint Etienne, décembre 1997

### **Etudes liées au contournement**

- > Dossier DUP - Contournement du Puy-en-Velay, 1996
- > CETE de Lyon - Etude de trafic - Déviation de la RN88, le Puy-en-Velay, mai 2010
- > Bertrand RICHARD, Etude paysagère - RN88 Contournement du Puy-en-Velay, DREAL Auvergne, février 2012

### **Paysage et Aménagement**

- > OSMOSE paysage / AB2R - Schéma directeur pour l'aménagement des Zones d'Activité prioritaires - Stratégie / Diagnostic et propositions d'aménagement, Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, 2008
- > Atelier de paysage Lisières - Charte architecturale et paysagère du Puy-en-Velay, Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, 2004
- > Cyrille MARLIN et al. Réflexion sur la mise en cohérence des protections sur le bassin du Puy-en-Velay, DREAL Auvergne, 2009/2011

### **Développement durable**

- > Adret Territoire / CPIE du Velay - Agenda 21 du Puy-en-Velay - Rapport Final, Ville du Puy-en-Velay, 2010

### **Biodiversité**

- > Ministère en charge de l'Environnement, Stratégie nationale pour la Biodiversité, Cabinet du Premier Ministre, juillet 2012
- > Acer campestre - Etude Biodiversité et patrimoine naturel, Pays du Velay, 2012
- > CPIE du Velay - Tous acteurs de la Biodiversité, CPIE du Velay, 2012

### **Transport**

- > Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay - Enquête co-voiturage, CA du Puy-en-Velay / CG43, Octobre 2010
- > SORMEA - Etude Entrée de ville / Quartier de la Gare du Puy-en-Velay, CA du Puy-en-Velay, Octobre 2010

### **Tourisme**

- > Office de tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay - Bilan saison 2011, Office de tourisme d'agglomération
- > Office de tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay - Bilan saison 2012, Office de tourisme d'agglomération

### **Développement local**

- Charte du Pays du Velay, Pays du Velay, juin 2004
- Contrat régional de développement durable "Auvergne +", Pays du Velay, 2009
- Programme LEADER, Modernisons les potentiels économiques par de nouvelles pratiques, Pays du Velay, Europe, 2007

### **Démographie**

- <http://www.insee.fr>

### **Urbanisme**

- PLU de Brives-Charensac
- PLU du Puy-en-Velay
- PLU de Coubon
- PLU du Monteil
- PLU de Chadrac
- PLU de Cussac-sur-Loire
- POS de Vals-près le Puy
- PLU d'Espaly-Saint-Marcel
- PLU d'Aiguilhe
- PLU de Pagnac
- POS de Ceyssac-la-Roche

## 2. Compte-rendu des comités de pilotage



### 1% paysage et développement, RN88-contournement du Puy-en-Velay

#### Relevé de décisions de l'installation du comité technique du 16 janvier 2013

Présidence : Régis Castro, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Loire

Participaient à cette réunion :

↳ **Le bureau d'étude :**

Victor MIRAMAND, paysagiste dplg, équipe en charge de l'élaboration du dossier d'axe  
Marie BARET, paysagiste dplg, équipe en charge de l'élaboration du dossier d'axe  
Jean-Marie PERRINEL, consultant, équipe en charge de l'élaboration du dossier d'axe

↳ **Les chambres consulaires :**

Jean-Pierre ISSARTEL, directeur adjoint, Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Loire  
Jean-Paul NICOLAS, Chambre d'agriculture de Haute-Loire

↳ **Syndicat mixte du Velay :**

Laurence VIGNAL, coordinatrice  
Caroline BARRE, membre du bureau

↳ **Représentants des membres du comité de pilotage :**

André LAURANÇON, directeur des services techniques, conseil général de la Haute-Loire  
Jean PERRET, directeur des services techniques, Ville et Agglomération du Puy-en-Velay  
Michel DAVID, responsable des services techniques, mairie de Brives-Charensac  
Adrien DEFIX, maire de Coubon  
Sophie MALZIEU, adjointe au maire de Chadrac  
Michel CHAPUIS, adjoint au maire du Puy-en-Velay

↳ **Syndicat départemental d'énergies de la Haute-Loire :**

Denis BERSOT, Syndicat départemental d'Energies de la Haute-Loire

↳ **Office de tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay :**

Corinne GONÇALVES, Présidente de l'office de tourisme et vice-présidente de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay  
Jean-Paul GRIMAUD, Directeur

↳ **Associations compétentes en matière de paysages et d'environnement :**

Paul BRUNEL, délégué départemental, société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (SPPEF)  
Willy GUIEAU, directeur du centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE) du Velay

↳ **Services de l'Etat :**

Gilles LAMBERT, responsable STDS, DREAL Auvergne  
Dominique MONTAGNE, assistant d'étude STDS, DREAL Auvergne  
Olivier GRANGETTE, délégué territorial, DDT 43  
Dominique BRUNON, chef du service territorial de l'architecture et du patrimoine, DRAC Auvergne  
Carole EYMARD, service coordination, préfecture de la Haute-Loire

Etaient excusés :

René SOUCHON, président du conseil régional d'Auvergne  
Roger PRADIER, maire du Montell  
Charlotte BEAUZAC et Daniel CRISON, conseil départemental d'architecture d'urbanisme et de l'environnement (CAUE)  
Patricia PERRIER, paysagiste conseil de l'état, DDT 43  
Serge VIDAL, président de la Chambre des métiers et de l'artisanat  
Alexandre BERAUD, DIR Massif Central, unité territoriale du Velay

#### OUVERTURE DE LA REUNION

M. le Secrétaire Général ouvre la séance en rappelant les éléments de contexte suivants :

⇒ La politique de 1% paysage et développement est véritablement fondée sur la volonté de conduire la démarche en étroite réflexion entre l'État, les représentants des collectivités publiques et les acteurs sociaux-économiques locaux concernés.

⇒ Démarche de projet **partenariale, participative, itérative**, elle repose sur la **concertation** pour définir des objectifs partagés nécessaires pour maîtriser les effets induits par l'infrastructure.

⇒ La procédure, appliquée à l'aménagement N88 du contournement du Puy-en-Velay, a été véritablement lancée par l'installation d'un Comité de Pilotage le 19 octobre 2012, placé sous l'autorité de M. le Préfet et en présence de Mme DORIAN, présidente du Comité National de Gestion et de Suivi de la politique 1 %.

⇒ Cette instance a validé le lancement d'une consultation de bureaux d'études afin de retenir un prestataire pour l'élaboration du dossier d'axe. Le groupement d'entreprises pluridisciplinaires représenté par M. MIRAMAND est présenté aux participants.

⇒ Il est rappelé que lors du comité de pilotage du 19 octobre 2012, la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay a été identifiée comme « maître d'ouvrage privilégié » du projet de territoire notamment parce que c'est à cette échelle que la gouvernance est la plus pertinente.

#### PRESENTATION DE LA POLITIQUE 1% PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT – APPLICATION A LA RN 88 – CONTOURNEMENT DU PUY-EN-VELAY

Présentation du diaporama (voir en annexe) par Gilles LAMBERT – DREAL Auvergne

- Les objectifs
- Les conditions de mise en œuvre de la politique
- Le cadre réglementaire et financier
- L'organisation
- L'éligibilité et instruction des dossiers d'opérations
- L'instance de gestion
- Les exemples d'actions et de dynamiques créées

#### PRESENTATION DE L'EQUIPE DE CONSULTANTS, DE LA METHODE DE TRAVAIL ET DU CALENDRIER

Présentation du diaporama (voir en annexe) par Victor MIRAMAND (Atelier Un pas de côté).

Le cabinet d'études interpellent les participants sur la nécessité de lui **transmettre tous les documents et études existants** (voir coordonnées ci-dessous). Il s'agit là de la première étape de concertation et de participation des acteurs à la réalisation du dossier d'axe.

Les acteurs du territoire sont invités à **participer aux prochains rendez-vous** (comité technique et comité de pilotage) et à répondre favorablement aux demandes d'entretiens de la part de l'équipe de consultants.

Victor MIRAMAND rappelle l'**originalité de la démarche 1%** à cette échelle du contournement (10km) et de l'**opportunité de la co-construction d'un projet commun** à cette échelle.

#### POINTS RETENUS SUITE AUX ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- l'amélioration des espaces récréatifs pour les Ponots (éligibles à la politique du 1% paysage et développement) ont aussi des retombées positives pour les usagers en transit de la RN88,
- quelle prise en compte du contournement et de ses conséquences au sein du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération ?
- le territoire éligible (aires de co-visibilité) sera défini, par un processus itératif, lors des phases 1 et 2,
- les obligations réglementaires des collectivités locales ne pourront pas être financées par le dispositif du 1% paysage et développement : par exemple, l'élaboration d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET, obligatoire depuis les lois « Grenelle de l'Environnement ») n'est pas éligible mais les actions qui en découleront peuvent l'être,
- l'aménagement de la voie verte est éligible à condition de démontrer un enjeu pour l'agglomération et une cohérence avec la charte d'objectifs du dossier d'axe,
- l'enfouissement des réseaux, la mise en valeur de monuments par l'éclairage (ou l'harmonisation de l'éclairage de sites différents) sont classiquement éligibles à la politique du 1% mais il conviendra cependant de vérifier leur compatibilité avec les préconisations émises par le plan climat énergies territorial (en matière de réduction des consommations notamment),
- il est important de prendre conscience que les vues sur la ville du Puy-en-Velay depuis le contournement RN88 sont extrêmement furtives.

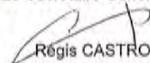
#### PROCHAINES DATES A RETENIR

M. le Secrétaire Général remercie l'ensemble des participants et appelle chacun à participer activement à cette année de travail qui s'annonce dense (rencontres, visites, ateliers techniques).

- 2<sup>ème</sup> comité technique : jeudi 28 mars 2013 (journée/atelier, à la DDT 43)
- 2<sup>ème</sup> comité de pilotage : jeudi 18 avril 2013 à 10h (à la Préfecture)
- Invitation pour un arpentage collectif sur le terrain : jeudi 31 janvier et vendredi 15 février (contacter l'équipe d'intervenants : [vic.miramand@volla.fr](mailto:vic.miramand@volla.fr) / ☎ 07.87.42.11.42).

23 JAN. 2013

Le Secrétaire Général

  
Régis CASTRO



PREFET DE LA HAUTE-LOIRE

SECRETARIAT GENERAL / Service coordination

Le Puy-en-Velay, le 7 MAI 2013

## 1% paysage et développement , RN 88 – contournement du Puy Relevé de décisions du comité de pilotage du 29 avril 2013

Présidence : Régis CASTRO, secrétaire général de la préfecture

- Participaient à cette réunion :

### Collectivités territoriales

- conseil général de la Haute-Loire :

André LAURANCON, directeur des services techniques

- commune du Puy-en-Velay :

Jean-Louis BOUILHOL, adjoint au maire

Michel CHAPUIS, adjoint au maire

- Commune du Puy-en-Velay / Communauté d'agglomération :

Jean PERRET, directeur général des services techniques

Orane LELEUX, service aménagement de l'espace

- commune de Brives-Charensac :

Alain GRAND, adjoint au maire

David MICHEL, directeur des services techniques à la mairie

- commune de Chadrac :

Gérard CONVERT, maire

- commune de Cussac-sur-Loire :

Jean-Pierre THEROND, adjoint au maire

- commune du Monteil :

Roger PRADIER, maire

### Services de l'État

- DREAL Auvergne :

Gilles LAMBERT, chef du service transports, déplacements et sécurité par intérim

Dominique MONTAGNE, en charge de la politique 1% paysage et développement

- Direction Départementale des Territoires :

Bruno LOCQUEVILLE, directeur

Olivier GRANGETTE, délégué territorial

- Service Territorial d'Architecture et du Patrimoine : Dominique BRUNON, chef de service

- Préfecture : Carole EYMARD, service coordination

### Cabinet d'études MIRAMAND :

-Victor MIRAMAND, paysagiste DPLG

-Marie BARET, paysagiste DPLG

-Jean-Marie PERRINEL, consultant

### - Etaient excusés :

Gérard ROCHE, président du conseil général

Dr VIGNANCOUR, vice-président du conseil général

Jean-Pierre BROSSIER, maire de Cussac-sur-Loire

## 1 – ACCUEIL ET INTRODUCTION

→ La politique du 1% paysage et développement est véritablement fondée sur la volonté de conduire la démarche en étroite collaboration entre l'État, les représentants des collectivités territoriales et les acteurs sociaux-économiques locaux concernés.

→ Démarche de projet partenariale, participative, itérative, elle repose sur la concertation pour définir des objectifs partagés nécessaires pour maîtriser les effets induits par l'infrastructure.

→ La procédure, appliquée à l'aménagement RN 88 du contournement du Puy-en-Velay, a été véritablement lancée par l'installation du comité de pilotage le 19 octobre 2012, placé sous l'autorité de M. le Préfet et en présence de Mme DORIAN, présidente du comité national de gestion et de suivi de la politique 1%

→ L'élaboration du dossier d'axe est entièrement financée par l'État. Véritable effet levier pour le programme d'actions, l'État interviendra dans la limite de 1,4M€, avec un taux maximal de subvention de 50% du montant HT de chaque étude ou action éligible. Une contribution au moins équivalente doit être apportée par maîtres d'ouvrage de ces actions et leurs cofinanceurs.

→ Depuis l'installation du comité de pilotage :

- installation du COTECH le 16 janvier 2013

- arpentage collectif sur le terrain mi-février

- comité technique le 28 mars dernier, toute la journée

→ Objectif de la réunion :

validation du travail de synthèse des données d'état des lieux ainsi que les travaux issus du comité technique du 28 mars 2013 (orientations)

## 2 – PRESENTATION PAR LE CABINET D'ETUDES

La présentation par le cabinet d'études s'est déroulée en trois temps :

- le rappel du contexte général, des éléments d'état des lieux et des trois tendances hypothétiques d'évolution, proposées lors du Comité technique du 28 mars dernier

- la présentation des éléments du diagnostic partagé issus du Comité technique du 28 mars

- la présentation de la problématique et de la première esquisse de projet (futur volet stratégique de la Charte d'objectifs)

Le diaporama présenté lors de cette rencontre est joint au compte-rendu.

## 3 – ECHANGES ET DEBATS

### Vers l'extension du comité de pilotage à d'autres communes :

- Concernant le périmètre éligible aux financements du 1 % Paysage et développement rien n'est arrêté pour l'instant. C'est l'objet de ce Comité de pilotage que de faire des propositions. Au départ de la procédure, seules les communes concernées par l'emprise de la nouvelle infrastructure ont été invitées.

Maintenant que le diagnostic est posé, un premier élargissement du périmètre est suggéré par le cabinet d'études et concerne : Vals-près-le-Puy, Espaly-Saint-Marcel, Aiguilhe.

Par ailleurs, il faut avoir en tête la « tâche urbaine » qui s'étend à 11 communes (Le Puy-en-Velay, Chadrac, Brives-Charensac, Le Monteil, Cussac-sur-Loire, Coubon, Vals-près-le-Puy, Espaly-Saint-Marcel, Aiguilhe, Ceyszac la Roche et Polignac).

- Les aires de co-visibilité ne sont pas encore complètement définies à ce stade de réflexion. Ainsi, il est possible qu'un élargissement supplémentaire du périmètre, intervienne à l'issue des phases suivantes.

- L'élargissement du périmètre n'induit pas l'élargissement de la participation financière de l'État. Par contre, l'élargissement du périmètre favorise les possibilités de co-financements complémentaires, voire une prise en compte d'opérations de valorisation plus diverses.

#### Concernant la signalisation routière d'animation, d'information ou touristique :

- Il est souhaité que l'État fasse preuve d'innovation concernant les panneaux routiers d'information touristique.

- Toutefois, ces panneaux sont très précisément encadrés par une réglementation stricte. La DIR Massif Central relance la réactualisation de la démarche de la signalétique d'animation touristique et sollicite les collectivités en ce moment.

- Cette thématique s'inscrit dans le cadre plus large (à l'échelle départementale, incluant les RN88 et 102) il faut éviter les grands panneaux routiers qui portent atteinte à la préservation des points de vue ; il existe aujourd'hui des outils innovants et probablement plus pertinents d'information dématérialisés (m-tourisme).

#### L'identification du ou des maîtres d'ouvrage :

- Lors du premier Comité de pilotage, il avait été envisagé de positionner la communauté d'agglomération comme principal porteur dans le cadre de cette politique du 1 % Paysage et Développement.

- La communauté d'agglomération récente comme d'autres, n'a pas encore finalisé ses stratégies dans une logique de projet global intégré (elle travaille encore à l'ajustement des politiques communales). Pour cette raison, la Communauté d'agglomération ne peut pas être identifiée comme l'interlocuteur unique de cette politique 1 % sur le bassin du Puy-en-Velay. Aussi, l'écoute et la participation des communes concernées sont nécessaires à l'élaboration du projet (dossier d'axe).

- C'est le projet (et sa déclinaison opérationnelle) qui définira la ou les maîtrises d'ouvrage (celles-ci pouvant être multiples, y compris privées). Il s'agit bien d'une démarche de projet avant d'être une démarche institutionnelle.

- La Communauté d'agglomération n'aura peut-être pas la compétence sur tous les projets inscrits dans le programme d'actions de cette politique 1 % Paysage et développement. En effet et à titre d'exemple, les transports et la mobilité pourront éventuellement mobiliser le Conseil général.

#### Diverses réflexions :

Il est reconnu et salué la qualité de la présentation du cabinet d'études et de la pertinence du constat. Celui-ci a été ressenti comme apportant un regard nouveau, identifiant des problématiques non perçues, et surtout, estompant certains « mythes » établis à l'occasion de l'arrivée du contournement du Puy.

- Regret que cette étude n'ait pas été réalisée avant le projet de contournement.

- L'intérêt de cette politique 1 % Paysage et développement est d'apporter une qualité de vie supplémentaire en rapport avec les contraintes générées.

- La RN88 jouera de plus en plus un rôle de déstase de la vallée du Rhône, ce qui devrait avoir un impact positif sur le trafic de transit.

- Le contournement ne fera pas s'arrêter les usagers en transit (et ce, même si le site du Puy est exceptionnel) : il faudra une communication routière visant à inciter à la halte (pour cela, il est rappelé que Le Puy s'est clairement positionné comme « tête de pont » du chemin de St Jacques) et ce, sur les aires de repos, en amont de l'agglomération.

- Nécessité d'une étude sur le site des Tanneries, le raccordement du Fieu, l'éclairage des sites et monuments, l'amélioration des entrées du Puy,... en concluant par une question centrale, quelles valeurs paysagères mettre en œuvre pour valoriser Le Puy et son agglomération ?

- Le but du projet doit être moins réducteur : il convient de mentionner le rayonnement et le rôle de « porte d'entrée » que joue Le Puy en direction de l'ensemble du département (d'autant plus que le futur contournement offrira des panoramas vers le Mézenc...)

#### Contribuer aux chantiers stratégiques :

- Le diagnostic a mis en évidence la présence de chantiers stratégiques en suspens sur l'agglomération du Puy-en-Velay : Charte architecturale et paysagère, Plan de déplacements urbains,... La démarche 1 % paysage et développement vient utilement interpellé ces démarches et mettre en avant un besoin de vision prospective (ce que l'on veut qu'il se passe).

- La démarche du 1 % vient utilement "re-booster" ces réflexions.

- La Charte architecturale et paysagère était prévue pour notamment être jointe en annexe aux PLU communaux. Elle existe mais elle est méconnue et insuffisamment appropriée.

- Ce sont les élus qui portent la vision (orientations et projets d'action) et qui la partagent avec l'administration-pilote (en l'occurrence ici, à la DREAL). C'est une des opportunités offertes par la démarche 1 % Paysage et développement sur un territoire : revivifier la vie démocratique.

- Enfin, il est rappelé que la DREAL Auvergne, la DDT et le cabinet de consultants restent disponibles pour toutes informations complémentaires et à l'écoute de toutes suggestions de la part des partenaires.

#### 4 – LES PROCHAINES DATES A RETENIR

- comité technique : le 25 juin 2013 (après-midi et soirée)

- comité de pilotage : le 11 juillet 2013 à 9h30

#### 5 – DECISIONS

- L'extension du comité de pilotage aux communes d'Aiguilhe, Ceyszac la Roche, Espaly-Saint-Marcel, Poignac et Vals-près-le-Puy est adoptée. Afin de sensibiliser ces communes au dispositif du 1% paysage et développement, le Secrétaire Général leur adressera un courrier explicatif et leur annoncera une rencontre prochaine avec les membres du cabinet d'études.

- Une attention particulière sera apportée concernant la mobilisation des élus de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay.

Le Secrétaire Général

  
Régis CASTRO

## 1 % paysage et développement – N88 – Contournement du Puy en Velay Compte-rendu du comité de pilotage n°4 du 17 octobre 2013

Accueil par Régis CASTRO, Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Loire  
Introduction et contexte / calendrier par Gilles LAMBERT (DREAL Auv)

- le programme d'actions peut encore être modifié
- par des échanges électroniques
- par une éventuelle réunion
- par un dernier COPII., début janvier

En effet, la réunion du CNGS a été repoussée à fin janvier 2014.

Victor MIRAMAND présente (voir diaporama) :

- le contexte général, les objectifs et le déroulement de la mission,
- les travaux issus du dernier CoTech (27 septembre dernier),
- le volet stratégique de la Charte d'objectifs,
- les axes opérationnels,
- les fiches-actions.

### DEBATS

(Pierre ROBERT, conseiller général)

souhaite que le facteur économique soit davantage identifié.

(Michel ROUSSEL, maire d'Aiguilhe)

précise que l'image qualitative du lieu, compte beaucoup pour l'attractivité économique, donc la qualité des paysages et des patrimoines est primordiale.

(Gilles LAMBERT, DREAL STDS)

ajoute une remarque relative à l'exigence d'une « marque territoriale » qui induit concurrence et qui implique aussi une certaine vigilance concernant la « tromperie sur la marchandise ».

(Jacques PEATIER, adjoint au maire de Brives-Charensac)

fait mention des aménagements liés au co-voiturage. Ceux-ci (aire de stationnement des voitures) sont satisfaisants, mais il conviendrait de disposer aussi d'abris pour les deux-roues (logique d'intermodalité).

Par ailleurs, et pour préciser le programme d'actions, des sites naturels de valeur sont devenus méconnus parce que tombés dans l'oubli (exemple des orgues d'Espaly - boisements) et mériteraient d'être rendus à la vue et à la découverte, par le prolongement de la voie verte.

(Michel CHAPUIS, adjoint au maire du Puy-en-Velay)

souligne que :

- le dispositif 1 % est maintenant clair : les actions éligibles sont facilement identifiables.
- le périmètre d'éligibilité est connu : les 11 communes.
- la Communauté d'Agglomération porte la démarche et a défini ses priorités : entrées de ville (paysage) et étude mobilité et déplacements (développement).

(Adrien DEFIX, vice-président de la CAPEV)

fait remarquer que la photo de la ZAE des Baraques (voir diaporama) est « terrible » et est définitivement convaincante, pour affirmer que la qualité du paysage sous-tend la qualité du territoire.

Par ailleurs, et de concert avec Michel ROUSSEL, il mentionne que le 1% constitue un beau programme pour un début de nouvelle mandature à la Communauté d'Agglomération

(Max HUGUENIN, adjoint au maire de Vals-près-le-Puy)

fait part d'une forme d'inquiétude quant à l'organisation de la CAPEV et de son rôle d'animateur et/ou maîtrise d'ouvrage... quelle posture vis-à-vis des initiatives des autres porteurs de projet (communes, associations, privés...)? « Il conviendrait que la CAPEV ne passe pas à la « moulinette » les projets des collectivités ! ».

Les débats et échanges entre élus font émerger la question de la gouvernance et de l'animation : qui seront les élus référents ? quel(s) technicien(s) salarié(s) référent(s) ?

(Gilles LAMBERT, DREAL STDS)

insiste sur le fait que le rôle de la Communauté d'Agglomération ne peut pas se limiter à constituer un « filtre » à l'éligibilité des projets et encore moins à une décision arbitraire. Les décisions de cofinancements de l'État seront prises lors des réunions du Comité de suivi et de programmation, présidé par le Préfet de département, assisté des services de l'État, DDT, experts, DREAL, garants de la démarche 1 %, de la gestion budgétaire et que les actions s'inscrivent parfaitement dans les axes opérationnels retenus.

Il souligne par ailleurs, que dans la démarche du 1 %, les communes, associations et privés, peuvent assurer la maîtrise d'ouvrage de certaines actions relevant de leur compétence.

La plus-value de la CAPEV réside dans l'appropriation / promotion de la charte et la garantie de la cohérence des initiatives.

(Michel CHAPUIS, adjoint au maire du Puy-en-Velay)

fait remarquer que tout ce qui a été construit au cours de cette démarche 1%, a pour but d'éviter une situation où l'on serait confronté à une multiplication d'initiatives communales ou tout du moins isolées.

(Victor MIRAMAND, paysagiste)

précise que les questions de portage des maîtrises d'ouvrage, doivent plutôt découler des stratégies (paysage / mobilité / tourisme) mises en place au préalable (axe stratégique n°1 du programme d'action) et non d'un principe selon lequel la CAPEV est systématiquement maîtrise d'ouvrage des opérations.

(Jean-Marie PERRINEL, consultant développement)  
 propose d'éclaircir ces questions d'animation / maîtrise(s) d'ouvrage en illustrant par des schémas (ci-après), les principes de gouvernance possible de la démarche du 1% sur le cœur d'agglomération.



Schéma 1 : dispositif 1 %  
 (phase mise en oeuvre)

En découle les principes suivant :

- > la CAPEV doit jouer un rôle d'animation pour que les projets émergent (tous maîtres d'ouvrage confondus)
- > pour la CAPEV, il y a donc bien deux fonctions distinctes :
  - maître d'ouvrage de certaines actions / opérations,
  - animation globale du dispositif sur les 11 communes de l'agglomération (voir schéma ci-dessous).
    - pour accompagner l'émergence des actions,
    - pour contribuer à l'élaboration des plans de financements,
    - pour que ces actions soient cohérentes entre elles,
    - pour qu'elles participent à l'atteinte des objectifs de la Charte.



Schéma 2 : proposition d'une gouvernance / animation du dispositif du 1 %

(Michel CHAPUIS, adjoint au maire du Puy-en-Velay)  
 confirme que la CAPEV aura bien à construire et à garantir la transversalité du dispositif, ainsi qu'à coordonner sa mise en œuvre de manière cohérente à l'échelle des 11 communes du périmètre concerné.

(Michel ROUSSEL, maire d'Aiguilhe)  
 souligne que ce dispositif 1 % constitue une belle occasion pour la CAPEV d'avoir une approche plus stratégique et plus transversale dont découle une réflexion sur son organisation interne quant au pilotage des projets.

(Adrien DEFIX, vice-président de la CAPEV)  
 informe qu'une réunion du bureau de la CAPEV se déroulera la semaine prochaine. Il se propose pour mettre à l'ordre du jour, le présent sujet. Aussi, il souhaiterait que le CR de ce CoPil, puisse être transmis rapidement afin de servir de support de travail, à l'occasion de cette réunion de bureau.

(Jean-Marie PERRINEL, consultant développement)

précise et informe que l'équipe de consultants se tient à la disposition de la CAPEV (élus + services) pour animer une réunion de travail dans leurs locaux afin de :

- finaliser les fiches-actions,
- contribuer à la réalisation du volet 4 (document de synthèse et de présentation),
- identifier les co-financements mobilisables (notamment sur les 3 actions de l'axe opérationnel I.A),
- accompagner la réflexion interne en matière de gouvernance et d'animation du dispositif I % au sein de la CAPEV.

(Dominique MONTAGNE, DREAL STDS)

rappelle que pour chaque opération, un plan de financement devra être présenté au comité de suivi et de programmation, et qu'il sera nécessaire de trouver des co-financements crédibles et adaptés. Ce point important fait partie des attentes vis-à-vis du rôle d'animation-conseil de la CAPEV.

Certaines personnes évoquent à titre d'exemple, des partenariats avec l'ARDIA ou des financements de la Région et du FEDER, comme co-financements possibles.

Il est rappelé que les apports des porteurs de projet et de leurs partenaires financiers, devront représenter au minimum 50 % du coût de l'opération.

(André LAURANÇON, directeur des services techniques du CG 43)

rappel que le Conseil Général 43 accompagnera financièrement, sur ses lignes budgétaires existantes, les actions qui rentreront dans son champ d'action et de compétence, mais qu'il n'y aura pas de budget spécifique alloué au 1%.

(Gilles LAMBERT, DREAL STDS)

présente les actions transmises par la mairie de Cussac-sur-Loire (aménagement de cheminements en liaison avec la requalification de la ZAE existante, de création de belvédères, de mise en valeur de patrimoine...) et qui s'inscrivent dans les propositions du programme d'actions.

Il conclut, en invitant les membres du CoPil, à prendre connaissance avec précisions du programme et des fiches-actions de manière à formuler des retours (compléments, reformulations, corrections, information sur des co-financements possibles...) à l'équipe en charge du dossier d'axe.

#### ÉLÉMENTS DE CALENDRIER :

- Les fiches actions présentées sont à un stade de projet et doivent évoluer : les membres du comité de pilotage sont invités à transmettre leurs observations/modifications tant sur le fond que sur la forme, avant le 15 novembre 2013 (pref-coordination@haute-loire.gouv.fr ou par courrier adressé à M. le Secrétaire Général, service coordination).
- **Prochain comité de pilotage : jeudi 16 janvier 2014 à 9h30 en Préfecture**

#### ÉLÉMENTS DE CALENDRIER :

- Annexe 1 – Émargements
- Annexe 2 – Diaporama de la présentation
- Annexe 3 – Fiches-actions et programme d'actions

22 OCT. 2013

Le Chef de Pôle transports  
et Mobilité durables

Gilles LAMBERT



Le Puy-en-Velay, le 29 JAN. 2014

**1% paysage et développement, RN 88 – contournement du Puy**  
**Relevé de décisions du comité de pilotage du 16 janvier 2014**

Présidence : Régis CASTRO, secrétaire général de la préfecture

**Participaient à cette réunion :**

**Collectivités territoriales :**

Arlette ARNAUD-LANDAU, vice-présidente du conseil régional Auvergne  
Pierre ROBERT, conseiller général du canton Le Puy Sud Est  
Michel JOUBERT, président de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay  
Michel ROUSSEL, maire d'Aiguilhe  
Gérard CONVERT, maire de Chadrac, conseiller général Le Puy Nord  
Adrien DEFIX, maire de Coubon  
Daniel BERTRAND, adjoint au maire de Coubon  
Georges ASSEZAT, adjoint au maire de Cussac-sur-Loire  
Grégory ROCHETTE, responsable des services techniques, mairie d'Espaly-Saint-Marcel  
Michel CHAPUIS, adjoint au maire du Puy-en-Velay  
Thierry LEOTOING, maire de Poinçay  
Didier PORTAL, directeur des services techniques, mairie de Vals-près-Le-Puy

**Acteurs / partenaires locaux :**

Denis BERSOT, directeur du syndicat départemental des énergies de la Haute-Loire  
Paul BRUNEL, Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France  
Jean-Paul GRIMAUD, directeur de l'office du tourisme Agglomération Le Puy-en-Velay  
Willy GUIEAU, directeur du Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement du Velay  
Jean-Pierre ISSARTELL, directeur général adjoint, Chambre de Commerce et de l'Industrie

**Bureau d'études MIRAMAND :**

Victor MIRAMAND, paysagiste  
Jean-Marie PERRINEL, consultant développement local

**Services de l'Etat :**

- DREAL Auvergne :  
Gilles LAMBERT, responsable du service transports, déplacements et sécurité  
Dominique MONTAGNE, chargé d'étude  
Christine DUVIEUSART, inspecteur des sites  
Bertrand RETIF, paysagiste conseil  
- DDT :  
Jean-Pierre GORON, directeur adjoint  
Olivier GRANGETTE, délégué territorial  
- STAP :  
Laurence BRANGIER, adjointe à l'architecte des bâtiments de France  
Laura JOUBERT, architecte  
Préfecture : Carole EYMARD, service coordination

**Etaient excusées :**

Gérard ROCHE, sénateur, président du conseil général  
Laurent WAUQUIEZ, député, maire du Puy-en-Velay  
Alain ROYER, maire de Vals-près-le-Puy et Max HUGUENIN, adjoint  
Catherine BOUAMRANE, responsable du service aménagement et Orane LELEUX, service aménagement de l'espace urbanisme, Le Puy-en-Velay / communauté d'agglomération du Puy-en-Velay  
Caroline BARRE, membre du bureau du syndicat mixte du Velay  
Jocelyne DUPLAIN, présidente de la CCI

**1 – ACCUEIL ET INTRODUCTION**

M. le Secrétaire Général rappelle certains points liés à la politique du 1 % paysage et développement :

- La procédure, appliquée à l'aménagement de la RN88 du contournement du Puy-en-Velay, a débuté en octobre 2012.
- L'élaboration du dossier d'axe est financée par l'Etat.
- Véritable levier pour le programme d'actions, l'Etat interviendra dans la limite de 1,4M€ avec un taux maximal de subvention de 50 % du montant hors taxe de chaque étude ou action éligible.
- Il s'agit d'une démarche conduite en étroite collaboration entre l'Etat, les représentants des collectivités territoriales et les acteurs sociaux-économiques locaux concernés. Ainsi, plusieurs séances de travail se sont tenues : 4 comités de pilotage, 4 comités techniques et un arpentage collectif sur le terrain.
- Afin de finaliser le dossier d'axe, ont été invités à cette rencontre aussi bien les membres du comité de pilotage que ceux du comité technique.
- La réunion fera l'objet de deux présentations :
  - dossier d'axe : mise en débat et approbation
  - dispositif de communication à destination des acteurs et partenaires locaux

**2 – PRESENTATION PAR LE CABINET D'ETUDES**

Victor MIRAMAND présente :

- une vision synthétique de la démarche d'élaboration du dossier d'axe
- le déroulement, le diagnostic, la charte d'objectifs et le programme d'actions
- la prise en compte des remarques et observations formulées par la DREAL, le syndicat départemental des énergies et le CPIE sur le projet de dossier d'axe présenté en comité de pilotage en octobre dernier.

**3 – ECHANGES ET DEBATS SUR LE DOSSIER D'AXE**

M. le Secrétaire Général souligne la qualité du document qui témoigne du travail partenarial mené au cours de l'année. Véritable photographie exhaustive du territoire, le dossier d'axe pourra être utilisé par les élus locaux au-delà de la politique du 1 %. M. le Secrétaire Général félicite les membres du cabinet MIRAMAND et les services de la DREAL pour leurs implications.

Le président de la communauté d'agglomération ajoute que les travaux et réflexions menés dans les comités techniques et de pilotage sont retracés dans le dossier d'axe. Pour autant, il souhaite rappeler qu'il s'agit de la politique 1% paysage et développement :

- dans ce sens, « déplacements et mobilités » constituent un axe fondamental : il y aura des changements dans le cœur de l'agglomération suite au contournement
- de même pour l'approche « développement touristique » : des actions ont été engagées. Il est temps de faire une analyse de ce qui s'est fait pour pouvoir éventuellement ré-orienter
- enfin sur le thème spécifique des « ZAE » : une étude en parallèle à la démarche 1% doit être menée : quelles zones aménager, organiser, développer le long du contournement ?

Il mentionne enfin la nécessaire vigilance concernant les co-financements : il faudra trouver 50 % et l'agglomération sera un des financeurs principaux. Aussi, des priorités sont à dégager dans le cadre de cette opération 1%.

Un échange sous forme de questions/réponses s'est ouvert entre les personnes présentes.

**ZAE :**

Pierre ROBERT, conseiller général, s'interroge sur l'éligibilité des voies routières entre les ZAE (pour aller plus vite d'une ZAE à l'autre) ?

Réponse apportée : « le 1 %, c'est tout sauf de la route »

Victor MIRAMAND précise qu'il y a le volet préalable (stratégies) pour apporter des réponses :

- quels déplacements entre les ZAE (à quantifier et à qualifier) ?
- quels modes de déplacements alternatifs ?

#### Maîtrise d'ouvrage :

Le maire d'Aiguille pose le constat suivant : les 11 communes du « cœur » de l'agglomération sont un sous-ensemble de l'EPCI. Ainsi, la communauté d'agglomération ne pourrait-elle pas être maître d'ouvrage de toutes les actions (avec délégation pour certaines actions) ?

Réponse apportée : Il convient de distinguer ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage des opérations (forcément multiples) de ce qui est de l'ordre du pilotage / animation du dossier d'axe dans son ensemble. Se pose alors la question de la capacité d'ingénierie de chaque commune et de la communauté d'agglomération ?

#### Divers :

Le maire de Chadrac souhaite avoir quelques éclairages sur un certain nombre de questions :

Quel est le calendrier du contournement et du dispositif 1% ?

Réponse apportée : La mise en service est prévue pour fin 2016.

Le montant de l'enveloppe 1%, basé à ce jour sur le montant estimatif des travaux, peut-il évoluer avec l'augmentation du montant réel des travaux ?

Réponse apportée : Par le biais d'une procédure dérogatoire, l'augmentation du 1,4M€ est envisageable. Elle sera néanmoins conditionnée par la qualité et le respect à la politique des premières réalisations et à la capacité de participation financière des collectivités qui devra atteindre les 50 %. A ce sujet, la DREAL souhaite préciser que le taux de 50 % de subvention est un taux plafond : certaines actions pourront être moins financées si elles correspondent moins directement à la stratégie de la charte d'objectifs (ou si les cofinancements sont par ailleurs nombreux).

Quel est l'état d'avancement des dossiers « entrées d'agglomération » et « belvédères » ?

Réponse apportée : Le dossier d'axe ne constitue pas un avant-projet des opérations identifiées. Cet échange confirme l'importance du volet préalable (« stratégie ») qui permettra de définir une cohérence à l'échelle du cœur de l'agglomération. Pour autant, des travaux antérieurs (notamment l'étude de la DREAL sur les sites du Puy, 2009) procède à un premier inventaire, repris dans le diagnostic du dossier d'axe.

Quelles informations concernant la réalisation du chantier du contournement (flux de camions) ?

Réponse apportée : Une réunion publique ouverte à toutes personnes intéressées sera animée ce soir par le service maîtrise d'ouvrage de la DREAL. M. le Secrétaire Général invite les personnes présentes à assister à cette rencontre.

Après ces échanges et débats, M. le Secrétaire Général demande aux personnes présentes de se prononcer sur la validation du dossier d'axe. Aucune opposition n'étant formulée, le dossier d'axe est validé à l'unanimité.

Bertrand RETIF, paysagiste-conseil de l'Etat / DREAL Auvergne, souhaite insister sur :

- la qualité et la pertinence de la démarche : le territoire et ses acteurs disposent désormais d'une sorte de « plan-guide » de référence pour les dix années à venir :
- co-produit par les acteurs locaux,
- permettant l'émergence d'une stratégie globale de territoire comprenant des éléments pouvant être intégrés dans les documents de planification (SCOT et PLU) et un volet opérationnel,
- la phase de mise en œuvre et la nécessaire combinaison entre plusieurs actions. En effet, il sera important de démarrer rapidement les actions inscrites dans le volet opérationnel de « stratégie préalable ».

## 4- LE COMITE NATIONAL DE GESTION ET DE SUIVI

M. LAMBERT apporte les précisions suivantes :

- Le dossier d'axe, qui sera le cadre de référence pour l'émergence et la mise en œuvre d'actions locales, doit être soumis à l'approbation du Comité National de Gestion et de Suivi (CNGS) au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2014. Les services de la DREAL n'ont pas connaissance à ce jour de la date d'audition mais annonce que celle-ci pourrait se dérouler dans les mois d'avril – mai 2014. Une fois connue, cette date sera communiquée à l'ensemble des partenaires.
- Il appartiendra aux élus locaux de présenter le dossier d'axe devant les membres du comité. Nous ne savons pas à ce stade si le cabinet d'études MIRAMAND pourra être présent lors de l'audition. Ainsi, les collectivités doivent dès à présent désigner des personnes engagées dans la démarche.
- Pour prendre en compte le calendrier électoral, il est demandé à la communauté d'agglomération de se positionner sur le dossier d'axe et sur sa position d'animateur de réseau par courrier.

Le CNGS (Comité National de Gestion et de Suivi) sera vigilant sur :

- l'appropriation réelle du dossier par les élus
- le dossier d'axe qui est un dossier de cohérence (et non un assemblage d'actions ponctuelles) à l'opposé du saupoudrage. A ce titre, il doit dégager un consensus
- le lien fort avec l'aménagement (à l'opposé de l'effet d'aubaine)
- les particularités du dossier :
  - le diagnostic a identifié le besoin d'une phase préalable stratégique (volet qui aurait pu être allégé s'il y avait eu des démarches récentes, ayant fait consensus, en matière de paysages, mobilités et tourisme)
  - un dossier moins abouti (des estimatifs financiers difficiles à réaliser) pour les mêmes raisons

## 5 – LES OUTILS DE COMMUNICATION

Victor MIRAMAND présente ses propositions d'outils en matière de communication :

- des panneaux explicatifs transportables illustrant les actions qui pourraient être des supports pour des expositions
- des déclinaisons possibles dans le but de projection vidéo et de mise en ligne internet.

Régis CASTRO exprime alors le souhait que cette exposition puisse venir compléter celle existante concernant le chantier du contournement. Elle pourrait être présentée à l'occasion de la cérémonie de signature de la charte d'engagement visant le programme d'actions.

Gilles LAMBERT insiste sur l'importance de l'observatoire photographique « avant/après » qui permet aux usagers d'appréhender les changements et de témoigner de l'engagement des crédits publics.

\*\*\*\*\*

Est joint au compte-rendu le diaporama présenté en séance qui synthétise la démarche de co-construction du dossier d'axe et présente les outils de communication proposés.

Le Secrétaire Général

  
Régis CASTRO

## 3. Compte-rendu des comités techniques



PREFET DE LA HAUTE-LOIRE

1% paysage et développement, RN88-contournement du Puy-en-Velay

Relevé de décisions de l'installation du comité technique du 16 janvier 2013

**Présidence :** Régis Castro, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Loire

**Participaient à cette réunion :**

↳ **Le bureau d'étude :**

Victor MIRAMAND, paysagiste dplg, équipe en charge de l'élaboration du dossier d'axe  
Marie BARET, paysagiste dplg, équipe en charge de l'élaboration du dossier d'axe  
Jean-Marie PERRINEL, consultant, équipe en charge de l'élaboration du dossier d'axe

↳ **Les chambres consulaires :**

Jean-Pierre ISSARTEL, directeur adjoint, Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Loire  
Jean-Paul NICOLAS, Chambre d'agriculture de Haute-Loire

↳ **Syndicat mixte du Velay :**

Laurence VIGNAL, coordinatrice  
Caroline BARRE, membre du bureau

↳ **Représentants des membres du comité de pilotage :**

André LAURANÇON, directeur des services techniques, conseil général de la Haute-Loire  
Jean PERRET, directeur des services techniques, Ville et Agglomération du Puy-en-Velay  
Michel DAVID, responsable des services techniques, mairie de Brives-Charensac  
Adrien DEFIX, maire de Coubon  
Sophie MALZIEU, adjointe au maire de Chadrac  
Michel CHAPUIS, adjoint au maire du Puy-en-Velay

↳ **Syndicat départemental d'énergies de la Haute-Loire :**

Denis BERSOT, Syndicat départemental d'Energies de la Haute-Loire

↳ **Office de tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay :**

Corinne GONÇALVES, Présidente de l'office de tourisme et vice-présidente de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay  
Jean-Paul GRIMAUD, Directeur

↳ **Associations compétentes en matière de paysages et d'environnement :**

Paul BRUNEL, délégué départemental, société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (SPPEF)  
Willy GUIEAU, directeur du centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE) du Velay

↳ **Services de l'Etat :**

Gilles LAMBERT, responsable STDS, DREAL Auvergne  
Dominique MONTAGNE, assistant d'étude STDS, DREAL Auvergne  
Olivier GRANGETTE, délégué territorial, DDT 43  
Dominique BRUNON, chef du service territorial de l'architecture et du patrimoine, DRAC Auvergne  
Carole EYMARD, service coordination, préfecture de la Haute-Loire

**Étaient excusés :**

René SOUCHON, président du conseil régional d'Auvergne  
Roger PRADIER, maire du Monteil  
Charlotte BEAUZAC et Daniel CRISON, conseil départemental d'architecture d'urbanisme et de l'environnement (CAUE)  
Patricia PERRIER, paysagiste conseil de l'état, DDT 43  
Serge VIDAL, président de la Chambre des métiers et de l'artisanat  
Alexandre BERAUD, DIR Massif Central, unité territoriale du Velay

### OUVERTURE DE LA REUNION

M. le Secrétaire Général ouvre la séance en rappelant les éléments de contexte suivants :

⇒ La politique du 1% paysage et développement est véritablement fondée sur la volonté de conduire la démarche en étroite réflexion entre l'État, les représentants des collectivités publiques et les acteurs sociaux-économiques locaux concernés.

⇒ Démarche de projet **partenariale, participative, itérative**, elle repose sur la **concertation** pour définir des objectifs partagés nécessaires pour maîtriser les effets induits par l'infrastructure.

⇒ La procédure, appliquée à l'aménagement N88 du contournement du Puy-en-Velay, a été véritablement lancée par l'installation d'un Comité de Pilotage le 19 octobre 2012, placé sous l'autorité de M. le Préfet et en présence de Mme DORIAN, présidente du Comité National de Gestion et de Suivi de la politique 1 %.

⇒ Cette instance a validé le lancement d'une consultation de bureaux d'études afin de retenir un prestataire pour l'élaboration du dossier d'axe. Le groupement d'entreprises pluridisciplinaires représenté par M. MIRAMAND est présenté aux participants.

⇒ Il est rappelé que lors du comité de pilotage du 19 octobre 2012, la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay a été identifiée comme « maître d'ouvrage privilégié » du projet de territoire notamment parce que c'est à cette échelle que la gouvernance est la plus pertinente.

### PRESENTATION DE LA POLITIQUE 1% PAYSAGE ET DEVELOPPEMENT – APPLICATION A LA RN 88 – CONTOURNEMENT DU PUY-EN-VELAY

Présentation du diaporama (voir en annexe) par Gilles LAMBERT – DREAL Auvergne

- Les objectifs
- Les conditions de mise en œuvre de la politique
- Le cadre réglementaire et financier
- L'organisation
- L'éligibilité et instruction des dossiers d'opérations
- L'instance de gestion
- Les exemples d'actions et de dynamiques créées

### PRESENTATION DE L'EQUIPE DE CONSULTANTS, DE LA METHODE DE TRAVAIL ET DU CALENDRIER

Présentation du diaporama (voir en annexe) par Victor MIRAMAND (Atelier Un pas de côté).

Le cabinet d'études interpellent les participants sur la nécessité de lui **transmettre tous les documents et études existants** (voir coordonnées ci-dessous). Il s'agit là de la première étape de concertation et de participation des acteurs à la réalisation du dossier d'axe.

Les acteurs du territoire sont invités à **participer aux prochains rendez-vous** (comité technique et comité de pilotage) et à répondre favorablement aux demandes d'entretiens de la part de l'équipe de consultants.

Victor MIRAMAND rappelle l'**originalité de la démarche 1%** à cette échelle du contournement (10km) et de l'**opportunité de la co-construction d'un projet commun** à cette échelle.

#### POINTS RETENUS SUITE AUX ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- l'amélioration des espaces récréatifs pour les Ponots (éligibles à la politique du 1% paysage et développement) ont aussi des retombées positives pour les usagers en transit de la RN88,
- quelle prise en compte du contournement et de ses conséquences au sein du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération ?
- le territoire éligible (aires de co-visibilité) sera défini, par un processus itératif, lors des phases 1 et 2,
- les obligations réglementaires des collectivités locales ne pourront pas être financées par le dispositif du 1% paysage et développement : par exemple, l'élaboration d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET, obligatoire depuis les lois « Grenelle de l'Environnement ») n'est pas éligible mais les actions qui en découleront peuvent l'être,
- l'aménagement de la voie verte est éligible à condition de démontrer un enjeu pour l'agglomération et une cohérence avec la charte d'objectifs du dossier d'axe,
- l'enfouissement des réseaux, la mise en valeur de monuments par l'éclairage (ou l'harmonisation de l'éclairage de sites différents) sont classiquement éligibles à la politique du 1% mais il conviendra cependant de vérifier leur compatibilité avec les préconisations émises par le plan climat énergies territorial (en matière de réduction des consommations notamment),
- il est important de prendre conscience que les vues sur la ville du Puy-en-Velay depuis le contournement RN88 sont extrêmement furtives.

#### PROCHAINES DATES A RETENIR

M. le Secrétaire Général remercie l'ensemble des participants et appelle chacun à participer activement à cette année de travail qui s'annonce dense (rencontres, visites, ateliers techniques).

- 2<sup>ème</sup> comité technique : jeudi 28 mars 2013 (journée/atelier, à la DDT 43)
- 2<sup>ème</sup> comité de pilotage : jeudi 18 avril 2013 à 10h (à la Préfecture)
- Invitation pour un arpentage collectif sur le terrain : jeudi 31 janvier et vendredi 15 février (contacter l'équipe d'intervenants : [vic.miramand@volia.fr](mailto:vic.miramand@volia.fr) / ☎ 07.87.42.11.42).

23 JAN. 2013

Le Secrétaire Général

  
Régis CASTRO

**1% paysage et développement – N88 – Contournement du Puy-en-Velay  
COMITE TECHNIQUE n°2 du 28 mars 2013  
Compte-rendu**

**1. Accueil et introduction**

Accueil par Dominique MONTAGNE (DREAL/STDS). Chacun-e des participant-es est ensuite invité-es à se présenter (voir feuille d'émargement en Annexe 1).

Victor MIRAMAND rappelle les objectifs de la mission, le calendrier, la méthodologie et le déroulement de cette journée de Comité technique.

Il présente la liste des personnes rencontrées en entretiens (maires des communes, élus et techniciens de la Communauté d'agglomération et du Pays du Velay, conseillers généraux, techniciens des Chambres consulaires, des associations et autres personnes-ressources, les services de l'Etat (voir liste détaillée sur le diaporama en Annexe 2).

**L'objectif de la présente séance de travail est rappelé : il s'agit d'un atelier de mise en partage de l'état des lieux, avec les acteurs du territoire, pour co-construire le diagnostic partagé et révéler les grands enjeux territoriaux liés à l'arrivée du contournement.**

**2. Présentation des éléments d'état des lieux**

Les éléments d'état des lieux sont alors présentés, selon sept grands thèmes (voir diaporama en Annexe 3) :

- cadre général
- démographie – habitat – urbanisme
- économie
- tourisme
- agriculture – environnement – biodiversité
- déplacements – entrées de ville
- paysage.

**3. 1<sup>er</sup> temps d'atelier**

A partir des éléments d'état des lieux et des constats posés, les participants sont invités à se répartir en deux groupes de travail afin de se consacrer au partage des points forts – points faibles du territoire, en lien avec l'arrivée du contournement .

Une feuille de consignes pour la conduite de ce premier temps d'atelier a été remise aux participants (voir Annexe 4).

La composition des deux groupes est faite de telle sorte que la diversité puisse être effective.

**4. Restitution de l'atelier**

Retours sur l'état des lieux présenté :

- Un état des lieux complet qui peut constituer une bonne base pour les travaux de l'agglomération notamment dans le cadre du SCOT.
- Remarques : lors de la restitution les consignes de départ Atouts / Handicaps ont évolué vers Risques / Potentiels, l'apport des groupes a du être reformulé de manière à essayer de répondre à la consigne de départ.
- De nombreux atouts sont également perçus comme des handicaps révélant globalement le manque de positionnement des acteurs vis-à-vis de l'avenir du territoire avec l'arrivée du

contournement.

**GROUPE 1 :**

Atouts

- le contournement constituera un gain de temps « *il profitera à l'industrie et aux déplacements quotidiens* », « *c'est avant tout une desserte pour les ZAE* »
- il ouvre des perspectives sur le foncier
- une offre hôtelière de qualité en centre-ville
- la présence d'un nouveau point de vue de qualité : le site au-dessus du poste électrique + le site de la Pépinière
- le nouvel axe routier ne sera pas visible depuis le centre historique du Puy, le contournement va épargner la ville
- l'existence d'une Charte architecturale et paysagère
- l'importance de l'activité randonnée

Handicaps

- le raccourcissement des distances/temps va repositionner les zones d'activités de l'agglomération (il sera plus facile d'aller sur St Etienne depuis le sud de la Haute-Loire)
- un processus de banalisation du paysage et de la biodiversité est en cours sur le territoire de l'agglomération : le contournement va modifier les perspectives sur des espaces aujourd'hui préservés « *il faudra gérer la pression foncière* »
- le contournement ne générera pas, en soi, un flux touristique supplémentaire : pas d'effet levier, les opportunités foncières créées par le contournement risque d'entraîner l'installation d'hôtels de gamme moyenne/basse
- le contournement n'est pas une route belvédère et ne constitue donc pas un élément de communication touristique en tant que tel
- le contournement ne sera pas en belvédère de la ville
- la Charte paysagère existante semble ne pas être totalement appropriée par les élus et les acteurs locaux
- la crainte que l'afflux de trafic, notamment poids-lourds, sur Cussac entraîne de fortes nuisances pour les riverains

Questionnements

- Comment gérer l'équilibre de l'économie industrielle ?
- Comment gérer la pression urbaine (zones d'activités et/ou pavillonnaires) à venir ?
- Comment gérer le développement résidentiel (habitat, déplacements,...) ?
- Quelles conséquences du contournement sur les itinéraires de randonnée ?
- Quelle valorisation du site de la Pépinière et le nouveau point de vue sur la ville (au-dessous du poste électrique et l'aire de repos) ?
- Quelle valorisation de la Vallée de la Loire et du petit patrimoine ?

**GROUPE 2 :**

Remarques du groupe : « *Il faut étirer la réflexion du 1% paysage et développement depuis Laschamp au Fangeas* »

Atouts

- la proximité du contournement avec l'agglomération « *le contournement ne fait pas vraiment éviter la ville, mais elle apaise le trafic, mais il y a un besoin de signalétique car on a besoin de voir autrement.* »

- le contournement est une véritable pénétration économique sur le territoire
- le contournement va permettre de distinguer :
  - le vrai transit (qui n'entrera plus en ville)
  - une traversée de ville plus paisible pour ceux qui auront fait ce choix volontairement
- la présence de foncier plat non-utilisé (aujourd'hui cependant terres agricoles) à proximité des futurs échangeurs (Ours-Mons, Cussac)
- la pratique croissante du co-voiturage qui pourrait trouver sa place sur les échangeurs
- le patrimoine important des PR et GR et du tourisme doux et pédestre à promouvoir

#### Handicaps

- la part du transit est faible sur la RN 88 : le contournement est davantage une rocade urbaine
- la pression urbaine devrait augmenter (menaces pour les terres agricoles) : il y a du foncier plat disponible le long du contournement (Ours-Mons, Cussac)
- la pénétrante économique que constitue le contournement (atout) n'est pas anticipée (*« manque d'anticipation sur les usages économiques »*)
- le contournement n'est pas un belvédère sur la ville : on ne verra plus la ville du Puy, alors qu'aujourd'hui comme la traversée dans la ville est longue, on a le temps d'admirer la ville aux feux même si les premiers plans ne sont pas toujours de qualité.
- le contournement ne constitue pas une desserte du bassin du Puy *« pas de réelle pénétrante en ville », « les entrées / sorties sont mal reliées au centre »*
  - l'échangeur d'Ours-Mons ne dessert pas la ville mais la zone de Taulhac : qui l'a demandé ?
  - le déplacement de l'échangeur de la Chartreuse vers Bellevue questionne...
- la ré-organisation des flux des véhicules dans l'agglomération (conséquence du contournement) n'a pas été anticipée, pas de réorganisation interne du fonctionnement de l'agglomération alors que le contournement passe à proximité (atout)
- les transports collectifs publics sont jugés insuffisants
- décalage / incohérence entre l'image « randonnée » du Puy en Velay et la réalité des pratiques quotidiennes du « tout voiture » : l'agglomération n'est pas faite pour les piétons et les cyclistes

#### Questionnements

- Quels choix futurs (c'est à dire décider pour ne pas laisser faire) concernant les terrains plats positionnés le long du futur contournement ?
- Comment organiser le co-voiturage aux 4 échangeurs situés sur le futur tracé du contournement ?

#### Pause déjeuner

### 5. Apports méthodologiques

Un projet, c'est...

- une action
- portée par un groupe
- qui vise des résultats mesurables
- dans un temps donné

... et déclenchée en réponse à un problème partagé.

Les notions de projet / problème, dont les racines étymologiques sont très proches, sont

approfondies.

Pour qu'il y ait projet, il y a nécessité préalable d'un problème commun partagé que l'on souhaite résoudre ensemble.

Lors du temps d'atelier, il importera donc d'aller chercher, derrière chaque handicap, ce qui pose réellement problème (tous les handicaps ne posent pas problème).

A chaque problème identifié, nous avons une tendance naturelle à aller très vite vers une solution. Il est alors important de questionner la solution pour revenir au problème. C'est cet incessant va et vient entre problème et solution qui caractérise la démarche de diagnostic.

Le problème ne doit pas être confondu avec les besoins (vigilance concernant les *« enquêtes de besoins »*) et encore moins avec ses symptômes. Nous avons tous des besoins. Pour autant, l'absence de satisfaction de ces besoins ne posent pas forcément et systématiquement problème !

### 6. Présentation des trois tendances

(voir documents (diaporama et traductions thématiques sur le territoire) en Annexe 5)

- Tendance 1 : *« la poursuite du tout quantitatif »*
- Tendance 2 : *« une priorité forte à la qualité »*
- Tendance 3 : *« nouveau monde »*

### 7. 2<sup>ème</sup> temps d'atelier (2 sous-groupes)

Sur la base des travaux de la matinée (état des lieux => atouts / handicaps) et de la présentation des trois tendances, les participants sont invités à se répartir en deux groupes de travail afin d'identifier les problématiques / enjeux du territoire, en lien avec l'arrivée du contournement.

Une feuille de consignes pour la conduite de ce deuxième temps d'atelier a été remise aux participants (voir Annexe 6).

La composition des deux groupes est faite de telle sorte que la diversité puisse être effective.

### 8. Restitution de l'atelier

#### GROUPE 1 :

Problématique en lien avec la tendance n°1

- l'urbanisation (activités et résidentiel) excessive, qui hypothèque tout et qui est non organisée aurait des conséquences :
  - pour les paysages (Ours, Malpas, Taulhac,...) :
    - une diminution de la qualité,
    - une consommation d'espaces agricoles, une remise en cause de certaines exploitations au-delà du plateau (St Vidal)
    - une fermeture de certains paysages (perte de la co-visibilité par l'augmentation de la couverture végétale et/ou bâtie),
    - un accroissement de la pollution lumineuse nocturne
  - pour les entrées de ville :
    - un recul dans l'espace des entrées de ville,
    - une image négative (multiplication des enseignes et souvent de l'affichage publicitaire),
    - un cadre paysager dégradé
    - une attractivité moindre
    - un centre-ville dont la déprise se poursuit
- la concentration de services au Puy entraîne une congestion du centre-ville

Problématique(s) en lien avec la tendance n°2

- se donner le cadre et les moyens d'une gestion de l'espace anticipée et raisonnée : développement urbain / espaces agricoles (on les a ou on les a pas ?)
- un développement urbain jugé insuffisamment cohérent et coordonné
  - exemple des ZAE de Taulhac et Cussac : absence de coordination
- des espaces patrimoniaux délaissés ou non mis en valeur
  - exemple des terrasses ou des bords de Loire
- une logique d'ensemble des entrées de ville (accueil, vitrine,...) aujourd'hui insuffisamment définie
  - à l'échelle de l'agglomération, il y a trois entrées historiques de ville (Chartreuse/Bellevue, l'Ermitage et les Baraques)... dont deux sont en souffrance

Problématique en lien avec la tendance n°3

- la nécessité d'une gestion de l'espace au plus proche des lieux de vie
- une ré-exploitation des secteurs les plus favorables
- la concentration de nombreux services en ville, besoin de délocaliser certains services à l'extérieur

GROUPE 2 :

Problématique en lien avec la tendance n°1

- c'est la tendance la plus probable
- c'est la poursuite des tendances actuelles si on laisse faire le contournement sans définir ce que l'on veut en faire collectivement
- on subit les pressions autour d'une pénétrante RN88 alors que le foncier est rare et précieux : combien d'autres « dossiers Super U » demain ?!
- Sur le plateau d'Ours-Mons, la valeur récréative est reconnue, pas forcément partagée par tous mais pas la valeur agricole, « on a besoin de garder des terres agricoles mais pas forcément là, elles ne valent pas plus que les autres », « On est pas forcément compétents pour juger de l'enjeu agricole »
- l'adaptation à ces pressions et aux opportunités offertes par le contournement entraîne une exacerbation des concurrences (entre ZAE, entre communes,...) ce qui pourrait générer une poursuite de la banalisation des espaces et, à terme, leur disqualification
- la RN88 constituera une colonne vertébrale attractive (le long de laquelle se poursuivraient les implantations d'activités et de logements) au détriment des communes riveraines et notamment du centre-ville du Puy « Il y a la voie verte pour aller ailleurs », « La valeur récréative c'est pour les gens de Mons et d'Ours en priorité, ils veulent vivre à la campagne et pas en ville »
- « La question de lentille produite sur la ville est un faux problème, c'est avant tout symbolique »
- Les surfaces lentilles diminuent 5000 ha à 3500 ha
- cette tendance pose inévitablement la question de la gouvernance à l'échelle de l'agglomération
- absence de réversibilité de certains équipements et aménagements (notamment en 2ème couronne) : l'avenir incertain nécessite de penser l'adaptabilité, la souplesse, la possibilité de différentes options
- une extension de la ville vers Ours-Mons envisagée (préférable à une 2ème voire 3ème couronne) sous certaines conditions :
  - très forte exigence de qualité
  - processus d'exemplarité

- inscription dans une politique globale de l'agglomération qui hiérarchise les espaces (en prévoyant notamment la sanctuarisation de certains sites)
- anticipation « Aujourd'hui les terres sont en zone N, la ville n'a donc pas de pouvoir de négociation »
- Personne n'est d'accord sur l'impact du contournement sur le tourisme : « On va perdre des touristes, on perd les hôtels « loin des yeux, loin du cœur » ou étape choisie par les touristes. Cela nécessitera néanmoins une communication touristique qualitative qui ne se limite pas aux outils classiques (panneaux routiers 4x3m, dépliants papiers, points infos sur des aires de services,...)... il y a aujourd'hui les outils du m-tourisme / e-tourisme. + une préservation des cônes de visibilité.

Questionnements :

- Mais pourquoi la question symbolique et la question des représentations n'a pas sa place dans les stratégies d'aménagement du territoire ?
- La question de la pression foncière est-elle vraiment le problème, n'est-ce pas plutôt une question de seuils de population auquel sont liés les dotations d'état ?

Problématique(s) en lien avec la tendance n°2

- improbable pour l'instant du fait des lacunes de gouvernance...
- suppose des stratégies fortes
- les outils et dispositifs sont pourtant présents : Charte architecturale et paysagère, Agenda 21, Plan de Déplacements Urbains (PDU)... : mais quel portage politique et quelle animation technique ?
- il existe des exemples d'échangeur routier où il ne se passe rien dans l'Yssingelais par exemple
- Que peut introduire la question de la trame verte et bleue du SCOT dans cette logique ?

Problématique en lien avec la tendance 3

- une tendance de temps de guerre !?
- Un rappel de ce qui se passe dans les Cévennes
- des risques de discrimination voire de ségrégation
- la réversibilité des équipements et des aménagements devient une priorité

**1 % paysage et développement – N88 – Contournement du Puy en Velay  
COMITE TECHNIQUE n°3 du 25 juin 2013  
Compte-rendu**

**1. Accueil et introduction**

Les objectifs de la mission, le calendrier, la méthodologie et le déroulement de cette séance de travail sont précisés à la vingtaine de participants présents (voir annexe 1).

Il rappelle l'extension du périmètre à cinq nouvelles communes (Espaly, Vals, Aiguilhe, Ceysnac et Polignac). Un entretien a été réalisé avec les élus de ces communes, suite à l'envoi des données antérieures (état des lieux, comptes-rendus des précédentes réunions,...).

*L'objectif de ce 3ème Comité technique est rappelé : il s'agit d'un atelier de mise en partage de la première esquisse de projet de Charte d'objectifs (volet stratégique), de co-élaboration des axes opérationnels de cette Charte et de spatialisation des enjeux / objectifs.*

**2. Présentation du diagnostic partagé et de la première esquisse de Charte d'objectifs**

A partir d'un support « diaporama » (voir annexe 2), les éléments issus du diagnostic sont rappelés (atouts / handicaps ; mythes qui s'estompent ; problématique).

Ensuite, la première esquisse de projet de Charte d'objectifs est présentée : finalités, but et objectifs stratégiques.

**3. 1er temps d'atelier : formulation des objectifs opérationnels**

A partir des éléments de diagnostic partagé et la première esquisse de projet de Charte d'objectifs, les participants sont invités à se réunir en trois groupes de travail afin de répondre aux questionnements posés, sur la base des pistes d'actions identifiées et ce, lors des entretiens préalables et des précédentes réunions de Comité technique et de Comité de pilotage (voir annexes 3 et 4).

La composition de ces trois groupes de travail est faite de telle sorte que la diversité puisse être effective.

**4. Restitution de l'atelier**

**GROUPE 1** (rapporteur : Michel CHAPUIS – animateur : Jean-Marie PERRINEL)

> Zones d'Activités Économiques

- le contournement va développer de nouvelles opportunités : du foncier plat présentant les meilleures caractéristiques techniques (donc des coûts d'aménagement moindres),
- une étude d'aménagement est en cours concernant l'extension de la zone des Baraques (portée par la SPL – Société Publique Locale),
- il existe également des friches industrielles le long du contournement (exemple : les Baraques : requalifier l'existant avant de projeter une extension ?) ou des zones nécessitant une requalification (Bleu à Polignac, l'arrivée à Chadrac vers les Tanneries, la carrière de l'Ermitage,...),
- le potentiel d'entreprises à accueillir sur ces éventuelles futurs espaces d'activités sera essentiellement endogène : il s'agira de délocalisations / relocalisations en interne à l'agglomération,
- ce processus produira de nouvelles friches industrielles (les locaux délaissés par les entreprises délocalisées / relocalisées),
- la présence de services constitue un facteur d'attractivité d'une zone.

En terme d'actions :

- construire une vision stratégique partagée de l'accueil d'entreprises à l'échelle de l'agglomération (intégrant les conséquences du contournement) : reprendre et consolider le schéma communautaire des zones d'activités (existe-t-il un potentiel suffisant qui justifie de multiplier le nombre des zones d'activités sur le territoire de l'agglomération, le plus souvent au détriment de la qualité de ces espaces ?),
- élaborer une requalification concertée de l'ensemble des zones existantes : Plan Paysage ?
- saisir toutes les opportunités de maîtrise de ce foncier « à enjeux » par la constitution de réserves foncières : la stratégie pré-citée dira ensuite ce que l'on fait de ces réserves (la constitution de réserves foncières dans le but de préserver des espaces naturels, agricoles, paysagers est évoquée).

> Entrées de ville

- il ne paraît pas acceptable d'envisager les entrées de ville, sur l'agglomération du Puy en Velay, de manière identique à toutes les entrées de ville, en France ou à l'étranger : les mêmes enseignes, les mêmes aménagements,... générant la même banalisation du paysage,
- le constat actuel est pourtant le suivant : chaque entrée de ville présente la même « séquence » paysagère : un secteur dégradé (friche industrielle, zone d'activités peu qualitative, points noirs paysagers, délaissés routiers,...) puis basculement sur la ville et vision spectaculaire du site.

En terme d'actions :

- partager une vision d'ensemble concernant la répétition systématique de ces « séquences » en entrées de ville,
- requalifier chacune de ces entrées de ville, dans le cadre d'un dispositif global (Plan Paysage ?).

> Circulations dans l'agglomération

- le contournement permet l'achèvement des circulations périphériques lointaines sur l'agglomération,
- et les « pénétrantes » (exemples : accès depuis l'échangeur de Bellevue, depuis celui d'Ours-Mons) ?  
et les circulations périphériques de proximité (exemple de la jonction sur la Sermonne : seule voie communautaire inscrite au PDUc ; exemple de l'échangeur de Bellevue et de la nouvelle voie vers la gare qui ne résoudra pas tout) ?
- quelle(s) vocation(s) pour les espaces libérés en centre-ville ?
- le Plan de Déplacements Urbains communautaires (PDUc) avait apporté de la cohérence sur ces points,
- l'arrivée du contournement va totalement bouleverser les déplacements urbains (exemple : échangeur de Bellevue / pôle intermodal).

En terme d'actions :

- reprendre le PDUc et l'actualiser (sous la forme d'un Plan de mobilité ?), à l'échelle des 11 communes, en intégrant les conséquences de l'arrivée du contournement,
- étoffer la compétence de la Communauté d'agglomération concernant les grands axes de circulation stratégique internes à l'agglomération.

> Habitat

- le raisonnement est similaire aux ZAE,
- les habitants choisissent d'abord leur lieu de résidence (stratégie individuelle) et organisent ensuite leurs déplacements (allant parfois jusqu'à solliciter la collectivité pour davantage de transports collectifs, notamment pour se rendre à leur travail),
- la question des déplacements découle des choix de lieux de résidence et de travail.

En termes d'actions :

- le SCOT du Pays du Velay ne répondra pas à ces enjeux / objectifs : la prise en compte des spécificités de l'agglomération ne paraît pas suffisante pour l'instant => proposer un schéma de secteur (« l'agglomération doit construire un projet pour alimenter le SCOT »),
- les communes sont dotées de documents d'urbanisme : la politique du 1% paysage et développement permet une vision stratégique à l'échelle de l'agglomération, au-delà de l'approche commune par commune.

Remarque formulée en conclusion de cet atelier par le groupe 1 : la présente réflexion dans le cadre du 1% paysage et développement révèle la complexité d'un fonctionnement systémique à l'échelle de l'agglomération. Par exemple, la prise de conscience que la création de nouvelles zones d'activités va entraîner la progression de friches industrielles ailleurs, l'augmentation de la pollution visuelle (banalisation voire disqualification du paysage notamment en entrées de ville) et le bouleversement des déplacements et mobilités.

Dans ce contexte, la vision stratégique d'ensemble -dans le cadre d'une véritable démarche de développement durable- devient particulièrement importante.

#### **GROUPE 2** (rapporteur : Jean-Paul GRIMAUULT – animatrice : Marie BARET)

Constats préalables :

- les questionnements formulés en préparation de cet atelier existeraient même sans le contournement. L'arrivée de cette infrastructure joue le rôle d'« aiguillon », de révélateur,
- il y a accord pour dire que le site est exceptionnel (qualité partagée) mais trop de retenue pour le mettre en avant (pour qui veut-on le faire ?).

> Une « marque territoriale » a été développée depuis deux ans à partir de l'exception visuelle du site et de la présence du chemin de St Jacques (elle se décline notamment en direction des événementiels).

- comment la consolider ?
- face au déficit d'appropriation (est-elle partagée ?), part-on sur autre chose ?

> La réalisation du contournement constitue une opportunité pour remettre en avant l'axe Lyon-Toulouse qui fait du Puy en Velay une étape incontournable.

En terme d'actions :

- réaliser une campagne de communication en lien avec la réalisation du contournement,
- consolider la marque territoriale à partir d'une démarche d'appropriation locale.

> Aire de repos de la Pépinière (réalisée dans le cadre du contournement) :

- sa localisation offre un panorama exceptionnel vers le Mézenc (pas vers le bassin du Puy),
- quand on arrive de Lyon, on a déjà passé Le Puy...

En termes d'actions :

- ajouter des éléments visuels sur cette aire de repos permettant la découverte du bassin du Puy et incitant à y faire étape lors d'un prochain déplacement.

> Signalétique le long de l'axe

- constat d'un manque de notoriété : capacité insuffisante à décrire l'exception du site,
- il convient de traduire cette exceptionnalité en message,
- il importera également de la conserver et de la renforcer dans le temps (importance du choix de la stratégie de développement et des aménagements qui en découlent),
- le contournement constitue une opportunité, un moyen pour communiquer,
- se situer 15 à 20 km avant,
- raconter une histoire (un message à scénariser),
- en complément des panneaux installés par le Conseil général aux entrées de la Haute-Loire,

- l'exemple retenu lors des échanges s'est focalisé sur les panneaux normés de signalétique autoroutière mais d'autres formes / supports peuvent être imaginés.

> Il y a des études et dispositifs existants concernant le paysage qu'il conviendrait de ré-animer. Le paysage est une question sensible :

- banalisation des « fonds de scène »,
- exigences à redéfinir collectivement,
- démarches insuffisamment appropriées (Charte architecturale et paysagère, Plan Paysage, « zoom SCOT »).

> Il existe des sites belvédères qui demeurent peu mis en valeur.

Cette mise en valeur globale permettrait de proposer un parcours plus lent (une découverte du site où l'on pose la voiture pour marcher).

> Des connexions avec la Voie verte sont à envisager, ainsi qu'avec le système de la trame verte / trame bleue.

Il existe un itinéraire permettant de relier la Voie verte et la future aire de repos de la Pépinière.

> Entrées de ville.

Il y a des réalisations plutôt réussies (Brives-Charensac, Aiguilhe) : à étendre ailleurs.

> La question de l'accessibilité à la ville haute du Puy est posée : faut-il la réserver aux piétons ? comment faciliter l'accès pour les bus (circulation, stationnement) ?

#### **GROUPE 3** (rapporteur : Jean PERRET – animateur : Victor MIRAMAND)

> Mobilité et déplacements

- l'arrivée du contournement va remettre en question les déplacements à l'échelle de l'agglomération,
- l'exceptionnalité du site ne doit pas occulter les usages du quotidien,
- il conviendra de prendre en compte l'ensemble des mobilités dites douces,
- « le PDUc a existé quelques instants »... et il concerne essentiellement Le Puy.

En terme d'actions :

- remettre à jour le PDUc en l'étendant à toute l'agglomération :
  - prendre en compte les attentes différentes (l'usager quotidien et le touriste randonneur),
  - il ne doit pas être qu'un plan de circulation => il doit donc comprendre aussi un volet pré-opérationnel :
    - retrouver un maillage structurant qui développe une vision prospective (une vision partagée du territoire) : maillage du quotidien et maillage touristique,
    - proposer des continuités inter-quartiers et entre communes,
  - il y a nécessité d'avoir également une approche foncière,

> Liens entre PDUc et documents d'urbanisme

- le PDUc est à relier aux PLU et au SCOT (schéma de secteur),
- le schéma de secteur permet d'apporter des précisions sur certains secteurs stratégiques,
- la politique du 1% paysage et développement offre l'opportunité de faire le lien entre les documents stratégiques (à grande échelle) et le volet opérationnel (équipements, aménagements).

> Traiter les entrées d'agglomération de manière globale pour accroître l'unité à l'échelle de toute l'agglomération (prendre en compte les différentes polarités, pas seulement les entrées depuis le

contournement).

A chaque entrée :

- des espaces agricoles à défendre,
- des vues vers des paysages lointains à préserver,
- une entrée à reconstruire en prenant en compte les avenues (qui sont historiquement des « espaces de bienvenue ») qui font le lien entre l'entrée et le cœur d'agglomération,
- une lecture permettant la compréhension du site (exceptionnalité et paysages) à proposer dès l'entrée.

En terme d'actions :

- le SCOT proposera une vision générale,
- organiser un concours ou une étude de programmation dédiée aux entrées,
- opter pour une approche thématique par entrée :
  - l'eau, côté Loire ?
  - le patrimoine, côté Ermitage ?

> Élaborer une réflexion concernant le plateau d'Ours-Mons pour anticiper les situations d'urgence qui arriveront à la mise en service du contournement.

En terme d'actions :

- au-delà de l'exemple du plateau d'Ours-Mons, il y a nécessité d'une réflexion stratégique globale à l'échelle de l'agglomération (espaces d'activités, espaces résidentiels, espaces agricoles, espaces récréatifs, espaces à préserver,...).

Remarque formulée en conclusion de cet atelier par le groupe 3 : le contournement constituera une infrastructure très fonctionnelle mais totalement déconnectée du site et de ses paysages. Cette déconnexion est particulièrement criante lorsque l'on analyse les lacunes en matière de voies « pénétrantes ».

#### Pause

### **5. 2ème temps d'atelier : spatialisation des enjeux / objectifs**

A partir des « productions » issues du premier temps d'atelier, les participants sont invités à cartographier les enjeux / objectifs et ce, afin de préfigurer les « aires de co-visibilité » à préciser dans le dossier d'axe (voir consignes en annexe 5).

Ainsi, l'exercice a pu se dérouler dans une logique de progressivité favorisant l'approche la plus consensuelle en terme de « site(s) » (terme qu'il a été nécessaire de définir collectivement) :

- d'abord, la zone des 11 communes (cette logique territoriale a remplacé l'approche commune par commune) qui constitue le « cœur » d'agglomération dans le cadre de ce dispositif 1% paysage et développement,
- ensuite les points de vue importants
- les lieux les plus fréquemment évoqués lors des débats (il y a des endroits stratégiques qui restitue la perception d'ensemble du bassin du Puy)
- les entrées dans le cœur d'agglomérations
- les itinéraires de grandes randonnées
- les voies vertes
- la zone correspondant à la tâche urbaine,
- les ZAE (zones d'activités économiques).

**CARTOGRAPHIE EN ANNEXE 6**

- réflexions autour de l'emplacement des panneaux, sur leur forme et leurs messages
- développement du concept de « Ville Etape »

*Comment garantir la pérennité et la qualité des expériences paysagères du cœur d'agglomération ? (expérience du basculement, système de point de vue/point de mire, système de parcs, éco-motifs)*

#### Pistes d'actions

- animation et réactivation d'études existantes (charte architecturale et paysagère, bilan des sites...)
- dispositifs de protection et valorisation
- études prospectives (type plan paysage)
- démarches collectives de restauration ou de création d'éco-motifs
- requalification paysagère des sites garants des expériences paysagères
- initiatives de valorisation des productions agricoles de proximité

#### **GROUPE 3**

*Comment promouvoir et ménager des mobilités douces apaisées depuis les portes de l'agglomération jusqu'au centre ?*

#### Pistes d'actions

- aménagement de connexions douces entre les centralités / la voie verte / l'extérieur / la plate-forme multimodale
- aménagement et mise en valeur de sentiers pédestres
- mise en valeur et accessibilité de la trame verte et bleue de l'agglomération
- outils prospectifs et opérationnels sur les déplacements en général et les déplacements doux en particulier (voie verte, site propre pour les bus...)
- aménagement de circuits en site propre
- positionnement et aménagement qualitatif d'aires de covoiturage
- requalification paysagère des espaces de mobilités douces existants

*Quelles qualités pour les futures entrées du cœur de l'agglomération (expériences paysagères, mobilités douces, place de la nature...), et notamment au niveau des articulations entre les infrastructures de contournement et le cœur de l'agglomération ?*

#### Pistes d'actions

- positionnement et aménagement qualitatif d'aires de covoiturage
- développement des modes de déplacements doux (bus, piste cyclable, cheminements piétons...)
- renaturation des entrées de ville (place de l'arbre, gestion des eaux de pluie, jardins...)
- mise en valeur qualitatif des points de vue (premiers plans, panoramas, publicité...)
- réflexion sur la publicité
- requalification de certaines friches
- requalification paysagères des entrées existantes

#### **ANNEXE 5 – Consignes pour le 2ème temps d'atelier**

- 1) A partir des actions proposées collectivement en réponse aux questionnements posés (lors de l'Atelier 1), spatialiser sur le territoire les lieux, sites ou espaces concernés par ces dernières.
- 2) Tentez de définir des périmètres cohérents pour les différents axes opérationnels.

## ANNEXE 2 – Diaporama

Fichier joint au présent compte-rendu.

## ANNEXE 3 – Consignes pour le 1er temps d'atelier

- 1) Quelles sont vos réactions concernant cette première esquisse de projet de Charte d'objectifs (« colonne vertébrale ») ?
- 2) En vous inspirant des thèmes d'actions listés dans le document, apportez collectivement des réponses aux questionnements posés.
- 3) Identifier et préciser la formulation des axes opérationnels correspondants.

## ANNEXE 4 – Questionnements et pistes d'actions pour le 1er temps d'atelier

### GROUPE 1

*Comment anticiper et accompagner les dynamiques d'évolution urbaines et de pression foncière le long du futur contournement et plus largement autour du cœur de l'agglomération ?*

#### Pistes d'actions

- études prospectives sur les thématiques suivantes :
- mutualisation des équipements en adaptation aux nouveaux modes de vie,
- images et spécialisation des ZAE,
- valorisation des terres agricoles de proximité....
- gestion de l'eau
- développement urbain
- Plan paysage
- dispositifs de protection et valorisation
- dispositif de préservation des zones agricoles de proximité
- dispositif de protection des éco-motifs paysagers
- dispositif d'anticipation du développement urbain du plateau
- animation et réactivation d'études existantes (PLU, SCOT...)
- requalification paysagère des espaces existants (ZAE, zone résidentielle..)

*Quelles capacités pour anticiper les évolutions des modes de vie (redéploiement des services, mutualisation des équipements, prise en compte des parcours résidentiels, mode de consommation..) pour tendre vers certaines formes de résilience et un nouvel équilibre territorial ?*

#### Pistes d'actions

- animation et réactivation d'études existantes
- initiatives collectives innovantes sur la question de la mutualisation et la polyvalence
- études prospectives sur les thématiques suivantes :
- parcours résidentiels
- équipements et services
- modes de déplacement
- évasion commerciale
- production locale
- reconversion d'équipements, de logements, d'infrastructures...

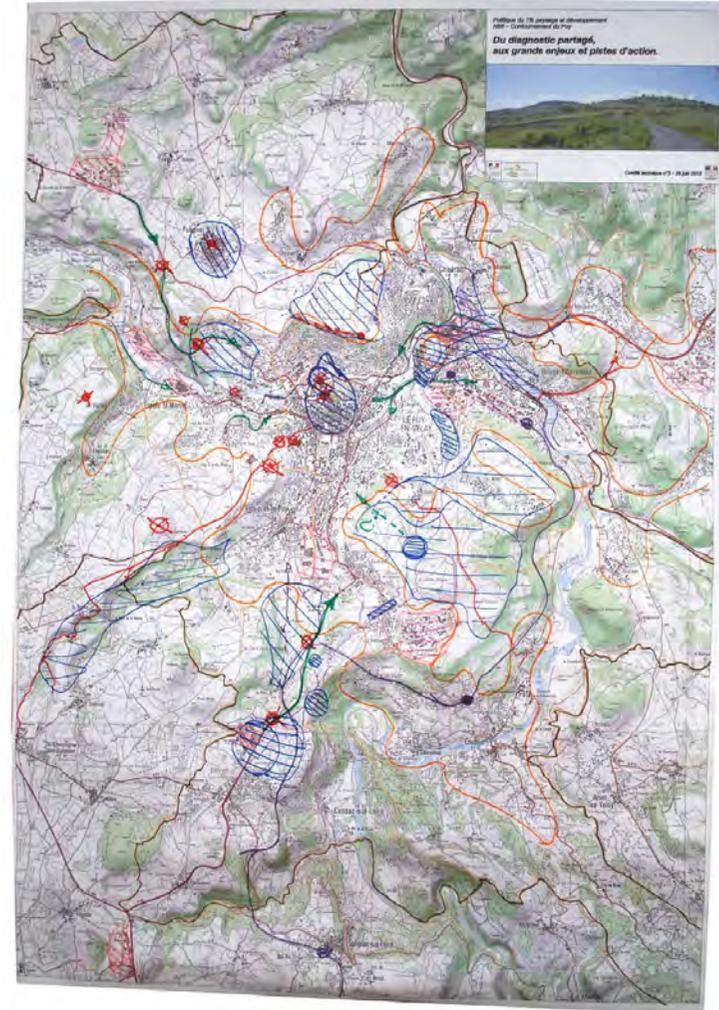
### GROUPE 2

*Comment faire exister les paysages extraordinaires du bassin du Puy depuis l'axe (quelle visibilité, quels messages, pour qui) ?*

#### Pistes d'actions

- réflexions autour d'un plan de communication touristique moderne pour le bassin du Puy à destination des utilisateurs du contournement
- réflexions autour des nouveaux outils de communication (e-tourisme)
- réflexions autour des emplacements des aires de repos et leurs messages

## ANNEXE 6 – Carte produite lors du 2ème temps d'atelier.



**1 % paysage et développement – N88 – Contournement du Puy en Velay  
COMITE TECHNIQUE n°4 du 27 septembre 2013  
Compte-rendu**

### 1. Accueil et introduction

Les objectifs de la mission, le calendrier, la méthodologie et le déroulement de cette séance de travail sont précisés à la vingtaine de participants présents (voir annexe 1).

Ce temps d'introduction rappelle le contenu des éléments validés lors du dernier comité de pilotage du 11 juillet dernier, à savoir les éléments partagés de diagnostic, les objectifs stratégiques et les axes opérationnels de la **Charte d'objectifs** ainsi que le **périmètre de projet pertinent** (ayant valeur d'aire de co-visibilité).

Puis la proposition de programme d'actions est présentée aux participants et chacun est invité à réagir à ce qui a été présenté.

Adrien Defix prend la parole en tant que vice-président de la communauté d'agglomération. Ses propos précisent les priorités que la communauté d'agglomération souhaite faire-valoir dans le cadre de la démarche de 1% :

- la volonté de voir une aire de services présentant les qualités du bassin du Puy-en-Velay se positionner sur la N88, la question de sa situation est posée.
- les pénétrantes sur la ville-centre doivent être au cœur des réflexions (les exemples du chemin du feu mais aussi des itinéraires de délestage (Vals-Espaly) sont évoqués. Ces réflexions sont à coupler avec les logiques de plan de mobilités d'ensemble sur le cœur d'agglomération).
- la volonté de travailler au développement touristique, en se servant du 1% comme levier, est également évoquée.

En fin d'intervention, à la question : est-il possible que l'aire de repos prévue dans le projet contournement puisse être déplacée ? L'État répond que son emplacement est validé depuis les études d'avant-projet de l'infrastructure et que par conséquent la réponse est négative.

Ce débat vient confirmer la pertinence de la formulation d'un des objectifs stratégiques à savoir : « se doter d'outils de veille et d'anticipation »...

Jean-Pierre Théron, mairie de Cussac-sur-loire évoque le souhait de voir dans le 1%, des réponses aux interrogations que pose la traversée de Cussac (les Baraques), lors de la mise en service de l'infrastructure. Et voit une articulation possible entre des itinéraires PR de la commune et l'aire de repos.

L'équipe en charge de l'étude précise que la démarche de 1% paysage et développement sur le contournement du Puy ne pourra pas tout résoudre mais que clairement face aux questions posées le programme d'actions ne les élude pas et ouvre un certain nombre de pistes de réflexions.

*L'objectif de ce 4<sup>ème</sup> Comité technique est rappelé : il s'agit d'un atelier de mise en partage du programme d'actions et de co-rédaction du contenu de chacune des actions.*

### 2. Présentation de la proposition du programme d'actions

A partir d'un support « diaporama » (voir annexe 2), la proposition du programme d'actions est présenté sous la forme d'un tableau / schéma rappelant le but, les finalités et les objectifs stratégiques de la politique 1% Paysage et Développement pour le contournement du Puy-en-Velay, puis les axes opérationnels et les actions qui en découlent.

Suite aux différents travaux issus des ateliers précédents, il est proposé deux types d'actions : des actions stratégiques globales d'anticipation et de planification à l'échelle du « cœur » d'agglomération (11 communes) et des actions opérationnelles à l'échelle plus locale, voir de sites-pilotes.

Il est proposé aux participants de travailler sur ces deux types d'actions le matin et l'après-midi en deux groupes et d'affiner le contenu de chacune d'elles en débattant : **du problème de départ / de l'objectif de l'action / de la description de l'action / de la localisation des opérations / du maître d'ouvrage / des partenaires...**

### 3. 1<sup>er</sup> temps d'atelier (matinée) : les actions stratégiques globales

Elles renvoient à l'axe opérationnel « reconnaître le paysage » en acquérant une vision stratégique d'ensemble du « cœur » d'agglomération dans une optique de développement durable voire de résilience. Deux groupes sont invités à décrire deux actions chacun. La composition de ces deux groupes de travail est faite de telle sorte que la diversité puisse être effective.

### 4. Restitution de l'atelier du matin

#### Groupe 1 (actions LA1 et LA2)

Rapporteur : Michel ROUSSEL – Animatrice : Marie BARET

#### *LA1 Mise en place d'un outil de sensibilisation et de médiation pour partager la notion « d'exceptionnalité paysagère »*

- l'exceptionnalité
  - la définir pour mieux l'affirmer
  - comment la partager localement et aussi dans un périmètre très large (promotion touristique)
  - ne pas se limiter aux connaissances existantes : aller plus loin que le visuel, la géologie, la géographie et le patrimoine bâti
  - des ressentis, des émotions à expliciter et à partager
  - des expériences paysagères à partager sur le terrain « c'est l'expérience qui doit primer »
- l'activité humaine (zones industrielles et commerciales, zones bâties...)
  - elle participe à l'exceptionnalité du site et il faut le reconnaître
  - elle la banalise et elle la disqualifie aussi parfois
- aire de repos de la Pépinière : quelle exceptionnalité ?!
- complexité du site
  - bassin, vallées, plateaux, montagnes
  - rendent la communication pas simple
  - complexité du système paysager à assumer et à communiquer de façon pédagogique
- il s'agit donc d'une exceptionnalité complexe pour laquelle le message n'existe pas aujourd'hui, il faut construire un argumentaire
- une fois le message construit collectivement, il devra se diffuser dans toutes les décisions et les orientations d'aménagements (ex : mise en scène, communication touristique, signalétique...)
- comment la définir et par qui (l'exceptionnalité) : élus, locaux, regards extérieurs ?

- plutôt par des experts du paysage, de la sociologie ...
- et par des personnes extérieures
- comment conforter cette exceptionnalité dans le temps ?
  - actions volontaristes en matière d'urbanisme, d'habitat, d'aménagement
  - cf. actions opérationnelles II.A
- concernant les outils de médiation (type Atelier des paysages)
  - ouverts à tous les publics
  - les acteurs économiques utilisent déjà les caractéristiques du site pour communiquer sur la notion de qualité et d'originalité (supermarchés, logos d'entreprise...)
  - travail de reconnaissance sur le terrain (expérience in-situ)
  - profiter du fait que les élus seront en début de mandat, devrait être un préalable
  - permettre la prise de parole des habitants (ils ont du mal à parler de l'exceptionnalité...)
  - s'appuyer sur le Pays d'Art et d'Histoire
  - constituer une commission CAPEV / PAH pour mener cette action

#### ***I.A2 Mise en place d'une stratégie paysagère à l'échelle des 11 communes***

- les 11 communes du « cœur d'agglomération » (tel que défini dans cette politique 1%) sont toutes dans la CAPEV
  - profiter du SCOT pour la doter d'une véritable stratégie globale (au-delà des grands projets et réalisations d'équipements)
  - partager les éléments de diagnostic : partage à visée opérationnelle avec une vision globale => produire un document « feuille de route », plan-guide de référence, programmation spatialisée
  - prendre des options en terme d'orientation d'aménagement
  - fédérer les actions entre elles
- beaucoup d'études antérieures
  - pas appropriées
  - pas connues
  - pas à une échelle globale (trop thématiques ?)
  - besoin de compilation des études
- le futur SCOT
  - des orientations générales
  - déclinées dans les PLU
  - prendre en compte l'échelle des 11 communes
    - pour des engagements en matière de protection, d'aménagement, de valorisation
    - pour l'élaboration d'un outil programmatique (avec la CAPEV comme maître d'ouvrage) décliné en actions opérationnelles

#### **Groupe 2 (actions I.A3 et I.A4)**

Rapporteur et animateur : Victor MIRAMAND

#### ***I.A3 Articulation de la stratégie paysagère avec le SCOT***

- préalables :
  - il faut un référent technique qui n'existe pas, aujourd'hui, à l'agglomération
  - ce ne doit pas être une étude de plus mais un moyen de (re)voir les études précédentes qui ont été nombreuses (PDU à intégrer à la réflexion)

- pourrait se synthétiser en un plan-guide et beaucoup d'animation
- une chronologie favorable
  - calendriers « 1% » et « SCOT » en parallèle
  - pas de volet paysage dans le SCOT d'où l'intérêt de la démarche 1% si l'action de mettre en place une stratégie paysagère est retenue
  - des passerelles possibles : les construire puis les emprunter
- SCOT : des schémas de secteur ensuite (après 2016), donc pas de vision stratégique à l'échelle d'agglomération prévue dans le cadre de l'élaboration du SCOT
- SCOT et PLU (là encore un calendrier favorable)
  - des modifications et révisions de PLU qui découleront du SCOT
  - processus de « grenellisation » des PLU en cours
  - là-encore : des correspondances possibles entre « réflexions 1% » et PLU
- à croiser avec l'approche « déplacements »
- stratégie paysagère (« plan ») à l'échelle des 11 communes du « cœur » d'agglomération : une vision à la bonne échelle
- « Et si on se mettait en « mode PLU » ?
- une gouvernance « 1% » à organiser dans le temps techniquement et politiquement... : de 2014 à 2019 ce qui n'est pas évident à envisager actuellement au regard des moyens humains de la CAPEV

#### ***I.A4 Mise en place d'un observatoire photographique sur les dynamiques d'évolution des paysages***

- Outil peu connu par les acteurs locaux qui ne voient pas dans un premier temps un intérêt ni une priorité
- Pourtant, pour les participants, l'outil semble intéressant comme outil de suivi des actions
  - serait plus qu'une évaluation / correction : un regard sur le paysage exceptionnel (lien avec la reconnaissance de l'exceptionnalité).
  - simplicité et légèreté de la mise en œuvre
  - là-encore : qui l'anime, qui le porte politiquement et techniquement ?
  - nécessite une période longue : suivi technique et engagement financier ?

#### **Débats lors de la restitution (matin)**

- aujourd'hui, les élus ont des préoccupations pré-opérationnelles : les propositions faites ici (aujourd'hui) dans le cadre du 1% sont-elles assez concrètes ? Vont-elles les toucher pour ensuite les impliquer ?
- Il est important que la CAPEV (les élus) ne se justifient plus uniquement par l'action (comprendre : la réalisation de grands équipements) mais aussi par la dimension stratégique et prospective.

#### **Pause déjeuner**

#### **5. 2<sup>ème</sup> temps d'atelier (après-midi) : les moyens d'agir**

Elles renvoient aux axes opérationnels « consolider le caractère paysager exceptionnel du site du Puy-en-Velay / Anticiper les nouvelles modalités de déplacements / Promouvoir et communiquer sur les éléments touristiques et patrimoniaux ». Deux groupes sont invités à décrire l'ensemble des actions correspondant à ces axes.

## 6. Restitution de l'atelier de l'après-midi

Au regard du nombre de participants peu important l'après-midi les deux groupes ont traité l'ensemble des actions restantes en fusionnant les trois axes opérationnels.

### Groupe 1 (actions II.A1, II.A2, II.A3, II.A4)

Rapporteur : Bertrand RETIF - Animateur : Victor MIRAMAND

#### II.A1 Requalification des entrées d'agglomération existantes selon un schéma d'ensemble préalablement élaboré par la stratégie paysagère

- lieux historiques de basculement et de découverte du bassin du Puy
- lieux de convergence des enjeux de développement urbain (publicité, mobilités douces, place de la nature...)
- quels potentiels et nécessités ?
- il y a d'abord, une séquence, un itinéraire d'approche préalable qui permet la découverte progressive du site
- objectifs de la requalification (méthodologie opérationnelle)
  - pré-opérationnalité : études de programmation de ces espaces publics (portes et espaces de transition) avec une forte exigence de qualité d'usage et des prescriptions globales (pour l'ensemble des entrées d'agglomération)
  - aménagements sur un site-pilote
- localisation : une liste de lieux pressentis a été définie par les membres du groupe comme des séquences d'entrées principales (Cussac-sur-Loire/gorges du Lion, Chartreuse/Belleuve, Bleu/Ermitage) et d'autres plus secondaires (route de Saugues, Les Estreys, la petite Mer ...)
- action pouvant parfois être mise en lien avec le réseau de belvédères, lorsque ceux-ci sont des points d'arrêt routier

#### II.A2 Requalification des ZAE existantes et des friches industrielles

- qualitatif / confort d'usage ) tout autant que
- planification développement (péri-)urbain ) l'effet-vitrine
- localisation des sites à enjeux : Brives-Charensac, Taulhac, Cussac
- cette action a un fort impact sur l'identité du territoire : elle dit le dynamisme territorial et la qualité ou non des projets qui s'y développent
- quelle réversibilité, polyvalence, modularité des ZAE ? Dans quelles mesures, peut-on anticiper la mutation de ces espaces (de l'industrie et de l'artisanat à des espaces résidentiels, pôle d'équipements...)?
- à coupler avec SCOT / PLU : dessertes, circulations douces
- une méthodologie équivalente aux entrées de ville : préconisations globales + site-pilote
- maître d'ouvrage : CAPEV et entreprises

#### II.A3 Aménagement d'un réseau de belvédères par la valorisation des vues et panoramas, selon un schéma d'ensemble préalablement élaboré par la stratégie paysagère

- mise en valeur de sites et lieux remarquables (inventaire déjà réalisé)
- expériences originales : l'évidence n'est pas toujours mise en valeur
- un réseau pour multiplier les points de vue et accroître la préservation / valorisation : cette action est à mener avec une ampleur « cœur d'agglomération » (pas d'aménagement ponctuel)
- fiches-actions (à la fois par type de sites et par site) : de l'esquisse au projet d'aménagement
- y compris des belvédères privés si inclus dans la coordination générale des opérations

- tous les sites ne seront pas à aménager avec la même intensité
- scénarisation et clés d'interprétation

#### II.A4 Soutien à des démarches collectives de restauration ou de création d'éco-motifs paysagers dans le sens d'une préservation des espaces agricoles et naturels

- les inventaires réalisés constituent des bases solides pour des actions pertinentes
- un classement en deux familles d'éco-motifs :
  - éléments structurants / grands ensembles : « invariants »
  - éléments à révéler : moins évident à lire dans le paysage
- complément de l'action précédente
  - gestion d'espaces : reconquête et recomposition (plantations, murets, terrasses, ...)
- un objectif global : la diversité des éco-motifs fera la qualité paysagère des lieux
- maître d'ouvrage : collectivités, associations, privés
- nécessaire coordination sur un espace de projet significatif

### Groupe 2 (actions II.B1, II.B2, II.B3, II.B4, II.C3)

Rapporteur et animateur : Marie BARET

#### II.B1 Actualisation du PDU (à l'échelle des 11 communes)

- ne plus parler de PDU : plutôt « plan de mobilités et de déplacements » (prenant en compte les nouvelles mobilités douces)
- donc ça n'est plus une actualisation...
- contrairement à ce qui a été dit précédemment, le PDU a été en partie mis en œuvre :
  - pôle d'échanges inter-modal
  - barrières place du Breuil
  - aires de co-voiturage
  - ...
- un dispositif à repositionner avec l'arrivée du contournement et ses conséquences sur le trafic (nouveaux équilibres de trafic) qui va libérer des axes et en congestionner d'autres
  - réfléchir à un nouveau plan de circulation avec une entrée forte « mobilités douces »
  - pratique du vélo : le problème n'est pas le relief mais la sécurité
  - pour anticiper et accompagner les changements de comportements (co-voiturage, vélo électrique)
  - quels nouvelles vocations pour les voiries qui seront moins utilisées ?
  - tirer parti des infrastructures existantes

- importance de la méthodologie de projet : large concertation et travail collectif
- des besoins de simulations des impacts du contournement sur le réseau secondaire
- prendre en compte les particularités de l'accès à la ville haute du Puy (engins de chantier, piétonisation, funiculaire...)
- réfléchir à l'accueil des touristes (tourisme autocariste, camping-car, véhicule léger, marcheur)
- des traductions réglementaires et foncières : contournement ouest, schéma des aires de co-voiturage
- le contournement ouest (périphérique de proximité) était un bon projet avec une vision à long terme

#### II.B2 Aménagement d'un réseau de promenade de proximité en lien avec la trame verte et bleue

*et le système de point de vue / point de mire selon un schéma d'ensemble préalablement élaboré par la stratégie paysagère*

- les chemins = révélateurs des expériences paysagères
- action à mener en parallèle avec celle du réseau des belvédères
- tous les sites ne seront pas à aménager avec la même intensité (simple reconnaissance, balisage)
- peut se traduire par des choix d'urbanisme (emplacements réservés, servitudes...)
- l'exceptionnalité est à appréhender spécifiquement
  - belvédères (plaine de Rome, Roche Arnaud)
  - approche nocturne (balades)
- trame bleue (Borne, Dolaizon...)
  - enjeux de biodiversité forts
- pas une priorité forte : à inclure dans un plan de mobilités douces

#### **II.B3 Aménagement des connexions avec la voie verte et autres sites en lien avec l'infrastructure**

- bien prise en compte dans le projet de contournement
- connexions avec PR (voir propositions Cussac-sur-Loire)
- connexions PR et aire de repos de la Pépinière
  
- aire de repos La Pépinière
- vocation complémentaire : parkings PR, Voie verte, co-voiturage
- connexion Voie verte ?
- connexion au nouveau belvédère (chemin à aménager) de Pologne
- la programmation de l'aire de repos reste à construire

#### **II.B4 Aménagement d'aires de co-voiturage**

- les aires de co-voiturage existantes sont avant tout pour sortir de l'agglomération (vers Clermont-Ferrand, vers Saint-Etienne)
- mais pas pour diminuer les flux automobiles qui entreraient dans le cœur d'agglomération (sorte de parkings-relais) : connexion et cadencement insuffisants avec le réseau TUDIP (Transports Urbains du District du Puy-en-Velay)
- accompagner d'autres formes de mobilités (location de vélos,...)
- difficile aujourd'hui d'appréhender les conséquences de l'arrivée du contournement...
- co-voiturage : connecter les aires au réseau de bus
- il y a trop de facilités de stationnement en centre-ville pour espérer un co-voiturage sous la forme de parking-relais en entrée d'agglomération
- faire évoluer l'action vers des initiatives de pratiques de mobilités alternatives à la voiture.

### **7. Echanges**

Un point sur la procédure de suivi et de mise en place de la démarche notamment après la validation du dossier d'axe (mise en place comité de suivi, calendrier de la démarche...) est demandé par l'ensemble des partenaires.

Le programme d'actions tel que travaillé lors de ce comité technique implique un portage technique et un pilotage fort de la part des partenaires.

Les questions relatives à la prise en compte de la biodiversité mériteraient d'être plus clairement signifiées.

Juin 2013

Victor MIRAMAND, Marie BARET, Patrick BIENVENU, paysagistes dplg  
Jean-Marie PERRINEL, consultant Développement local et soutenable  
Emmanuel BOITIER, consultant Environnement et photographe

Ministère de l'Ecologie,  
du Développement durable et de l'Energie

