

# Une problématique complexe

## “le déséquilibre d’un territoire”

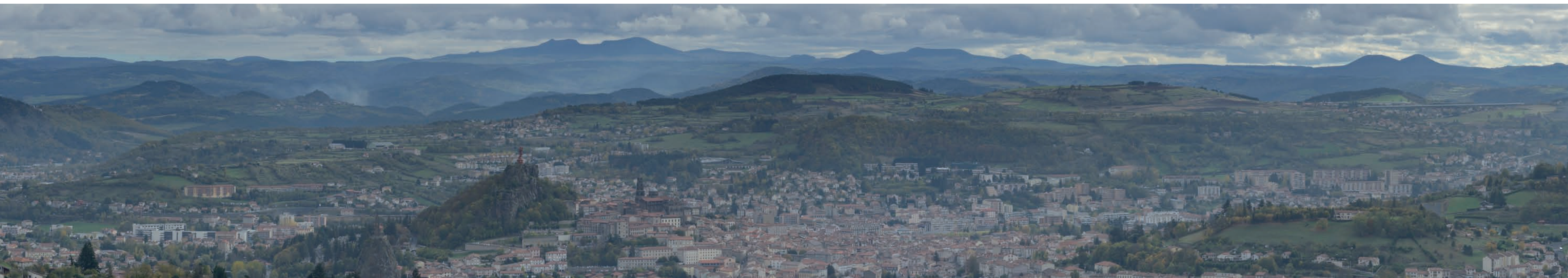
Constat communément partagé, le territoire de l'agglomération souffre d'un déséquilibre territorial entre l'est et l'ouest (en fonction du critère « proximité de Saint-Etienne / Lyon »). Cette lecture du territoire fait alors des infrastructures (notamment routières) et du foncier, la clé de voûte de 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 (aménagement, réversibilité,...),
- une banalisation puis disqualification des paysages

### 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).



## Avec la mise en service du contournement, ce sont des atouts mais aussi des contraintes nouvelles pour le territoire du cœur d'agglomération...

**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 des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes
- + 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 zones d'activités économiques (ZAE) les plus stratégiques
- une diminution du tourisme de cueillette

**Mode de déplacement**  
Le contournement va privilégier les déplacements automobiles.  
Cela aura pour conséquences :

- + un développement des pratiques de 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 la bassin du Puy-en-Velay
- une insuffisance des transports en commun ou alternatifs en site propre
- le maintien voire l'augmentation des phénomènes de congestion par les véhicules du centre-ville aux heures de pointes

**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

**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 la nouvelle infrastructure

**Desserte locale**  
Le contournement va passer à proximité de l'agglomération.  
Cela aura pour conséquences :

- + une utilisation de cette infrastructure comme rocade urbaine par les usagers locaux
- + l'organisation de nouvelles entrées sur la ville
- des difficultés d'organisation des dessertes locales
- des problèmes de congestions probables au niveau des nouvelles entrées
- une absence d'anticipation sur la création d'une nouvelle voie pénétrante sur la ville

**Flux touristiques**  
Le contournement n'augmentera pas la part des usagers.  
Cela aura pour conséquences :

- + une découverte plus sereine de la ville-centre avec un 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 »
- une 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...)

**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

**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 Tauliac
- + le carrefour giratoire de l'entrée des Barauques 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

**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 sur la ville (au niveau de Pologne)
- 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

**Gouvernance**  
L'arrivée du contournement identifie des besoins en termes stratégiques et prospectifs notamment face à l'importance des enjeux paysagers.

des outils existants ou en cours d'élaboration :

- + PDU (Plan de Déplacements Urbains)
- + charte architecturale et paysagère
- + PLH (Plan Local de l'Habitat)
- + Agenda 21
- + Etude biodiversité et patrimoine naturel
- + SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale)

mais peu d'anticipation sur :

- Réflexion 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