

Authezat

Bilan de concertation

Aménagement du secteur sud

entre Authezat et Brassac-les-Mines

Juillet 2024



Issoire

Rivière Allier

Brassac-les-Mines

SOMMAIRE

1. Préambule et contexte	3
1.1 La Via Allier, un projet de territoire	3
1.1.1 Les perceptions et besoins	3
1.1.2 Genèse du projet	3
1.2 Le secteur sud de la Via Allier	4
1.3 Un projet pensé avec ses partenaires	5
2. Les modalités de concertation	6
2.1 Les objectifs de la concertation	6
2.2 Modalités prévues par le Conseil départemental du Puy-de-Dôme	7
2.3 Modalités supplémentaires	7
3. Organisation de la concertation	8
3.1 Information du public	8
3.1.1 Le dossier de concertation	8
3.1.2 La page internet dédiée au projet	9
3.1.3 L'adresse mail dédiée	10
3.1.4 Les autres moyens d'expression du public	10
3.2 La communication pour la concertation	11
3.2.1 Le communiqué de presse	11
3.2.2 Les articles de presse	11
3.2.3 Les flyers	13
3.2.4 Les affiches	13
3.2.5 Les podcasts	14
3.2.6 Les posts sur les réseaux sociaux	14
3.2.7 Le film drone	14
3.2.8 Les autres media utilisés	15
3.3 Les animations territoriales	16
3.3.1 Entretiens avec les acteurs	16
3.3.2 Arpentage du territoire traversé par le tracé	16
3.3.3 Le questionnaire terrain	17
3.3.4 Le questionnaire en ligne	17
3.3.5 Les balades animées	18
3.3.6 Journalistes au fil de l'eau	20
3.4 L'exposition fil rouge	22
3.5 Les enseignements tirés des temps d'animation	23
3.6 Les ateliers participatifs	23
3.6.1 Dialogue participatif	23
3.6.2 Déjeuner de l'économie	23
3.6.3 Concertation et médiation auprès des jeunes	24
3.6.4 Exposition culturelle	24
3.6.5 Dialogue citoyen	24
3.6.6 Atelier sur les revêtements	25
3.7 L'organisation de la concertation avec la profession agricole	26
3.8 La réunion publique	26
4. Bilan quantitatif	27
4.1 Nombre de participants	27
4.2 Nombre de participants par action	27
4.3 Les temps d'échanges avec le monde agricole	27
4.4 Fréquentation de la page projet sur le web	29
4.5 Contributions par courrier et par mail	29
5. Bilan qualitatif	30
5.1 Précisions méthodologiques	30
5.2 Les principaux enseignements ressortis	30
5.3 Sujets abordés lors de la concertation et précisions du Département	30
5.3.1 La définition du projet	30
5.3.2 Partage des usages	32
5.3.3 Le tracé	35
5.3.4 Les revêtements	36
5.3.5 Les thématiques spécifiques à l'activité agricole	37
5.3.6 L'insertion paysagère et l'environnement	38
5.3.7 La rivière et le patrimoine	39
5.3.8 L'entretien de la Via Allier	40
5.3.9 L'économie locale	40
5.4.0 Le coût du projet	41
6. Les suites de la concertation	42
6.1 L'évolution du projet suite à la concertation	42
6.2 La communication sur le bilan	42
6.3 L'organisation de la suite de la concertation	42
7. ANNEXES	42

1. PRÉAMBULE ET CONTEXTE

1.1 LA VIA ALLIER, UN PROJET DE TERRITOIRE

1.1.1 Les perceptions et besoins

Le Schéma national des véloroutes définit, sous la numérotation V70, un itinéraire reliant le fleuve Loire au nord de Nevers à la Méditerranée au niveau de Palavas-les-Flots. Celui-ci traverse le département du Puy-de-Dôme du nord au sud en suivant la rivière Allier.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes identifie la V70 comme un projet structurant du territoire régional ; elle fait partie des six itinéraires prioritaires pour lesquelles la Région intervient sur l'aménagement des infrastructures et sur la mise en tourisme.

Cet itinéraire du schéma national est le seul qui concerne le Puy-de-Dôme. Ainsi, pour la valorisation touristique, en particulier auprès des cyclotouristes itinérants, le Département est totalement dépendant de la réalisation de l'itinéraire dans les départements limitrophes (Allier et Haute-Loire) et plus globalement sur l'ensemble de l'itinéraire (en régions Occitanie et Centre-Val de Loire). La connexion avec d'autres itinéraires du réseau national est également un facteur déterminant de l'attractivité (citons la Loire à Vélo, la Via Fluvia, la Grande traversée du volcan à vélo, la Méditerranée à vélo etc.).

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place, fin 2018, un comité d'itinéraire pour la V70 associant une quarantaine de structures dont les régions limitrophes concernées par le tracé (Centre Val de Loire et Occitanie), les départements, les EPCI, les offices de tourisme, etc. Le comité d'itinéraire permet de coordonner les actions des maîtres d'ouvrage sur l'infrastructure et son entretien, les actions de mise en tourisme et les modalités de suivi de la fréquentation.

Ce comité d'itinéraire a approuvé la dénomination de la V70, désormais Via Allier, ainsi que son logotype décliné dans une charte graphique et une charte signalétique. Les prochains travaux vont porter notamment sur la valorisation touristique de l'itinéraire, ainsi que sur les modalités de suivi de la fréquentation.

1.1.2 Genèse du projet

Par délibération du 19 décembre 2018, le Conseil départemental du Puy-de-Dôme a approuvé la convention de partenariat pour la réalisation de la voie verte du Val d'Allier dans le département du Puy-de-Dôme. Cette convention associe la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département, les EPCI concernés par les projets et le PETR* du Grand Clermont. La particularité de cette convention réside dans le fait qu'elle rassemble trois tronçons de la Via Allier soit trois secteurs d'étude : le secteur nord, le secteur centre et le secteur sud.

PETR* : Pôle D'Équilibre Territorial Et Rural



33 PARTENAIRES

institutionnels et associatifs impliqués dans le projet ~ ainsi que 88 exploitants agricoles concertés



3 MÈTRES

de largeur circulaire ~ pour tous les modes doux mais aussi pour les ayants droit (exploitants agricoles, riverains...)



7 FRANCHISSEMENTS

de la rivière Allier ou de ses affluents ~ pont suspendu de Parentignat et pont de Jumeaux sur l'Allier, couze Chambon, ruisseau de Boissac, couze Pavin, Eau Mère et ruisseau des Parcelles





12 COMMUNES TRAVERSÉES

Authezat, Montpeyroux, Coudes, Sauvagnat-Sainte-Marthe, Saint-Yvoine, Issoire, Parentignat, Les Pradeaux, Nonette-Orsonnette, Auzat-la-Combelle, Jumeaux, Brassac-les-Mines, ainsi que Sainte-Florine en Haute-Loire



48 KILOMÈTRES

environ ~ depuis les portes du Grand Clermont à Authezat jusqu'à Brassac-les-Mines, avant de poursuivre en Haute-Loire



10 000 000 € TTC

de budget ~ études, acquisitions foncières et travaux (valeur 2019 - hors pont suspendu de Parentignat)

Les projets d'aménagement de la voie verte Via Allier ont pour principaux objectifs de :

- 1) Proposer un itinéraire sécurisé, répondant aux caractéristiques définies dans le cahier des charges national des véloroutes, dans le prolongement du secteur centre aménagé entre Pont-du-Château et Authezat, jusqu'en limites nord et sud du département,
- 2) Permettre la mise en valeur de la rivière Allier et des paysages qui l'accompagnent,
- 3) Favoriser la découverte des territoires traversés, grâce aux déplacements non motorisés,
- 4) Favoriser les usages récréatifs, notamment pour la population locale,
- 5) Développer le tourisme itinérant et les retombées économiques afférentes,
- 6) Développer la mobilité douce en lien avec la démarche du Département du Puy-de-Dôme autour de la transition écologique.

1.2 LE SECTEUR SUD DE LA VIA ALLIER

Secteur sud

Authezat/Brassac-les-Mines – 49,7 kilomètres

Douze communes sont traversées par la Via Allier : Authezat, Montpeyroux, Coudes, Sauvagnat-Sainte-Marthe, Saint-Yvoine, Issoire, Parentignat, Les Pradeaux, Nonette-Orsonnette, Auzat-la-Combelle, Jumeaux et Brassac-les-Mines.

Ainsi deux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont concernés, Mond'Arverne Communauté et Agglo Pays d'Issoire, partenaires du Département qui est maître d'ouvrage de l'opération. Ils sont parties prenantes dans le cadre de la gouvernance et du financement, ainsi que la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Un premier tracé préférentiel a été défini en avril 2019, l'étude de sa faisabilité a été menée jusqu'à fin 2020. Une restitution des réunions de terrain a présenté, en mai 2021, le tracé de la voie verte divisée en 5 sections.

Ce premier tracé empruntant le pont suspendu de Parentignat, un ouvrage qui s'inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques et actuellement désaffecté, le Conseil Départemental du Puy-de-Dôme a fait réaliser un diagnostic et une étude de faisabilité de la restauration de l'ouvrage pour le passage de la Via Allier. En 2019, la collectivité a prévu un budget estimé à 2,4 M€ TTC.

Pour éclairer l'intérêt du tracé envisagé, un carnet d'enjeux, recensant les éléments paysagers et patrimoniaux remarquables sur l'itinéraire, a été présenté par le CAUE du Puy-de-Dôme, en février 2022.

Le secteur sud est divisé en 5 parties s'articulant comme suit :

Section 1 : Authezat – Coudes

Le tracé débute au niveau du parking du Domaine de Chadieu qui permet la continuité d'itinéraire avec l'extrémité sud de la partie centrale de la Via Allier, en cours d'aménagement par le Pôle d'équilibre territorial et rural du Grand Clermont entre Pont-du-Château et Authezat. Longeant la rivière sur le chemin existant dans les bois, il passe en limite de la commune de Montpeyroux puis emprunte le quai d'Allier pour entrer dans la partie urbanisée de Coudes. En quittant le tracé, le pont suspendu de Coudes, dédié aux modes doux, permettra d'accéder à l'espace de

loisirs en rive droite sur la commune de Parent, complémentaire à celui de Coudes, ainsi qu'à la gare SNCF.

Section 2 : Coudes – Issoire

Cheminant en voie partagée avec la circulation automobile dans les rues de Coudes, l'itinéraire franchit la couze Chambon, passe sous l'A75 et s'élève en traversant un quartier résidentiel puis contourne le puy de Margédat en direction de Sauvagnat-Sainte-Marthe. Après le passage dans le bourg de Sauvagnat-Sainte-Marthe, le tracé contourne le puy Neyrand, traverse Saint-Yvoine et chemine entre les parcelles agricoles surplombant la descente vers Issoire.

Section 3 : Issoire – Nonette-Orsonnette

Le tracé traverse le centre historique d'Issoire et longe la couze Pavin en passant par le complexe sportif du Bout-du-Monde puis sous l'A75, en direction de Parentignat. Le pont suspendu de Parentignat, actuellement fermé à l'accès au public, va être restauré dans le cadre du projet Via Allier pour une réouverture aux modes doux. Passant ensuite par la zone artisanale, l'itinéraire traverse le bourg de Parentignat en direction des Pradeaux. Puis vient le passage du lieu-dit Roussy sur la commune de Nonette-Orsonnette.

Section 4 : Nonette-Orsonnette – Auzat-la-Combelle

L'itinéraire chemine au pied de la butte de Nonette, passe sous le pont Pakowski et atteint Auzat-la-Combelle.

Section 5 : Auzat-la-Combelle – Brassac-les-Mines

Longeant les boisements des bords d'Allier, l'itinéraire entre dans le bourg de Jumeaux puis franchit le pont sur l'Allier en direction de Brassac-les-Mines. Dans la traversée de cette dernière commune, le tracé emprunte les anciens quais d'Allier avant de rejoindre Sainte-Florine pour la continuité de l'itinéraire Via Allier en Haute-Loire.



1.3 UN PROJET PENSÉ AVEC SES PARTENAIRES

Le Département a mis en place :

- Un comité de pilotage associant les élus désignés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Conseil départemental du Puy-de-Dôme et les Établissements publics de coopération intercommunale dont une ou plusieurs communes seront traversées par la Via Allier.
- Un comité technique associant les techniciens des structures membres du comité de pilotage.
- Des rencontres avec les maires des communes concernées.
- Des rencontres avec la profession agricole et un partenariat avec la Chambre d'Agriculture du Puy-de-Dôme.
- Un groupe de travail «environnement», associant les structures publiques, consulaires ou associatives intéressées par les enjeux environnementaux du projet.
- Un groupe de travail «usagers», associant les structures publiques, consulaires ou associatives intéressées par les enjeux d'usage du projet.

Des membres de la gouvernance ont par ailleurs envoyé des courriers et propositions pour alimenter les réflexions des instances. Ainsi, Vélocité a envoyé plusieurs contributions pour l'aménagement de la Via Allier et le développement de l'usage du vélo.



3 PARTENAIRES

financiers en appui du
Département du Puy-de-Dôme :
Région Auvergne-Rhône-
Alpes, Agglo Pays d'Issoire,
Mond'Arverne Communauté



9 BOÎTES

de curiosité - par le collectif
d'artistes du Laboratoire
d'Humanité

2. LES MODALITÉS DE CONCERTATION

En application des articles L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, le projet d'aménagement de la Via Allier – secteur sud entre Authezat et Brassac-les-Mines doit faire l'objet d'une concertation préalable associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les exploitants agricoles.

Les modalités en ont été fixées par délibération du 18 février 2020, publiée le 28 février 2020, annexée à ce bilan.

Le Département a souhaité mettre en œuvre un processus participatif large et varié afin de recueillir les observations et les propositions pouvant améliorer le projet.

Afin de préserver la neutralité indispensable à cette démarche, le Département du Puy-de-Dôme a décidé de se faire accompagner par des professionnels externes et a signé un marché constitué de 2 lots distincts :

- ⑨ **Lot n°1** : Animation du territoire autour du projet de voie verte
- ⑨ **Lot n°2** : Communication et concertation réglementaire.

Le présent bilan est constitué de la compilation et de l'analyse des apports et contributions recueillis par l'ensemble de ces prestataires, soit directement, soit par l'intermédiaire du Département.

En parallèle, le Département a mené directement une concertation dédiée avec les agriculteurs, alimentée par un travail spécifique avec la Chambre d'agriculture du Puy-de-Dôme, ayant permis l'établissement d'un diagnostic agricole et foncier.



2.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Conformément aux dispositions réglementaires, la concertation pour le projet Via Allier – secteur sud a été mise en œuvre en vue de :

- ⑨ **Permettre au public d'accéder aux informations pertinentes**, permettant sa participation effective.
- ⑨ **Renforcer la participation du public en amont du projet**, dans des délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions, pour améliorer la qualité de celui-ci.
- ⑨ **Tenir le public informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions** dans la décision d'approbation du projet.

La concertation doit permettre de débattre des objectifs et des caractéristiques principales de l'aménagement de la Via Allier dans le Puy-de-Dôme.

En fonction des enjeux recensés, le projet a été soumis à concertation sur les points suivants :

- ⑨ Le tracé en lui-même et les adaptations locales sans remise en question de la rive choisie pour le tronçon considéré.
- ⑨ Les usages souhaités en lien avec les revêtements envisageables et la réglementation applicable aux voies vertes.
- ⑨ Les services non marchands pour les usagers (aires d'arrêt, informations sur le patrimoine local...) : définition des contenus et des localisations le long de l'itinéraire.
- ⑨ Les possibilités de « couture » avec les bourgs et points d'intérêt à proximité de l'itinéraire.
- ⑨ Les aménagements particuliers et/ou éphémères, la mise en ambiance paysagère et artistique de la voie verte.
- ⑨ Les actions de sensibilisation au respect des activités agricoles et à la conciliation des usages en milieu rural.
- ⑨ Les actions de sensibilisation aux comportements éco-citoyens des futurs usagers de la voie verte.
- ⑨ Les thèmes de la mixité fonctionnelle et de la cohabitation des usages en milieu rural, de l'économie circulaire et du développement durable.

2.2 MODALITÉS PRÉVUES PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU PUY-DE-DÔME

La délibération du Conseil départemental du Puy-de-Dôme du 18 février 2020 approuvait ce qui suit.

Les modalités d'organisation de la concertation préalable prenaient la forme suivante :

- 1 **Une information préalable**, comprenant :
 - ① **Une plaquette ou un article dans le magazine « Puy-de-Dôme en Mouvement » et sur le site Internet puy-de-dome.fr** présentant le projet et annonçant l'engagement de la concertation, permettant d'informer les habitants des communes concernées et plus largement l'ensemble des habitants du département,
 - ② **Le cas échéant, des articles dans les magazines d'information des différentes collectivités concernées** par le projet, sur leur initiative.
- 2 **Un dossier de présentation du projet** comportant une description de la localisation du projet dans l'environnement, les principales caractéristiques des aménagements envisagés ainsi que les effets attendus.

Ce dossier sera mis à la disposition du public dans des conditions lui permettant d'en prendre connaissance dans un format papier ou un format numérique et de formuler des observations ou propositions, notamment grâce à une adresse mail dédiée au projet. Celles-ci seront enregistrées et conservées.
- 3 **Une exposition qui sera déployée dans plusieurs sites successifs.** Elle pourra être réalisée au fur et à mesure des différents temps de rencontres avec les habitants. Sa forme, facilement présentable et partageable, traduira les résultats de la démarche d'appropriation du projet, mettant aussi bien en avant les attentes des habitants que les orientations ou choix préférentiels pour le projet.

L'exposition sera présentée sur une période à définir avec les communes concernées par le tracé retenu.

- 4 **Tout autre moyen que le président du Conseil départemental jugera utile au bon déroulement de la concertation.** Pour enrichir quantitativement et qualitativement les contributions du grand public permettant d'éclairer les choix des élus siégeant au comité de pilotage d'une part, pour permettre un retour sur la prise en compte des contributions et sur les motivations des choix opérés d'autre part, une approche croisée des éléments techniques/factuels avec des éléments subjectifs/sensibles sera menée avec l'intervention de prestataire(s) externe(s) en tant que de besoin.

2.3 MODALITÉS SUPPLÉMENTAIRES

Le Département a ajouté d'autres temps de concertation en plus de ceux de la délibération. Certains de ces temps ont permis une approche plus artistique et sensible. Ils sont décrits dans la partie ci-dessous.



3.ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Les composantes de la démarche mise en place par le Département du Puy-de-Dôme pour ce projet de la voie verte Via Allier – secteur sud sont détaillées ci-après.

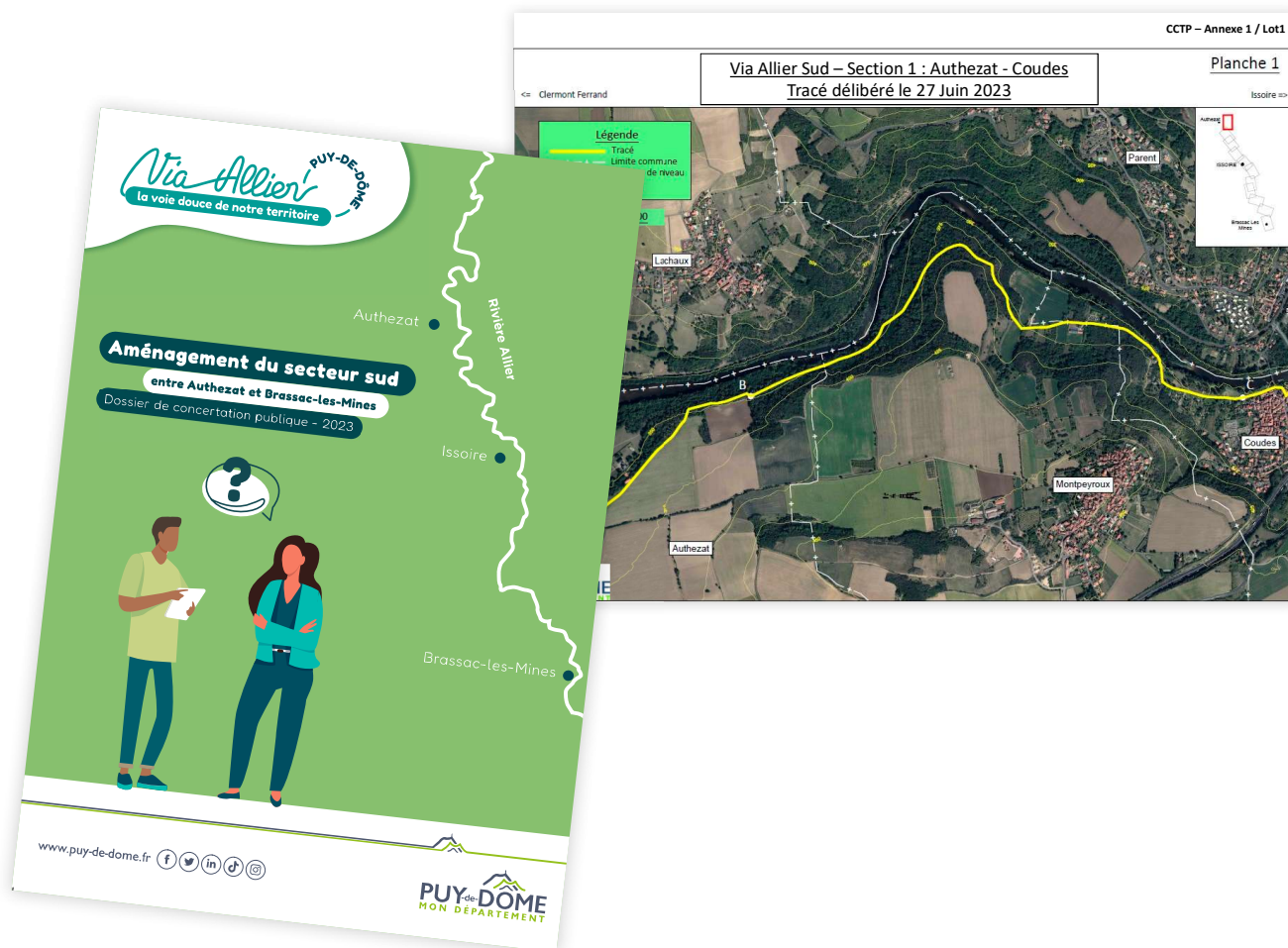
3.1 INFORMATION DU PUBLIC

3.1.1 Le dossier de concertation

Un dossier de concertation publique pour le projet Via Allier secteur sud a été mis en ligne sur le site du Conseil départemental à cette adresse www.puy-de-dome.fr/fileadmin/user_upload/6_Livret_Sud.pdf.

Il a également été diffusé sous format papier à l'ensemble des conseillers départementaux, dans les mairies et les communautés de communes concernées.

Il est complété par des orthophotographies présentant le tracé délibéré le 27 juin 2023.



Conseil départemental | Assemblée | Cantons

Subventions | Presse | Actualités | Agenda

PUY-DE-DÔME
NOS DÉPARTEMENTS

Recherche

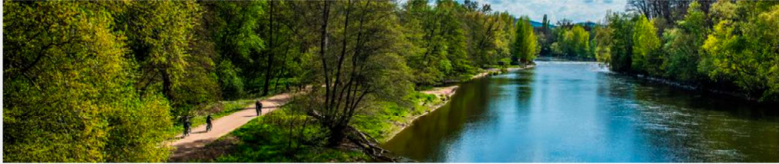
Social | Routes & déplacements | Collèges | Territoires | Culture | Sport

Aménagement foncier | Agriculture et forêt | Numérique | Environnement | Transition écologique | Tourisme | Économie | Aides aux territoires |

UNESCO | **Via Allier, la voie douce de notre territoire puydômois** | Recette des Chefs du département

VIA ALLIER, LA VOIE DOUCE DE NOTRE TERRITOIRE PUYDÔMOIS

Professionnels



Via Allier, la voie douce de notre territoire puydômois



Actualités

La concertation préalable pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'[Issoire](#), [Parentignat](#) et [Les Pradeaux](#) est ouverte du 2 avril au 3 mai 2024. Retrouvez toutes les informations dans la rubrique "Jonction [Authezat](#) - [Brassac-les-Mines](#) (secteur sud)"

La concertation préalable pour le projet d'aménagement du secteur sud entre

SOMMAIRE

- Actualités
- Présentation
- Concertation et approche sensible
- Jonction Pont-du-Château – Saint-Priest-Bramefant (secteur nord)
- Jonction Pont-du-Château – Authezat (secteur centre)
- Jonction Authezat – Brassac-les-Mines (secteur sud)
- Via Allier et tourisme
- Contact

3.1.2 la page internet dédiée au projet

Dès juin 2021, le Département a mis en ligne une page dédiée à la Via Allier sur son site, que l'on peut retrouver ici : puy-de-dome.fr/territoires/via-allier-la-voie-douce-de-notre-territoire-puydomois.html

Elle englobe la totalité du tracé de la Via Allier dont le Département assure la réalisation en maîtrise d'ouvrage, donc le secteur sud et le secteur nord.

Cette page permet d'informer le visiteur, de connaître les points d'avancée de la démarche et du projet, l'agenda des événements à venir, ainsi que les nouveaux documents à disposition.

On y retrouve notamment l'adresse mail créée pour recevoir les contributions du public.

Cette page évolue avec le projet, grâce à des mises à jour régulières. Elle a adopté la nouvelle charte graphique début juillet 2022.

Le sommaire s'est enrichi à la fin de l'été 2023, s'appliquant à mieux présenter les réalisations issues des démarches participatives passées et un détail par secteur.

La vocation touristique de la Via Allier est également mise en avant avec un paragraphe dédié.

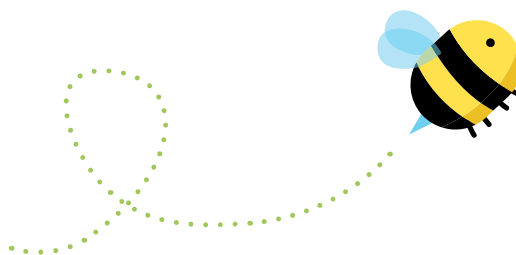
3.1.3 l'adresse mail dédiée

Comme annoncé sur la page internet précédemment présentée, le Département a mis en place une adresse mail dédiée permettant à tout un chacun d'adresser ses contributions à l'équipe en charge du projet :

projetviaallier@puy-de-dome.fr

3.1.4 Les autres moyens d'expression du public

Des contributions sont également arrivées au siège du Département par voie postale, ou directement sur les boîtes mail des agents impliqués dans le projet lorsqu'ils étaient identifiés par les contributeurs.



Des animations pour découvrir le projet et donner son point de vue

Depuis plusieurs années, des études sont menées dans la perspective de l'aménagement de la Via Allier (V70) en voie verte, longeant de près ou de loin la rivière Allier. Un premier aménagement est en cours de réalisation entre Pont-du-Château et Authezat et le Département prendra la suite, pour qu'à terme ce soit environ 120 km de voie douce en traversée NORD-SUD du Puy de Dôme, entre Saint-Priest-Bramefant et Brassac-les-Mines.

Qu'est-ce que la voie douce ? Quelle est l'ambition de la Via Allier ? Quels seront les paysages et milieux traversés par ce parcours dédié aux modes doux ? Qu'est-ce qu'implique un tel aménagement, et qu'apporte-t-il en matière de mobilité et de mise en valeur des territoires concernés ? Quels en sont les atouts et les contraintes ?... Autant de questionnements que chacun d'entre nous pouvons avoir. Autant d'éclairages attendus et de points de vue à croiser...

Cette réalisation va se faire en deux tronçons :

- Le secteur Nord, entre Saint-Priest-Bramefant et Authezat
- Le secteur Sud entre Authezat et Brassac-les-Mines,

3.2 LA COMMUNICATION POUR LA CONCERTATION

3.2.1 Le communiqué de presse

Le Département a envoyé un communiqué de presse à son fichier presse pour informer de l'organisation d'animations ouvertes à la population en juin et juillet 2022.

3.2.2 Les articles de presse

Quelques articles de presse sur le projet ont été publiés, rapportant des déclarations de Bertrand Barraud, vice-président en charge de ce projet :

- Au printemps 2022, dans le n° 212 du magazine *Puy-de-Dôme en mouvement*,
- Le 3 janvier 2024 dans l'édition d'Issoire du journal *La Montagne*.



RÉTROSPECTIVE ■ Le projet d'aménagement de cet itinéraire cycliste va entre dans une nouvelle phase cette année

La Via Allier continue de tracer sa route

L'itinéraire dédié aux vélos tracé le long de la rivière Allier, qui traverse l'Issoire, va devenir une voie verte dans les prochaines années. Point d'étape.

Jean-Baptiste Botella
jean-baptiste.botella@centrefrance.com

De Nevers à Langogne en traversant toute l'Auvergne au fil de la rivière Allier. Aujourd'hui, la Via Allier emprunte une grande majorité de petites routes à faible trafic sur un tracé de 455 km. Mais progressivement, l'itinéraire est en train de se doter de sections de voies vertes afin de recevoir à la fois un public plus vaste mais aussi d'offrir un usage en toute sécurité.

48 km entre Authezat et Brassac-les-Mines

Dans le Puy-de-Dôme, le travail a déjà commencé depuis belle lurette à base de concertations, d'échanges et de propositions. Mais désormais, il prend un nouveau virage.

Si une coordination est en cours sur le secteur nord, entre Pont-du-Château et le département de l'Allier, le secteur central, entre Pont-du-Château et Authezat (24 km) est quasi terminée. « À 95 %, c'est prêt ! », se félicite Bertrand Barraud, vice-président du Conseil départemental du Puy-de-Dôme, en



VELO. La via Allier va favoriser les mobilités douces, notamment entre Authezat et Brassac-les-Mines. PHOTO FX GUTTON

charge de l'aménagement du territoire.

Quant au secteur sud, section de 48 km qui rejoint Authezat à Brassac-les-Mines, il s'apprête à franchir une nouvelle étape. « Nous avons organisé une réunion de concertation mi-décembre à Issoire », complète l'élue également maire d'Issoire et président de l'Agglo Pays d'Issoire.

Réunion qui a permis de répondre aux interrogations des

agriculteurs, parfois inquiets par ce tracé qui va emprunter 80 % de chemins existants, mais aussi de faire le point sur cette route qui va franchir 12 communes (*) et notamment le centre historique d'Issoire ou encore un point architectural unique : le vieux pont suspendu de Parentignat. « Sa rénovation est en bonne voie. Elle est estimée à plus de 3 M€ », complète le conseiller départemental. Le pont qui traverse l'Allier est désaffecté de-

puis 1976. L'objectif serait donc de le réserver exclusivement aux modes de déplacement doux.

Plusieurs enseignements ont aussi été tirés à la suite d'études et de retours d'expériences. Le secteur sud devrait permettre de favoriser l'usage des mobilités douces. « Nous savons déjà que cette section sera utilisée majoritairement, à 80 %, par des locaux. Je pense aux collégiens qui se rendront dans leur établissement, aux travailleurs ou

pour les loisirs, que ce soit à vélo, à pied, en trottinette ou en roller », détaille-t-il.

100.000 personnes par an attendues

Le tourisme devrait alors occuper les 20 % des usages restants. « On chiffre le panier moyen autour de 70 € par jour et par touriste », avance Bertrand Barraud qui estime à 100.000 personnes par an la fréquentation du chemin. Des visiteurs qui permettront le développement d'une nouvelle économie (loueurs de vélos, restauration, logements touristiques, aires d'accueil...).

Des chiffres prometteurs, pour une section dont le coût est estimé à 12 M€ (60 % de la Région, 25 % Département et 15 % EPCI), rénovation du pont inclus.

Concernant le calendrier, une prise en compte des contributions sera effectuée rapidement afin de finaliser le projet et les dossiers réglementaires. Il restera ensuite à déposer les dossiers aux services de l'État pour instruction. La mise en enquête publique de la section Authezat-Brassac est, elle, prévue pour le deuxième semestre de l'année 2024. « On espère une mise en service en 2027 », fixe Bertrand Barraud. ■

(*) Authezat, Montpeyroux, Coude, Sauvagnat-Sainte-Marthe, Saint-Yvoine, Issoire, Parentignat, Les Pradeaux, Nolette-Orsonnette, Auzai-la-Combelle, Juzeaux, Brassac-les-Mines, ainsi que Sainat-Florine en Haute-Loire.



3.2.3 Les flyers

2 flyers ont été diffusés à l'occasion des balades animées et des rencontres de terrain effectuées en 2022 dans le cadre de l'approche sensible, afin de convier la population à ces événements.



3.2.4 Les affiches

Sur le même modèle que le recto des flyers, deux affiches A3 ont été publiées en 2022 pour les animations.



3.2.5 Les podcasts

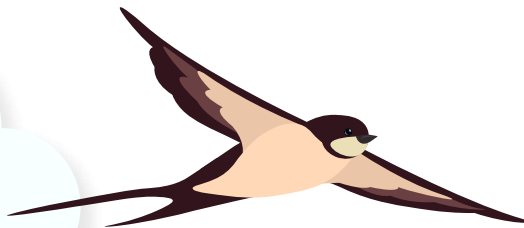
En juin et juillet 2022, 2 podcasts de 6'55 et de 4'37 ont été réalisés dans le cadre des Carnets du Territoire, afin de présenter le projet et les animations de l'été 2022 autour du projet Via Allier.

3.2.6 Les posts sur les réseaux sociaux

3.2.7 Le film drone

Un film sur le tracé de la Via Allier secteur sud a été tourné par drone par une agence spécialisée en 2023, à la demande du Département. Il présente le tracé et les points d'intérêt particuliers qui le ponctuent.

Il a été diffusé lors de la journée du dialogue participatif, de l'atelier revêtements et de la réunion publique.



« Tous les Évènements »

AURA/Puy-de-Dôme : Journée des journalistes au fil de l'eau – mobilités d'hier et de demain autour du projet Via Allier, la voie douce de notre territoire

18 septembre 2022 @ 9 h 00 min – 17 h 00 min

Pour inscrire un événement ou en rechercher par région et département, rendez-vous ici

Rendez-vous Quai d'Allier près du pont suspendu de Coudes
Dimanche 18 septembre 2022, de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h

Durant cette animation, nous proposons aux participants de jouer à un jeu de rôle, type serious-game, en se mettant dans la peau de journalistes et de relater les aventures fictionnelles (ou avant travaux) de l'aménagement de la Via Allier et de ses usages...

En lien avec les Journées du patrimoine, cette animation permettra d'aborder sous un angle ludique et participatif les questions des mobilités d'hier et de demain corrélées au patrimoine à disposition du regard depuis le site (l'Allier et le pont suspendu de Coudes) ou à proximité (voie ferrée, A75, etc.).

Cette journée a pour objectif de réfléchir ensemble à des scénarii d'évolution (atouts pour les territoires traversés, évolution des usages et représentations) de certains secteurs clefs de la Via Allier. Par le biais du choix de l'angle éditorial, l'idée ici est d'ouvrir le dialogue citoyen sur la Via Allier.

La journée Journalistes au fil de l'eau sera la 2e étape de la création de l'exposition Fil rouge via l'apport de textes, paroles, photos... préfigurant la forme finale de l'exposition dédiée à la concertation.

Pas d'inscription, animation gratuite en continu. Participation selon les disponibilités de chacun, de 30 minutes à toute la journée. A partir de 8 ans.



3.2.8 Les autres médias utilisés

Outre la parution sur l'agenda de son propre site, le Conseil départemental du Puy-de-Dôme a diffusé l'information de l'animation du 18 septembre à Coudes via d'autres sites :

- ① Celui de l'AF3V en 2022,
- ① La page de l'agenda des Journées européennes du patrimoine 2022 Auvergne-Rhône-Alpes, sur laquelle l'évènement a été mis en ligne le 31 août 2022.

Les balades animées ont également été annoncées sur le site de l'office de tourisme du Pays d'Issoire : issoire-tourisme.com et le site Auvergne Destination : auvergne-destination.com



3.3 LES ANIMATIONS TERRITORIALES

3.3.1 Entretiens avec les acteurs

Une diversité d'acteurs représentant des composantes du territoire particulièrement concernées par le projet d'aménagement a été interrogée. Ces entretiens ont permis de recueillir la vision des enjeux relatifs à ce projet et les points importants à prendre en compte dans le cadre de la démarche d'animation territoriale. Ces rencontres ont également été l'occasion d'échanger sur les secteurs et/ou sites intéressants vis-à-vis des caractéristiques et enjeux territoriaux, pouvant ainsi constituer des supports pour la démarche d'animation.

Les entretiens préalables réalisés pour le secteur sud ainsi que pour le secteur nord de la Via Allier sont rappelés ci-après :

- ⑨ Maison du Tourisme du Livradois-Forez (technicien) - 17 août 2022
- ⑨ Mond'Arverne Communauté (élu) - 18 août 2022
- ⑨ Chambre d'agriculture du Puy-de-Dôme (technicien) - 24 août 2022
- ⑨ Associations d'usagers : Fédération départementale de cyclotourisme, Vélocité 63, Fédération départementale des chasseurs du Puy-de-Dôme, Comité de randonnée pédestre du Puy-de-Dôme, Fédération départementale de randonnée pédestre - 24 et 30 août 2022
- ⑨ Communauté de communes Thiers Dore et Montagne et communauté de communes Entre Dore et Allier (élus et techniciens) - 31 août 2022
- ⑨ Clermont Auvergne Métropole (technicien) - fin août 2022
- ⑨ Syndicat mobilité - (technicien) - 2 septembre 2022
- ⑨ Communauté de communes Plaine Limagne (entretien collectif élus et techniciens) - 3 septembre 2022
- ⑨ Commune de Pont-du-Château (entretien collectif élus) - 3 septembre 2022

⑨ Associations de protection de l'environnement : Conservatoire des espaces naturels, Société d'histoire naturelle Alcide-d'Orbigny, Ligue pour la protection des oiseaux (entretien collectif techniciens) - 3 septembre 2022

⑨ Agglo Pays d'Issoire (technicien) - 3 septembre 2022

⑨ Région Auvergne-Rhône-Alpes (technicien) - 6 septembre 2022

⑨ Conseil d'architecture d'urbanisme et de l'environnement du Puy-de-Dôme (techniciens) - 6 septembre 2022.

3.3.2 Arpentage du territoire traversé par le tracé

Durant les mois de juillet, août et septembre 2021, un binôme photographe/paysagiste-urbaniste a arpenté le terrain en suivant les tracés et variantes proposés pour la future voie verte entre Authezat et Brassac-les-Mines.

Cet arpentage a notamment permis de réaliser plusieurs sessions de prises de vues photographiques suivant les points importants repérés et les premiers enjeux et dynamiques mis en exergue. Ces photos ont été réalisées le long des tracés et des variantes de la future voie douce mais également depuis des points de vue/ belvédères alentour pour des vues en plongée sur la voie douce, ainsi que sur des sites alentour présentant un intérêt particulier bien que non traversés par les tracés envisagés.

Utilisées lors des animations, ces images ont été intégrées dans l'exposition *Fil rouge* présentée ci-après, en complément des productions des participants aux animations.



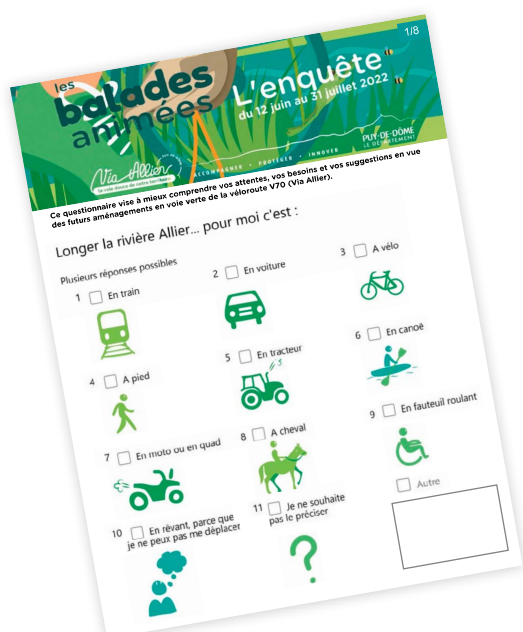
3.3.3 Le questionnaire terrain

Un premier questionnaire pour connaître les usages actuels, les regards sur le projet secteur sud, attentes et craintes de la population, a été créé en collaboration avec des étudiants de master 2 Innovation sociale et développement Territorial (ISDT) de l'université Clermont Auvergne.

La dizaine de questions préfigurant ce questionnaire se voulant contributif a été construite à partir de la méthodologie de la reconduction photographique et de l'analyse prospective d'un paysage.

Le 30 octobre 2021, les communes de Coudes et d'Issoire ont accepté de recevoir deux groupes d'une dizaine d'étudiants enquêteurs sur les secteurs respectifs du pont suspendu de Coudes et du plan d'eau du Petit Mas.

Cette expérience avec les étudiants aura eu le bénéfice de tester un début de questionnaire dédié au grand public et de mieux orienter les interrogations spécifiques sur la voie verte. Ce fut également un test sur la méthodologie d'enquête type micros-trottoirs multi-sites et le temps de balades selon un échantillonnage aléatoire et en vue d'une restitution multi-enquêteurs qui fut redéveloppée par la suite avec le questionnaire en ligne et le temps des animations.



3.3.4 Le questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne a été ouvert du 07/06/22 au 16/08/2022, en amont, en parallèle et à la suite des balades animées.

Ses objectifs :

- Recueillir des informations sur les usages actuels :
 - les usages et habitudes des personnes en lien avec l'activité agricole et la rivière,
 - leur usage des modes doux et en particulier leur pratique du vélo.
- Informer sur le projet de voie verte, notamment en le distinguant de la Via Allier actuellement jalonnée sur les routes départementales,
- Recueillir le regard des répondants sur le projet de voie verte le long de l'Allier :
 - plus-values du projet,
 - craintes ou risques,
 - attentes (de services, interconnexions, etc.).





3.3.5 Les balades animées

Trois balades animées d'une demi-journée chacune ont été réalisées le long ou à proximité du futur tracé, pour faire connaître le projet, susciter l'intérêt et l'expression des points de vue.

Le programme de balades animées a été conçu pour :

- ① concerner différentes zones géographiques et types de paysages et de territoires traversés par le projet,
- ① proposer d'expérimenter des usages et des vécus des lieux pluriels (sports, vélo ou marche, loisirs / balades, pauses, découverte...).

Ces animations se sont tenues :

- ① **le 12/06/22 à Issoire**, adossée à un rendez-vous VTT organisé par la Fédération française de cyclotourisme,
- ① **le 10/07/22 à Saint-Yvoine**, adossée à la balade organisée par le journal *La Montagne*,
- ① **le 31/07/22 à Brassac-les-Mines**.

À chacun de ces rendez-vous, les animations étaient réparties sur plusieurs stands le long d'un parcours pertinent :

- 1 Stand voie et voir :** informations sur le projet (animé par le Département du Puy-de-Dôme), restitution du cabinet de curiosités et du travail artistique réalisé par le Laboratoire d'Humanité, informations sur les stands suivants et distribution du questionnaire. Ce dernier était à renseigner au fil du parcours ou à la fin, après avoir pu échanger sur les différents aspects du projet.
- 2 À travers un quiz :** invitation à participer au « jeu de l'oie » consistant à explorer différents volets du questionnaire.
- 3 Mobil'idées :** ce stand, notamment le vélo-bureau créé par l'association d'insertion Avenir, avait vocation à susciter des questions et suggestions des personnes sur différents aspects en lien avec la voie verte (lien à l'eau, voie verte et agriculture, usages sur la voie verte, etc.).
- 4 La tente du futur :** ce stand proposait aux participants de dessiner la future voie verte, dans le paysage et par rapport à ce qui leur importe (éléments bâtis, naturels par exemple).

5 Panneaux intermédiaires : tout au long du parcours, des panneaux thématiques (120 X 90 cm), complétés par des sets d'images anciennes, cartographies diachroniques du territoire traversé, donnaient à voir différents enjeux de la voie verte en lien avec les paysages observables à travers une fenêtre prédécoupée dans le panneau (que verrons-nous demain, depuis la voie verte, ici ?).

Quatre grands thèmes ont été présentés :

1. Villages et patrimoines **2.** Connexions village et Via Allier **3.** Via Allier entre nature et agriculture **4.** L'intégration des héritages

Ces panneaux à fenêtre étaient associés à un concours photo en ligne. Il s'agissait de susciter la participation active des personnes à des représentations de ce qui leur importe avec la voie verte, ces photos pouvant ensuite figurer dans l'exposition à venir.





3.3.6 Journalistes au fil de l'eau

Ce quatrième rendez-vous, qui s'est déroulé le 18/09/22 à Coudes, a été réfléchi pour favoriser les réflexions des participants à partir des premières animations.

Il a visé à continuer l'information sur le projet et le recueil des avis mais également à susciter les réflexions et un début de co-construction des participants à partir de :

- ① une projection dans l'avenir : ce que pourrait être la voie verte demain sur le territoire, au sens large (quelle vie autour, quels services, quelles futures réalités).
- ② un regard sur la multiplicité des usages et enjeux : que dirait tel acteur ? Comment tel autre vivrait la voie verte ? etc.

Sous la forme d'un jeu de rôle représentant une agence de presse, il était proposé aux participants quatre espaces participatifs.

- 1 L'espace accueil :** principalement animé par le Département, il a permis de présenter à nouveau le cabinet de curiosité du Laboratoire d'Humanité, ainsi que les supports d'information sur le projet.
- 2 Le mur d'investigation :** invitant les participants à jouer les journalistes, ils disposaient d'une zone de 7 mètres linéaires de supports d'information divers sur les retombées du projet, à partir :
 - ① des réflexions, commentaires, avis recueillis lors des animations précédentes et dans le questionnaire (sous forme de verbatims, de graphiques illustrant les réponses au questionnaire, etc.),
 - ② de divers documents et photos illustrant des plus-values du projet telles qu'identifiées lors des animations (flyer sur tel site patrimonial, telle activité douce, etc.).

Cet espace permettait d'ouvrir un temps d'échange sur les thèmes et les enjeux pluriels de ce projet d'aménagement.

- 3 Les bureaux de presse :** sur cette zone « jeu de rôles », les animateurs étaient les responsables des services de presse, et les participants les journalistes devant rédiger des articles de presse en vue d'imaginer la voie verte de demain.

Différentes variantes étaient proposées, selon le temps disponible et l'envie des personnes :

- seul, choisir un document du mur d'investigation et se glisser dans la peau d'un journaliste pour rédiger un court article relatant un événement ou un aspect de la voie verte ;
- à plusieurs, se glisser dans la peau d'un journaliste ou d'un usager de la voie verte et jouer, ensemble, une interview de l'utilisateur concernant un événement ou un aspect de la voie verte.

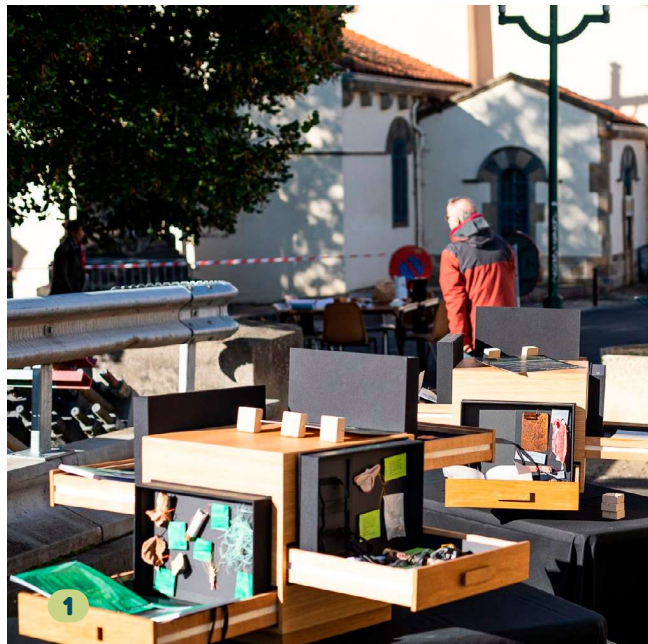
- 4 Les éditions :** un ensemble de panneaux représentaient diverses thématiques de journaux (chaque journal se rapportant à un aspect / enjeu associé à la voie verte, relatif par exemple au patrimoine ou à l'économie).

Les participants pouvaient ainsi accrocher leurs articles dans le « journal » de leur choix, permettant ensuite de retenir pour l'exposition fil rouge :

- les thèmes clés d'enjeux, à savoir les craintes en termes de qualité et de sécurité de l'aménagement ainsi que les atouts économiques que pourra apporter le projet ;
- les thèmes a contrario dont les enjeux ne sont pas perçus par les participants (connexions entre les territoires, les nouveaux rapports ville-campagne).

Les titres des faux journaux étaient les suivants : *Tourisme & Patrimoine, Journal du Monde Agricole, Mobilités Magazine, Aménagements - Travaux, embellissement & confort de la voie verte, Les Économiques et circuits courts, Écologie & paysages, La Presse de la Rivière, Villes Campagnes, les nouveaux rapports.*

Ainsi au fil de la journée, les simples passants ne souhaitant pas rédiger d'articles pouvaient tout de même échanger avec l'équipe d'animation ou entre eux en lisant les articles rédigés.





3.4 L'EXPOSITION FIL ROUGE

À l'issue de l'arpentage du terrain, de ces rencontres et du questionnaire, une exposition à la fois ludique, informative et capable de soutenir les phases ultérieures (concertation, enquête publique) a été conçue. Le choix s'est porté sur une exposition matérielle participative et non simplement une collection d'images comme initialement prévu.

Pour cela, elle a rassemblé :

- ⑨ des informations sur le projet et les animations réalisées,
- ⑨ les grands thèmes apparus au cours de l'analyse des informations sensibles recueillies lors des animations, des entretiens et questionnaires et de la présence sur le terrain :
 - les retombées du projet considérées par les personnes comme intéressantes pour le territoire,
 - les points de vigilance exprimés par les personnes,
 - des questionnements sur des sujets retenus, au vu des informations précédentes (conditions de réussite du projet, par exemple).

Elle comporte 8 kakémonos reprenant les thèmes suivants :

- ⑨ la création d'un tracé en lien avec la rivière Allier, son caractère sauvage, sa faune et sa flore, son histoire,
- ⑨ la pluralité des territoires concernés par le tracé avec chacun leurs caractéristiques et leurs enjeux,
- ⑨ l'intégration des besoins et attentes des habitants du territoire concernés par le tracé et par ses externalités,
- ⑨ l'entretien de la voie douce et la sécurité liée à ce nouvel itinéraire routier,
- ⑨ la réinvention de l'économie aux abords de la future voie douce et les retombées économiques possibles,
- ⑨ la découverte et la valorisation du patrimoine bâti via la création d'un nouvel axe touristique,
- ⑨ une impulsion pour les communes et les EPCI dans la création de nouveaux espaces de vie pour les habitants,
- ⑨ un projet qui ne fait que commencer et auquel les personnes sont invitées à prendre part dans le cadre de la concertation réglementaire.

Présentés en continuité comme différentes facettes du projet indissociables et complémentaires, ces panneaux ont été complétés par des pop-up ou objets à soulever, comme les questionnements cités plus haut, apportés en complément des retours des participants aux animations. Manipulables, ces objets plastiques et graphiques attirent les visiteurs (y compris les enfants) et donnent envie de rentrer plus en détail dans l'exposition.

En plus de ces 8 kakémonos, 2 panneaux 3D composés de différents pop-up proposent une introduction et une conclusion à ce projet :

- ❶ Pourquoi cette exposition, comment elle a été créée, le retour sur les animations et le pourquoi de leur mise en place.
- ❷ Les prochaines étapes de concertation, le projet côté nord, l'importance de considérer tous les points de vue et de les faire entendre lors de prochaines rencontres.

Prévue à la base comme exposition itinérante, elle a été inaugurée dans le cadre des réunions liées à la concertation réglementaire du projet, au sein de la Maison des Jeunes et de la Culture de la commune d'Issoire, en septembre 2023.

3.5 LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS DES TEMPS D'ANIMATION

Avec au total plus de 600 participants. Nous retenons :

- ❶ des visions positives, rarement opposées au projet, mais des besoins et des attentes plurielles, parfois antagonistes,
- ❷ un public intéressé et mobilisé,
- ❸ de nombreuses envies et idées à prendre en compte dans l'aménagement (voir exposition et réponses au questionnaire),
- ❹ des questionnements en attente de réponse sur les divers impacts du projet,
- ❺ création d'une dynamique collective et de dialogue à poursuivre pendant et après la concertation préalable.

3.6 LES ATELIERS PARTICIPATIFS

3.6.1 Dialogue participatif

Le 24 octobre 2022 a eu lieu une demi-journée d'animations et d'information. L'enjeu de ce dialogue était de mobiliser les cibles principales qui n'avaient été que peu concertées depuis le début de la démarche afin de recueillir leurs attentes, leurs besoins et de les sensibiliser sur des thématiques bien précises.

Cet événement, qui s'est tenu à Issoire, s'est déroulé en plusieurs temps, selon les publics ciblés.

3.6.2 Déjeuner de l'économie

Les commerçants et acteurs du tourisme des communes traversées par le secteur sud de la Via Allier et dans un rayon de 5 km autour du tracé ont été conviés à un temps participatif avec les élus et les agents en charge du projet.

Après une présentation du projet et de la démarche dans son ensemble, ces échanges étaient destinés à mobiliser les commerçants sur les thématiques d'accueil des usagers de la Via Allier et de promotion de leur activité.

Par ailleurs, ce temps était aussi l'occasion pour eux de faire remonter leurs besoins et leurs attentes pour nourrir le projet.





3.6.3 Concertation et médiation auprès des jeunes

Organisée en collaboration avec la Maison des jeunes et de la culture (MJC) d'Issoire et les centres de loisirs de Champeix et Brassac-les-Mines, cette médiation s'est déroulée le 24 octobre 2024 durant l'après-midi avec différents ateliers destinés plus particulièrement aux enfants et aux adolescents, mais également à leurs familles.

Ces ateliers, organisés avec des partenaires comme l'Agglo Pays d'Issoire ou des associations locales, **portaient sur des enjeux environnementaux et de mobilité en lien avec le projet de voie verte :**

- ④ la mobilité en trottinette électrique et vélo,
- ④ le cycle de l'eau,
- ④ découverte de la macrofaune de la rivière,
- ④ le patrimoine historique local,
- ④ une webradio animée par les jeunes autour du projet de la Via Allier.

3.6.4 Exposition culturelle

Parallèlement aux ateliers pour les jeunes, l'exposition *Fil rouge* et le Cabinet de curiosités produit par le Laboratoire d'Humanité étaient exposés en présence d'un médiateur culturel qui resituait ces éléments dans le contexte du projet et de la démarche participative engagée.

À l'issue de cette exposition, les jeunes étaient invités, s'ils le souhaitaient, **à remplir une fiche sur leur propre perception des bords de l'Allier et à proposer des aménagements qu'ils aimeraient voir sur le parcours de la Via Allier.**

À partir de 17 h, l'exposition s'ouvrait à l'ensemble des publics.

3.6.5 Dialogue citoyen

Programmé à 18 h, ce dialogue, organisé sous un format mixte réunion publique/atelier participatif, **visait à mobiliser les habitants et les associations locales** (notamment dédiées à l'environnement ou aux loisirs connexes à la Via Allier).

Il débutait donc par la présentation du projet, se poursuivait par un temps d'échanges sous forme de questions-réponses, avant de travailler collectivement autour des 3 thèmes suivants :

- ④ la cohabitation et la conciliation des usages,
- ④ l'usage du vélo d'un point de vue utilitaire,
- ④ les revêtements : acceptabilité, a priori et réalités techniques.



3.6.6 Atelier sur les revêtements

La problématique des revêtements est très souvent ressortie lors du processus participatif mené. Aussi, le Département du Puy-de-Dôme a tenu à réunir les maires des communes concernées par le tracé et les représentants des associations mobilisées dans les groupes de travail «environnement et usagers», afin de parvenir à un consensus sur le ou les revêtements retenus pour le tronçon du secteur sud.

Un atelier participatif dédié d'une demi-journée a donc été mis en place le 3 octobre 2023 dans les locaux de l'Agglo Pays d'Issoire.

Les thèmes abordés ont été les suivants :

- Protection de la nature
- Économique
- Sécurité
- Revêtement
- Agriculture (agriculteurs)
- Valorisation du territoire
- Accueil des usagers (services)
- Pratique de la voie verte
- Aménagements
- Cohabitation
- Sensibilisation
- Déchets
- Services non marchands
- Villages proches aménagements
- Les services à développer et à indiquer
- Accueil des usagers : services non marchands
- Sensibilisation
- Respect de la nature
- Pratique loisir de la voie verte
- Lien avec les villages proches





3.7 L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION AVEC LA PROFESSION AGRICOLE

Les 26, 28 janvier et 1^{er} février 2021, **des réunions avec les agriculteurs ont été organisées par le Conseil départemental, y associant la Chambre d'Agriculture, pour étudier les interactions entre l'activité agricole et le projet de voie verte Via Allier entre Authezat et Brassac-les-Mines.**

Cinq réunions de secteurs avec les exploitants concernés se sont donc tenues, chacune comprenant deux temps : une présentation générale du projet puis un travail sur cartographie par secteur (Brassac-Auzat, Auzat-Nonette, Nonette-Parentignat, Issoire-Saint-Yvoine et Sauvagnat-Authezat).

Ces rencontres avec les exploitants avaient pour but **d'échanger sur le projet, de recueillir leurs sentiments sur celui-ci, de définir avec eux les usages et niveaux de fréquentation des chemins agricoles destinés à devenir voie verte et enfin d'étudier les secteurs nécessitant le maintien d'un co-usage et ses modalités.** Le diagnostic foncier et agricole a été établi par la Chambre d'agriculture sur la base des informations recueillies.

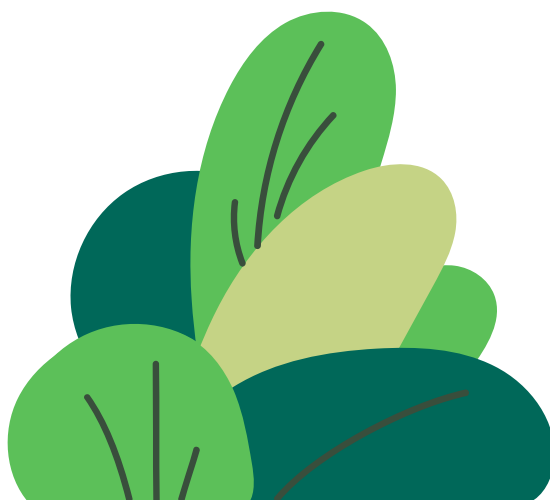
En parallèle, deux syndicats agricoles, la FNSEA et la Coordination rurale ont souhaité rencontrer les élus du Département pour discuter du projet. Ils ont été reçus individuellement par le vice-président en charge du projet.

De nombreuses réunions de terrain, associant élus locaux et exploitants agricoles, ont été organisées par le Département. Puis, à l'issue de l'étude comparative des tracés, les éléments d'analyse ont été présentés le 23 novembre 2021 aux exploitants agricoles.

3.8 LA RÉUNION PUBLIQUE

À l'issue du processus participatif mis en place depuis 2021 pour le secteur sud, une réunion publique a été proposée le 19 décembre 2023 aux habitants, riverains et usagers de ce territoire. Elle s'est tenue à l'auditorium de l'école de musique d'Issoire.

Elle a été l'occasion de présenter les choix et orientations du Département pour la partie sud.



4. BILAN QUANTITATIF

4.1 NOMBRE DE PARTICIPANTS

Plus de 1082 personnes au total ont été rencontrées lors des différentes démarches participatives autour de la Via Allier sur le secteur sud, ce qui a permis la collecte de nombreux éléments, en particulier sur les attentes des différents publics.

4.2 NOMBRE DE PARTICIPANTS PAR ACTION

30 octobre 2021 – Questionnaire animé type micro-trottoir sur les usages et regards sur le projet (pour l'élaboration du futur questionnaire) : 80 participants.

12 entretiens ont été réalisés auprès des acteurs institutionnels et des associations

Ces entretiens réalisés sur les secteurs nord et sud de la voie verte ont permis de recueillir la vision des enjeux relatifs à ce projet et les points importants à prendre en compte dans le cadre de la démarche d'animation territoriale.

Trois balades animées pour prendre connaissance du futur tracé du projet

📍 **12 juin 2022 à Issoire** : recueil d'une trentaine de contributions.

📍 **10 juillet 2022 à Saint-Yvoine** : plus de 550 rencontres, 800 randonneurs et plus de 120 réponses au questionnaire.

📍 **31 juillet 2022 à Brassac-les-Mines** : une vingtaine de rencontres.

7 juin au 16 août 2022 – Le questionnaire final sur les usages comptabilise : 212 participants pour 600 personnes rencontrées.

18 septembre 2022 – Jeu de rôle pour favoriser les réflexions à partir des premières animations : 98 participants.

24 octobre 2022 – Atelier avec les acteurs économiques : 15 participants.

Cet atelier a été organisé pour échanger avec les acteurs économiques avant de mener une étape de médiation culturelle auprès des enfants et faire participer les habitants et les associations locales sur les thématiques loisirs, environnement, etc.

24 octobre 2022 – Dialogue participatif (rencontre avec les acteurs économiques, les jeunes et le grand public) : 50 participants.

3 octobre 2023 – Atelier revêtement : 35 participants.

Un atelier sur le revêtement nommé « réunion de consensus » a permis de travailler avec les acteurs institutionnels et ceux de la société civile sur ce sujet multithématique.

19 décembre 2023 – Réunion publique : 72 participants.

Présentation du contexte, du tracé, des acteurs impliqués dans le projet, les grandes orientations de celui-ci, les résultats des travaux menés lors des démarches participatives.

4.3 LES TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE MONDE AGRICOLE

Le Département, en partenariat avec la Chambre d'Agriculture du Puy-de-Dôme, a organisé dans un premier temps les réunions nécessaires à l'établissement d'un diagnostic foncier et agricole. Les échanges ont été poursuivis, notamment sur le terrain et en présence des élus des communes concernées, pour examiner les situations au cas par cas et définir les solutions à proposer.



Recensement des rencontres agriculteurs

Date	Objet	Lieu	Président et/ou vice-président CD63*						Maire/élus communes		Chambre d'Agriculture 63		Agriculteurs		Autres		Services du CD63*	
05/03/2020	Présentation étude de faisabilité	AUBIERE																
08/01/2021	Réunion de travail	CLERMONT-FERRAND																
26/01/2021	Réunion de travail	BRASSAC-LES-MINES																
26/01/2021	Concertation agriculteurs Brassac/Jumeaux	BRASSAC-LES-MINES																
28/01/2021	Concertation agriculteurs Auzat/Nonette	NONETTE-ORSONNETTE																
28/01/2021	Concertation agriculteurs Nonette/Issoire sud	LES PRADEAUX																
02/02/2021	Concertation agriculteurs issoire nord/Sauvagnat	COUDES																
02/02/2021	Concertation agriculteurs Sauvagnat/Authezat	COUDES																
17/03/2021	Réunion de terrain	COUDES/MONTPEYROUX/AUTHEZAT																
22/03/2021	Réunion de terrain	AUZAT-LA-COMBELLE																
26/03/2021	Réunion de travail	CLERMONT-FERRAND																
01/04/2021	Réunion syndicat agricole	CLERMONT-FERRAND																
01/04/2021	Réunion de terrain	SAUVAGNAT-SAINT-MARTHE/SAINT YVOINE																
02/04/2021	Réunion de terrain	NONETTE-ORSONNETTE																
02/04/2021	Réunion de terrain	PARENTIGNAT																
06/04/2021	Réunion de terrain	LES PRADEAUX																
23/09/2021	Réunion de travail	CLERMONT-FERRAND																
23/11/2021	Réunion de restitution du diagnostic agricole	ISSOIRE																
07/03/2022	Réunion de travail	ISSOIRE																
15/03/2022	Réunion de terrain	NONETTE-ORSONNETTE																
26/04/2022	Réunion de travail	CLERMONT-FERRAND																
14/06/2022	Réunion de terrain	NONETTE-ORSONNETTE																
16/06/2022	Préparation Balade du journal	SAINT-YVOINE																
22/06/2022	Rencontre avec Limagrain	ENNEZAT																
28/06/2022	Réunion de terrain	NONETTE-ORSONNETTE																
10/11/2022	Réunion de travail	CLERMONT-FERRAND																
19/12/2023	Réunion publique	ISSOIRE																
09/03/2023	Réunion de travail	CLERMONT-FERRAND																
11/03/2024	Réunion de terrain	SAINT-YVOINE																
04/04/2024	Réunion de travail	ISSOIRE																
15/04/2024	Réunion de terrain	SAINT-YVOINE																
06/05/2024	Réunion de terrain	ISSOIRE																
03/06/2024	Présentation du protocole départemental d'indemnisation des exploitants agricoles	ISSOIRE																

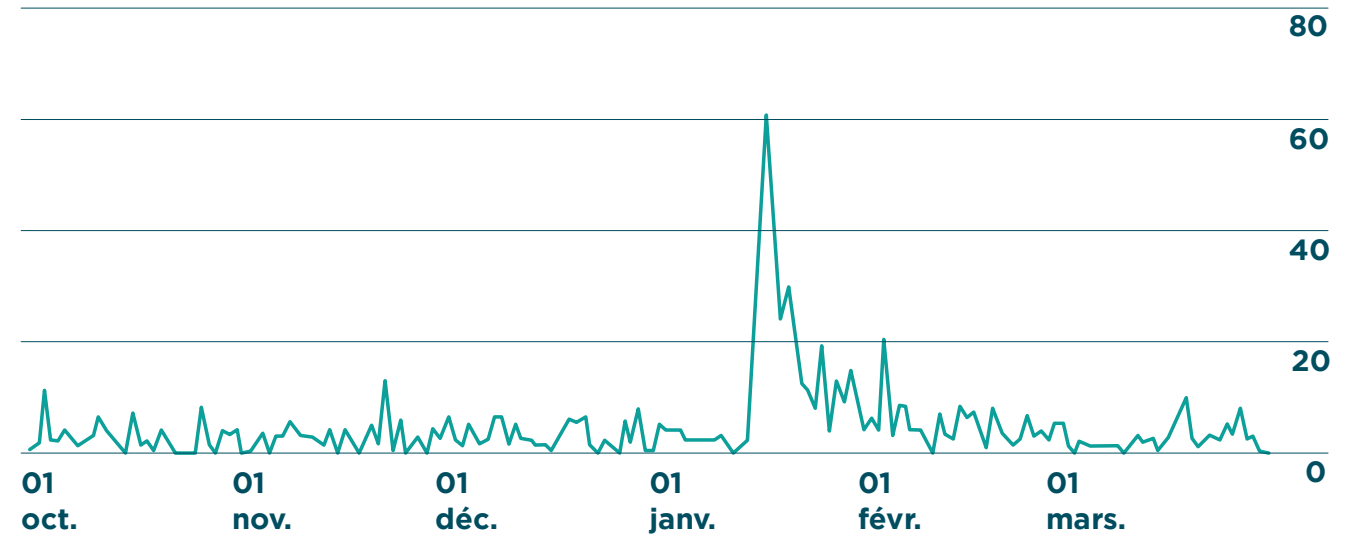
* Conseil départemental du Puy-de-Dôme

4.4 FRÉQUENTATION DE LA PAGE PROJET SUR LE WEB

23 posts ont été publiés sur Facebook.

Sur le site du Département, on peut relever quelques chiffres sur une période récente à savoir du 1^{er} octobre 2023 au 31 mars 2024, à titre d'exemple :

Nombre de vues de la page projet entre le 1^{er} octobre 2023 et le 31 mars 2024



	1 ^{er} octobre 2023	31 mars 2024	Total
Nombre de vues	17	830	847

4.5 CONTRIBUTIONS PAR COURRIER ET PAR MAIL

Nombre de courriers reçus : 10

Nombre de mails reçus : 24



5. BILAN QUALITATIF

5.1 PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Synthétisé par thématiques abordées lors de l'ensemble des temps de concertation, le présent bilan intègre également l'analyse du questionnaire sur les usages et les besoins en lien avec le projet Via Allier, secteur sud ainsi que les contributions reçues par courrier.

5.2 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS RESSORTIS

Le projet a bénéficié d'une approche globale grâce aux rencontres sur le terrain et à l'utilisation de questionnaires, permettant ainsi d'engager un large public et de recueillir leurs attentes, leurs réserves et leurs craintes. **Les échanges ont favorisé une prise de recul et une réflexion plus approfondie des participants, en ouvrant des espaces d'échanges et en suscitant des réflexions sur des sujets complexes.** Les animations ont été de plusieurs ordres, impliquant les populations de diverses manières.

Dans le processus global, plusieurs points clés sont ressortis :

- ⑨ l'attachement de la population à la rivière Allier,
- ⑨ l'intérêt de la population pour le projet Via Allier, tant pour les loisirs que pour les déplacements du quotidien,
- ⑨ la demande de mettre en valeur le patrimoine et les paysages dans l'aménagement de la voie verte,
- ⑨ la nécessité d'avoir de l'ombre,
- ⑨ le besoin de connecter la Via Allier aux services, aux équipements, aux autres voies, aux parkings,
- ⑨ le lien avec les villages, pour développer la mobilité alternative et pour l'économie locale,
- ⑨ les craintes quant aux conflits d'usages,
- ⑨ les attentes sur le choix des revêtements,
- ⑨ certains agriculteurs craintifs sur l'arrivée de la Via Allier et l'impact sur leur travail.

5.3 SUJETS ABORDÉS LORS DE LA CONCERTATION ET PRÉCISIONS DU DÉPARTEMENT

5.3.1 La définition du projet

La signification du terme « voie verte »

De nombreux habitants ont demandé à connaître les distinctions de terminologie sur les voies cyclables.

Précisions du Département :

« **Les véloroutes** sont définies par l'article L154-1 du code de la voirie routière. Ce sont « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour supports des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. Elles peuvent être d'intérêt local, départemental, régional, national ou européen. **Les véloroutes relient les territoires entre eux et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions.** » Elles sont implantées sur des itinéraires agréables, sans grande dénivellation (sauf justification notamment liée aux contraintes topographiques) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Les véloroutes empruntent des pistes cyclables, des voies vertes, des bandes cyclables, des voies à faible trafic et autres aménagements favorisant la pratique du vélo. »

« **La voie verte** : route d'une largeur comprise entre 3 et 5 mètres, exclusivement réservée à la circulation **des véhicules non motorisés** à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. L'autorité détentrice du pouvoir de police peut autoriser par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains. Cette faculté rend par exemple possible la desserte par une voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à une voie d'eau ouverte à la navigation fluviale. »

Une voie verte est juridiquement définie comme une route (code de la route). Les orientations d'aménagement comportent une voie de 3 mètres de large complétée par un accotement d'un mètre de large de chaque côté. Une voie verte est réservée aux mobilités non motorisées. Les véhicules motorisés autres que les engins d'entretien de la voie et les véhicules de secours sont autorisés par dérogation uniquement sur certains tronçons pour des riverains ou des activités agricoles par exemple. Les secteurs partagés sont indiqués par la signalisation. Les motos et les quads sont interdits.

La perception de la Via Allier par les participants

Les habitants ont été interrogés quant à leur perception du projet. Pendant les différents temps de concertation, ils ont fait remonter de nombreuses attentes concernant l'arrivée de la voie verte.

Les répondants ont pu faire part de leur perception concernant le projet, de ce qu'il peut leur apporter et plus largement ce qu'il peut apporter au territoire.

Pour les répondants, la Via Allier va permettre :

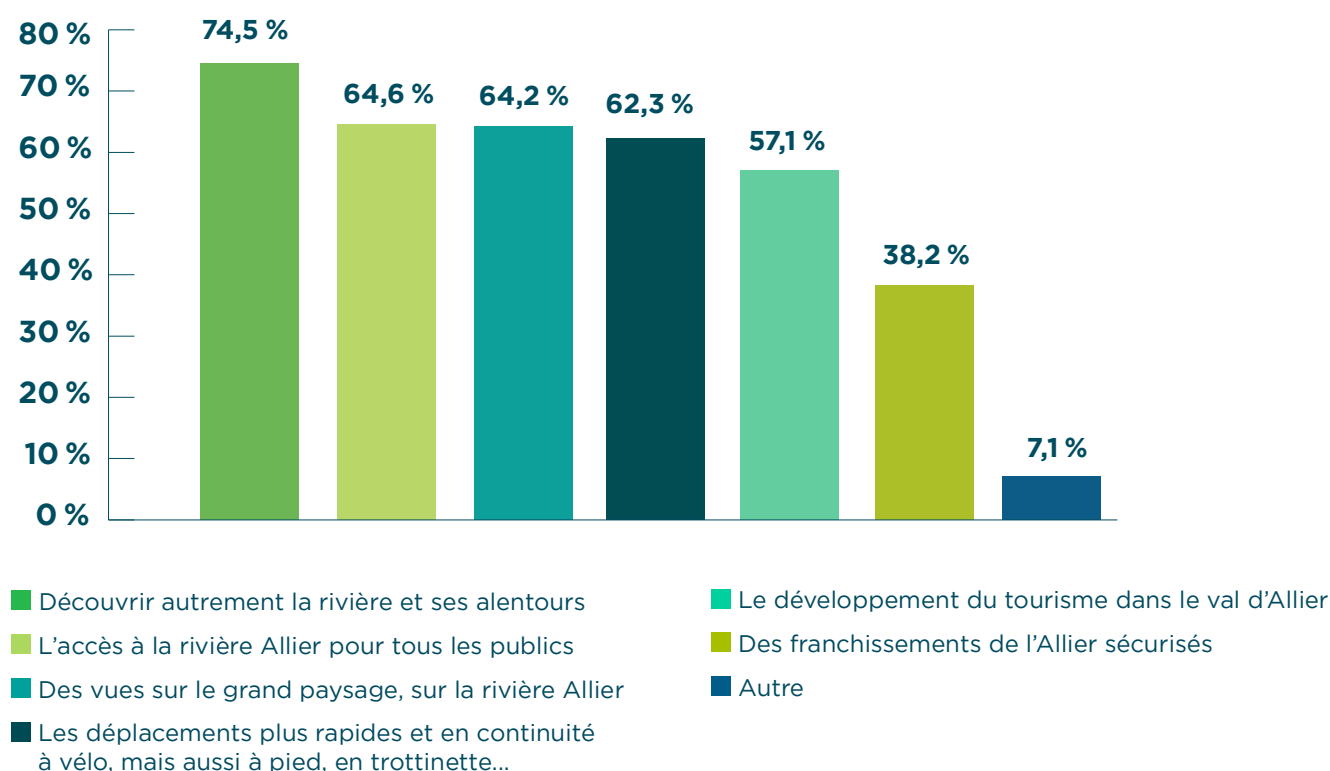
- ⑨ Une (re)découverte de la rivière Allier : 74,5% des contributeurs considèrent que cet aménagement va leur permettre de découvrir autrement la rivière et ses alentours, 64,2% qu'il va leur offrir des vues sur le grand paysage et la rivière Allier ;
- ⑨ Une mutation des déplacements le long de la rivière : 64,6% considèrent qu'il va faciliter le franchissement de la rivière, 62,3% anticipent des déplacements plus rapides en mode actif ; 38,2% voient l'accès à la rivière pour tous les publics ;
- ⑨ Un potentiel développement du territoire : 57,1% considèrent qu'il va favoriser le développement du tourisme dans le Val d'Allier.

Précisions du Département : le projet d'aménagement de la Via Allier est en cohérence avec les attentes exprimées notamment grâce au questionnaire qui, avec 212 contributions a permis de mieux appréhender la perception et les attentes des participants.

Ces attentes ont guidé les réflexions sur les différentes composantes du projet durant toutes les phases de son élaboration.

Plus-value du projet de Via Allier

Enquêtes secteur sud - Août 2022 - Dialter - Védi



5.3.2 Partage des usages

La question des activités et du partage des usages a été un sujet important pendant la concertation.

Une typologie reflétant la diversité des usagers a été établie avec les habitants : promeneurs, coureurs, groupes, enfants, trottinettes, rollers, chiens avec ou sans laisse, vélos, vélos enfants, VTT, VTT sportifs, personnes en situation de handicap, cavaliers, ornithologues, pêcheurs, chasseurs, jardiniers, habitants, agriculteurs, troupeaux d'animaux...

Certains habitants évoquent les risques de conflits entre les différents types d'usagers et demandent que soit anticipé le partage de la voie.

Précisions du Département : la voie verte est un grand projet de cohabitation des usages. Le Département a bien intégré la nécessité d'anticiper les potentiels conflits d'usages qui pourraient en résulter. Le travail de terrain pendant les études techniques a permis et permettra d'analyser finement les solutions à trouver selon les secteurs et les besoins. Cela permettra de trouver des réponses aux contraintes constatées avec, par exemple, un travail sur les aménagements, la gestion des circulations riveraines, les mobiliers ou les revêtements.

Par ailleurs, le Département prévoit un dispositif de pédagogie en direction des usagers, afin de les sensibiliser au fait qu'ils sont les spectateurs des activités agricoles préexistantes, auxquelles ils doivent s'adapter en s'engageant sur l'itinéraire.

La sécurité sera primordiale dans les réponses à apporter, et pour les situations les plus complexes en matière de cohabitation, la création sur quelques dizaines de mètres d'une voie parallèle pour les riverains.

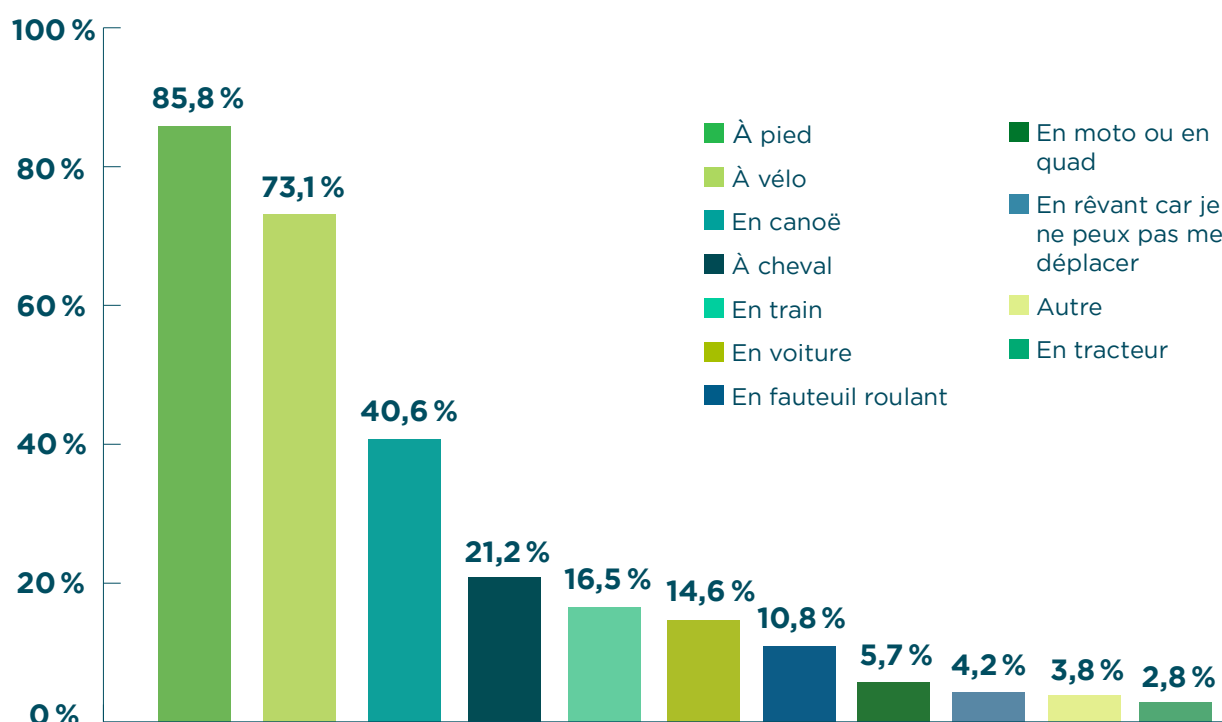
Les usages attendus le long de l'Allier

Les participants au questionnaire ont indiqué leurs modes de déplacements privilégiés actuellement pour se promener le long de l'Allier. Les usages le long de l'Allier sont multiples. Les répondants associent souvent leurs déplacements le long de l'Allier à **des pratiques de mobilité douce, liées aux loisirs et à la détente** : 85,8 % d'entre eux le font à pied, 73,1 % à vélo, 40,6 % en canoë, 21,2 % à cheval.

Pendant les animations, les participants se sont exprimés sur leurs attentes quant aux usages sur la future Via Allier. Il en ressort 4 types d'usages :

- ① les trajets domicile-travail,
- ② les déplacements de loisirs le week-end par les habitants,

Modes de déplacements privilégiés le long de l'Allier
Enquêtes secteur sud - Août 2022 - Dialter - Védi



- ⑨ les déplacements utilitaires (ex : pour les courses),
- ⑨ une voie touristique qui amène des personnes de l'extérieur.

La réflexion des futurs usagers intègre les **nouvelles mobilités** représentées par les vélos cargos à assistance électrique ou non, les trottinettes électriques et les autres engins de déplacement personnel motorisés ou non tels que monoroues, gyropodes ou hoverboards.

Précisions du Département :

Le Département partage le constat des participants sur les types d'usages qui vont être rendus possibles grâce à l'aménagement de la Via Allier. C'est en effet une volonté forte de développer une voie verte qui réponde en premier lieu aux besoins du quotidien des habitants tout en s'adressant aux touristes.

Il a été précisé, lors de la réunion publique du 19 décembre 2023, qu'un décret est sorti en avril 2022 sur les zones en co-usages qui permettent la circulation des agriculteurs riverains sur des tronçons. Les chevaux peuvent être autorisés par arrêté de l'autorité de police de la circulation. Cette autorisation sera étudiée au cas par cas, par exemple à proximité d'un centre équestre.

Il est précisé également que l'augmentation des usages existants et les nouveaux usages prendront place au sein d'espaces où travaillent les agriculteurs, dont l'activité est essentielle pour le territoire et ses habitants.

Les aménagements souhaités pour le secteur sud

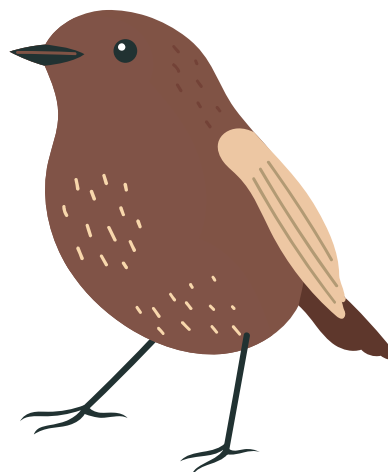
Lors des temps de concertation, des propositions concrètes d'aménagements ont émergé des participants.

Ils sont réunis ci-dessous par typologie :

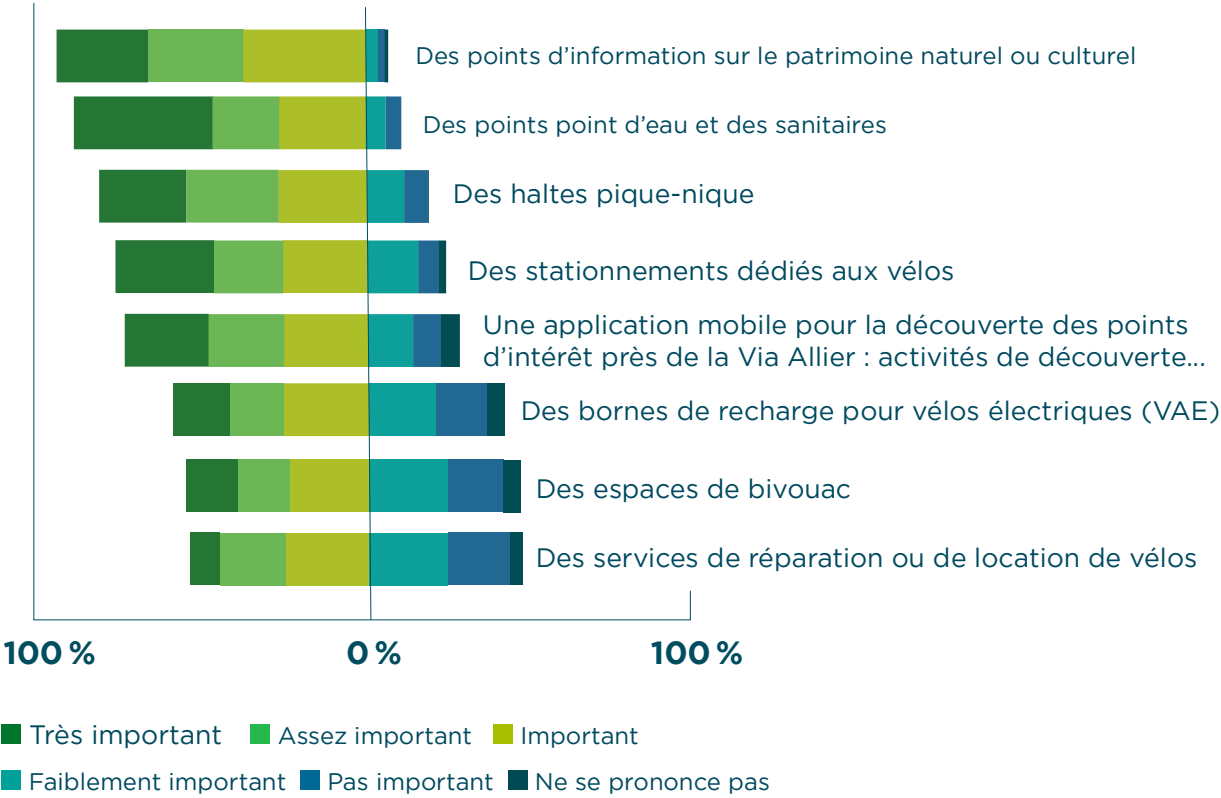
- ⑨ **Les aménagements et supports liés à la découverte du milieu** : les points d'information sur le patrimoine naturel et culturel, le numérique, la découverte des points d'intérêt le long de la Via Allier...
- ⑨ **Les aménagements liés au besoin d'itinérance sur la Via Allier** : les points d'eau et sanitaires, les haltes pique-nique, les espaces de bivouac...
- ⑨ **Les aménagements et services liés à la pratique du vélo** : les stationnements vélo, les bornes de recharge pour les vélos électriques, les services de réparation et de location de vélos
- ⑨ **Les aménagements pour faciliter l'accessibilité** : l'accès à la rivière depuis la voie verte, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, le maintien des accès en voiture à la rivière, l'accès aux domiciles pour les riverains...
- ⑨ **Les aménagements d'accès aux services** : la restauration, les hébergements adaptés, les commerces de proximité...
- ⑨ **Les aménagements propres à certains usages** : les aires pour les camping-cars, les zones d'embarquement / débarquement pour la navigation, les points de baignade autorisée, les aires de jeux, les zones de pêche, les points d'observation...

Précisions du Département

Il est bien entendu que les aménagements listés ci-dessus s'ajoutent à ceux naturellement prévus dans le cadre du projet pour les activités agricoles, s'agissant par exemple des accès aux parcelles, de la restitution des points d'irrigation, des clôtures agricoles etc...



Les réponses au questionnaire apportent également des informations sur les attentes de la population :



Précisions du Département :

Le Département rejoint la vision générale de développer des aménagements et équipements pour le plus grand nombre. Certains équipements proposés seront étudiés de près pour voir s'ils peuvent être intégrés. Le projet d'aménagement de la Via Allier est un axe de circulation qui comprend des aires de services et haltes, constituant une ossature de développement touristique des territoires et des bords d'Allier. Il est important que chaque collectivité ou partenaire privé s'approprie ce projet pour répondre à l'ensemble des attentes exprimées ci-dessus.

La sécurité et le confort d'usage

Des craintes apparaissent et des points de vigilance sont à prendre en compte concernant l'aménagement ou les usages de la future voie verte. Les participants formulent divers aspects de la sécurité :

⑨ Le besoin d'une sérénité d'usage, notamment face :

- aux risques de vol,
 - à la crainte entre usages diurnes (crainte d'une surfréquentation à certaines périodes) et nocturnes (bivouac ou crainte de vandalisme par exemple).
- #### ⑩ Des besoins liés au confort pour les déplacements sur la voie verte, avec un réel entretien :
- mobilité, revêtement adapté, risque de voies cabossées, balisage/signalisation, accès, accessibilité, interconnexion, praticité...
- Une attention particulière a été portée sur les interconnexions voie verte et route (sécurité), mais aussi depuis les villes situées à proximité (Issoire, Cournon...) ou les gares SNCF.

Précisions du Département :

La sécurité et le confort d'usage sont en effet des sujets très importants qui sont traités dans le cadre du projet Via Allier. Les services du Département en charge de l'entretien des voies sont impliqués dans le projet afin d'anticiper au mieux les conditions d'entretien de la voie. Ce thème a fait par ailleurs l'objet d'une partie de l'atelier sur les revêtements.

Les craintes du monde agricole quant aux conflits d'usages éventuels

Plusieurs agriculteurs ont pointé le risque que pouvait engendrer une cohabitation entre activité agricole et usagers de la Via Allier. **Ils craignent notamment les risques de conflits d'usages lors de la circulation avec leurs engins agricoles.**

Ils posent également la question des accès à leurs parcelles.

Des agriculteurs redoutent de devoir subir de nouvelles réglementations du fait de l'augmentation de la fréquentation par le public à proximité de leurs champs ou prairies.

Précisions du Département :

Le Département a tenté de rassurer les agriculteurs et les a rencontrés à de nombreuses reprises, tout en travaillant en collaboration avec la Chambre d'Agriculture du Puy-de-Dôme.

Par ailleurs, un travail fin a été mené et se poursuivra tout au long des étapes du projet concernant les facilités d'accès aux parcelles.

Le Département, conscient des craintes exprimées, souhaite développer une communication auprès du grand public et sur le terrain pour favoriser le respect mutuel des différents usagers (charte de bonnes pratiques, affichage, information sur les travaux agricoles en saison etc.).

Grâce à des mesures de communications adaptées, les autres voies vertes cohabitent sans problème avec les activités agricoles, y compris en secteurs viticoles.

Lors de la réunion publique du 19 décembre 2023, il a été rappelé que la Chambre d'agriculture accompagne le Département sur ce projet et que le choix du tracé a été pensé pour limiter l'impact fonctionnel pour les agriculteurs et pour permettre les activités de loisir au sein des espaces agricoles qui demeurent avant tout des lieux de travail pour les agriculteurs.

5.3.3 Le tracé

Le tracé retenu divise les contributeurs. Certains estiment qu'il correspond aux attentes, d'autres auraient voulu qu'il suive davantage la rivière Allier ou s'en éloigne.

Dans l'ensemble, les habitants et riverains expriment l'intérêt de voir la Via Allier passer dans les villages ou de développer des raccordements vers les villages. **Il s'agit notamment d'utiliser les itinéraires cyclables au quotidien pour les habitants et de faire découvrir le patrimoine et les commerces aux touristes.**

Concernant certains aspects du tracé :

- ⑨ Une association de chasseurs a affirmé son opposition auprès du Département du tracé initial passant sur la commune de Nonette-Orsonnette pour aller à Auzat-la-Combelle. Par ailleurs, certains chasseurs alertent sur le risque d'accident au cours de leur activité de chasse à proximité de l'itinéraire.
- ⑨ Un autre tracé a été proposé sur 8 kilomètres à Orsonnette pour mettre davantage en valeur le patrimoine historique.
- ⑨ Plusieurs agriculteurs regrettent que le tracé passe près de leurs terrains.

Précisions du Département :

Le Département a choisi d'aménager la Via Allier principalement en utilisant des voies et chemins existants (82 % du linéaire). Il y a plusieurs raisons à cela : limitation de l'impact sur l'environnement, moindre impact sur le foncier agricole, réduction des coûts financiers. Faire passer la voie verte davantage le long de la rivière aurait nécessité des aménagements lourds et aurait eu un impact aggravé sur la faune et la flore.

Le tracé envisagé a été présenté auprès de la Fédération Départementale des Chasseurs de l'Allier en avril 2021, en indiquant qu'il emprunte déjà des chemins existants et que la réglementation pour l'activité de chasse reste en vigueur. Ce tracé tient compte des données relatives aux accès des pêcheurs communiquées par la Fédération départementale de pêche.

Quant aux propositions alternatives sur des portions de tracés, elles ont été étudiées puis soumises à la décision par vote du comité de pilotage (constitué des représentants des collectivités qui financent le projet aux côtés du Département).

Les échanges ont eu lieu dans le cadre d'une démarche de sobriété foncière pour préserver les terres agricoles (6,7 hectares consommés sur 50 kilomètres) avec l'intention de trouver un compromis permettant le passage de la Via Allier et la poursuite des activités agricoles, prédominantes dans certains secteurs.

5.3.4 Les revêtements

Les temps participatifs ont fait émerger des questions et des propositions quant aux revêtements pour la Via Allier.

Ce sujet divise les participants : certains voudraient des revêtements très roulants (cyclistes, personnes en situation de handicap), d'autres souhaiteraient des revêtements qui préservent les chemins tels qu'ils sont en mélange terre-pierre.

Une réunion spécifique sur le sujet des revêtements a permis d'aller plus loin. Voici les propositions issues de l'atelier participatif :

- ⑨ Il ne faut pas penser « que » revêtement mais structure globale, sol d'origine, qualité du terrassement.
- ⑨ La couleur : éviter le noir quand c'est possible, privilégier les couleurs claires qui limitent l'accumulation de la chaleur au sol, inconfortable pour les usagers.
- ⑨ Constituer un recueil de connaissances communes des expérimentations ailleurs, notamment pour les revêtements innovants comme les enrobés à liants végétaux ou le bois. L'idée d'expérimenter des revêtements sur la Via Allier ne fait pas consensus : certains aimeraient tester des revêtements innovants, d'autres non.

Le(s) revêtement(s) et les usages :

- ⑨ Bien anticiper les pentes et les transitions éventuelles entre les différents revêtements.
- ⑨ Le partage des usages est un sujet très important, il faut l'apaiser et choisir des revêtements qui limitent certains usages excessifs.
- ⑨ Pour les personnes malvoyantes, le contraste des couleurs entre la voie et les bas-côtés est important.

- ⑨ Envisager une combinaison de deux revêtements différents sur le même tronçon : par exemple du stabilisé renforcé sur la partie médiane de la voie et un enrobé sur les deux côtés, au niveau des passages de roues des véhicules agricoles.
- ⑨ Pour les passerelles et les accès au bord de l'eau, le bois a été évoqué à plusieurs reprises (type robinier et non bois exotique).

Types de revêtements

- ⑨ Ce qui n'est pas voulu :
 - le stabilisé simple et le béton désactivé.
- ⑨ Ce qui est attendu :
 - le stabilisé renforcé et l'enrobé sont plutôt privilégiés mais, en fonction des zones et des paysages. À proximité des zones urbanisées, l'enrobé semble le plus adapté dans certains secteurs (moins salissant pour les usagers, moins de risques de chutes, plus de polyvalence dans les usages).

Précisions du Département :

Il y aura sans doute plusieurs types de revêtements pour la Via Allier, en fonction notamment des réflexions qui ont été exprimées lors de la concertation. En revanche, il n'est techniquement pas pertinent d'avoir deux revêtements distincts dans la largeur de la chaussée. Les accotements de 1 à 1,5 mètre de part et d'autre de la chaussée pourront permettre à certains usagers de circuler sur un espace non revêtu (généralement enherbé). L'atelier spécifique organisé le 3 octobre 2023 a permis de faire émerger des propositions intéressantes sur lesquelles le Département va pouvoir s'appuyer.



5.3.5 Les thématiques spécifiques à l'activité agricole

Les parties en italique sont des questions ou des inquiétudes soulevées par les exploitants agricoles. Les autres parties sont les réponses du Département.

Pourquoi ne pas longer les routes départementales au lieu de passer sur les chemins agricoles ? On choisit de passer sur les chemins agricoles parce que « ça ne coûte pas cher de passer chez les paysans ».

Une consommation raisonnée des terres agricoles est un objectif majeur du projet. Il en résulte le choix du tracé qui compte 82% du linéaire sur chemins existants. Le passage le long des routes départementales peut être une solution ponctuelle mais la plupart du temps la largeur disponible n'est pas suffisante. Il faudrait donc également mobiliser du foncier agricole sur ce type de solution. Sachant qu'il faut prévoir une distance de séparation suffisante par rapport à la circulation motorisée, à la fois pour assurer la sécurité des usagers et pour limiter leur exposition aux polluants émis par les véhicules : l'emprise consommée serait supérieure à celle du tracé validé.

Les exploitants ne vont-ils pas devoir instaurer une zone de non traitement, soit par évolution réglementaire, soit parce que les usagers de la voie verte vont faire pression sur le Département et/ou directement sur les exploitants ? Ceci équivaldrait à une servitude, pour laquelle il faudrait un dédommagement de l'exploitant.

Le Département ne peut pas dédommager par anticipation les effets d'une éventuelle évolution de la réglementation nationale en matière de zone de non traitement. Dans le cadre actuel, aucune perspective d'évolution de la réglementation n'est portée à sa connaissance et aucune zone de non-traitement n'est créée par l'aménagement de la Via Allier.

Le Département accompagné par ses partenaires dont la Chambre d'Agriculture, a cherché à éviter autant que possible les impacts des aménagements sur les activités agricoles, à les minimiser par différentes solutions techniques et il sera amené à les compenser financièrement lorsqu'ils seront inévitables. Deux dispositifs ont été prévus :

- ⑨ le Département a voté en mai 2021 le principe d'une enveloppe financière visant à accompagner les projets collectifs agricoles en accompagnement de la voie verte (travaux sur chemin agricole connexe, points de vente directe...),
- ⑨ le Département a voté en décembre 2023 le protocole départemental d'indemnisation co construit avec la Chambre d'Agriculture, qui prévoit une indemnisation des exploitants agricoles impactés par le projet, de manière transparente et harmonisée. Une indemnisation est prévue pour les zones de non traitement.

Certains exploitants agricoles ont exprimé leur crainte d'un développement de comportements relevant de l'agribashing, de la part de certains usagers de la Via Allier.

Une charte des bonnes pratiques va être co-rédigée avec les parties prenantes, dont naturellement les représentants de la profession agricole et sera communiquée de manière pédagogique aux usagers. Rappelons que la grande majorité des usagers des voies vertes sont issus des bassins de population locaux donc habitués à la fréquentation des espaces agricoles et naturels.

La question de la circulation des engins agricoles, dont la largeur peut excéder les 6 mètres, ainsi que le positionnement des éventuelles barrières ou les mises en impasse des voies pour les engins motorisés ou encore la restitution des accès aux champs font partie des points importants, qui seront traités lors de la phase de définition fine du projet, sur le terrain avec chaque exploitant concerné, dans un dialogue constructif et à la recherche de solutions acceptables par tous.



5.3.6 L'insertion paysagère et l'environnement

La préservation des paysages

La thématique des paysages est ressortie tout au long de la concertation, que ce soit pour la préservation, pour le lien avec l'Allier, pour les cônes de vue.

Par ailleurs, la Via Allier présente des points de vue remarquables sur la Chaîne des Puys et sur la rivière Allier, dont le parcours s'éloigne souvent. Plusieurs participants des animations terrain et du déjeuner de l'économie ont demandé une valorisation des vues sur le grand paysage par un fléchage et mobilier adaptés.

Précision du Département :

L'utilisation à 82% de chemins existants permet justement de préserver au maximum les paysages et de limiter l'impact sur l'environnement.

Le projet de voie verte va traverser une mosaïque de territoires selon des gradients urbains – ruraux, dont les besoins et les attentes sont tout autant divers et seront intégrés comme tels par le Département.

Sur la question des vues sur le grand paysage, des haltes contemplatives seront aménagées pour mettre en valeur les lieux propices. Cet aménagement sera frugal en mobilier et en signalétique, pour préserver au mieux l'environnement naturel et agricole des lieux.

La prise en compte de l'environnement

La préservation de la biodiversité a été abordée à plusieurs reprises dans la concertation, notamment par les jeunes lors du dialogue citoyen. Il émerge un besoin de rassurer certains usagers sur les faibles impacts écologiques du projet.

Les interactions avec les jeunes ont mis en évidence une demande forte d'exemplarité environnementale du projet de la part des futurs usagers. Les jeunes associent les bords de l'Allier à un espace calme et naturel, gâché par les

déchets non collectés. Des propositions fortes ont été formulées comme la mise en place d'une «zone zéro déchet», de toilettes publiques sèches, le recours à des énergies renouvelables locales (hydroélectricité et solaire notamment) et les déchets pouvant être rejetés durant le chantier ont été formulées.

Sur la préservation de la biodiversité, des habitants demandent à avoir une attention particulière pour la protection de la faune et la flore dans la conception du projet et pendant les travaux. Il faut, par exemple, protéger les espèces avifaunes en période de nidification (exemple évoqué durant les échanges : barrières pour bloquer l'accès à des espaces naturels fragiles). Les participants ont également formulé le souhait de voir des choix d'aménagements sobres pour conserver l'aspect naturel (maintenir ou planter des arbres pour avoir des espaces ombragés), tout en étant entretenus (près des aires de pique-nique, installer des points poubelles, avec composteurs et recyclage).

Précisions du Département :

La prise en compte des enjeux environnementaux dans toutes les étapes du projet (conception, réalisation des travaux, entretien) est un élément déterminant puisqu'elle est validée par l'obtention d'une autorisation environnementale délivrée par le préfet après instruction par les services de l'État. Les mesures d'évitement et de réduction de la plupart des impacts puis de compensation des impacts résiduels sur l'environnement vont figurer dans la demande d'autorisation, qui sera accessible au public lors de l'enquête publique. Cette enquête sera organisée par le préfet, probablement fin 2024 ou début 2025, à la demande du Conseil départemental.



5.3.7 La rivière et le patrimoine

Proximité avec la rivière

Ce thème vise à mettre en avant l'importance de considérer la rivière Allier et ses multiples dimensions dans la conception du projet : son caractère sauvage, sa faune et sa flore, son histoire.

Pour le socle historique, était rappelé notamment avec l'animation à Brassac-les-Mines, le rôle de l'Allier comme axe de circulation et de développement économique sur les siècles précédents (batellerie).

Précisions du Département :

La Via Allier est un itinéraire qui s'approche autant que possible de la rivière, tout en tenant compte de ses spécificités en matière de préservation de la faune et la flore (voir ci-dessus).

Préservation et mise en valeur du patrimoine

La découverte et la valorisation du patrimoine matériel mais aussi immatériel ont été évoquées à de nombreuses reprises par les habitants.

Ont émergé notamment des idées de collaboration avec le Pays d'Art et d'Histoire d'Issoire mais aussi le projet de Centre d'Interprétation de l'architecture et du patrimoine Nicolas Pomel porté par Agglo Pays d'Issoire ou encore le travail de valorisation touristique de l'axe Allier. Il s'agirait ainsi de renforcer le rôle de la Via Allier en tant que support de découverte de ces patrimoines.

Au même titre que pour la traversée des territoires périurbains, le tracé de la future voie verte passe par un ouvrage d'art qui est fortement dégradé, le pont suspendu de Parentignat : une occasion de restaurer l'ouvrage a émergé lors des échanges.

Une signalétique sur la Via Allier, qui mette en valeur les points d'intérêts et les événements locaux tout en préservant l'espace naturel des bords de l'Allier (en faisant attention à la pollution visuelle), est un point important pour les futurs usagers.

Il émerge un besoin de rassurer certains usagers sur la mise en place de services (points d'eau, bancs, toilettes, poubelles...) et d'informations pratiques (panneaux de distances à parcourir, touristiques, d'hébergement /restauration, etc.).

Précisions du Département :

La restauration du pont suspendu de Parentignat est une composante du projet, avec pour objectif une ouverture réservée aux modes doux. Le patrimoine bâti et le patrimoine immatériel sont des ressources qui seront mises en valeur en accompagnement du projet d'aménagement de la Via Allier. Ainsi, communes et communautés de communes pourront se saisir des opportunités créées par l'accueil de visiteurs, cyclotouristes notamment, pour proposer des dispositifs d'interprétation du patrimoine (signalétique, itinéraires thématiques vers des sites patrimoniaux, maison de site etc.).



5.3.8 L'entretien de la Via Allier

L'entretien, un facteur déterminant dans la réflexion de l'aménagement

Des habitants et associations ont fait remonter les attentes quant à l'entretien de la future Via Allier. Ils ont pointé notamment plusieurs problématiques :

- ❶ la nécessité de bien entretenir la Via Allier le plus régulièrement possible (enlever les feuilles, réparer les ornières...),
- ❷ le choix de l'aménagement et de la végétation se fait aussi en fonction des contraintes d'entretien. Exemples : les fossés, la stabilisation des bas-côtés, les haies...,
- ❸ des problèmes de fortes pentes ont été remontés, à deux endroits en particulier, provoquant actuellement des coulées de boues et de pierres,
- ❹ les crues de l'Allier et la résistance du projet face à ces aléas sont une préoccupation forte,
- ❺ l'idée de recycler des matériaux.

L'entretien doit être viable financièrement mais aussi facilité pour les équipes d'entretien.

Il est important de penser aux zones de ruissellement ainsi qu'aux zones empruntées par les engins agricoles (poids, largeur, retournements).

Précisions du Département :

Il faut en effet penser aux aspects fonctionnels et au coût de la Via Allier dans sa globalité : mise en œuvre, vie et entretien de la voie mais aussi recyclage et réutilisation. Les services d'entretien et d'exploitation du Département sont impliqués dans la conception du projet, pour favoriser une vision d'ensemble. Les questions d'entretien sont étroitement liées à la nature du revêtement. Quelques éléments techniques à prendre en compte : les balayeuses ne peuvent passer que sur sol non-sableux, l'entretien est plus compliqué sur certains revêtements (feuilles mortes qui s'agglomèrent par exemple).

La prise en charge des coûts d'entretien de la Via Allier sera partagée à parts égales entre les communautés de communes et le Département.

5.3.9 L'économie locale

Dans l'ensemble, les habitants, riverains et acteurs économiques rencontrés expriment l'intérêt de voir la Via Allier passer dans les villages et dynamiser l'activité des commerces locaux. Certaines personnes rencontrées lors des animations ont émis des suggestions telle que la création de : leurs propres activités, si le projet se fait, de plateforme web pour relier les acteurs touristiques entre eux autour du projet, de food trucks ou guinguettes estivales dans les secteurs plus ruraux...

La restauration, plus particulièrement en soirée, est aussi un point d'attention qui a émergé lors du Déjeuner de l'économie du 24 octobre 2022, avec la recherche de solutions comme la mise en place de distributeurs car l'offre de restauration le soir a été considérée comme actuellement insuffisante.

De manière générale, les participants au déjeuner ont appuyé sur l'importance de développer les services pour les futurs usagers de la Via Allier. Certains, du fait de leur profession, attendent avec enthousiasme l'arrivée de cet aménagement (loueurs de vélos, hébergeurs...). Ils considèrent en effet que cela constituera un levier économique.

Précisions du Département :

La Via Allier actuellement jalonnée sur route partagée accueille exclusivement des cyclistes adultes et cyclotouristes itinérants. Depuis 2018, quelques hébergements sont référencés pour l'accueil des cyclistes à la nuitée. Une voie verte est destinée à accueillir ce type d'usagers mais aussi des usagers locaux, qu'il s'agisse de cyclistes piétons, utilisations d'engins de déplacement personnel (trottinette, hoverboard, gyropode, monoroue). On estime, sur les autres itinéraires cyclables nationaux, que les cyclistes itinérants représentent 10 à 20% de la fréquentation mais que les autres usages génèrent aussi de l'activité (visites, autres activités payantes). Il faut également souligner les retombées bénéfiques sur la santé et le bien-être des usagers, ainsi que les nouvelles possibilités pour les déplacements du quotidien à vélo sur certaines liaisons entre communes ou vers les pôles de vie.

La Via Allier a vocation à être une voie structurante autour de laquelle s'articuleront d'autres aménagements du ressort des communautés de communes ou des communes. Parmi les enjeux liés à la voie verte figure la valorisation des produits locaux avec, par exemple, l'implantation de quelques points de vente directe de produits locaux à proximité de la Via Allier.

5.4.0 Le coût du projet

Le coût d'investissement du projet

Lors des temps d'échanges, les participants se sont intéressés à la question du coût du revêtement et des délais d'exécution des travaux, notamment pour rassurer les partenaires financiers du Département.

Précisions du Département :

Le projet est financé par un partenariat entre la Région, le Département, Mond'Arverne Communauté et Agglo Pays d'Issoire.

Lors de la réunion publique du 19 décembre, le Département a annoncé que le coût du projet devrait avoisiner les 13.9 M€ HT pour le secteur sud, y compris la restauration du pont suspendu de Parentignat, évoquée précédemment et qui sera financée en partie par l'État puisqu'il s'agit d'un ouvrage inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques.

Les dépenses d'entretien seront prises en charge à 50% par les intercommunalités et 50% par le Département.



6.LES SUITES DE LA CONCERTATION

6.1 L'ÉVOLUTION DU PROJET SUITE À LA CONCERTATION

La Via Allier est un projet complexe et au processus long qui demande beaucoup d'études, notamment sur le terrain. Il ne peut faire l'objet d'un consensus total entre tous les acteurs et toutes les parties prenantes qui participent à la dynamique du territoire. Toutefois, le Département s'engage à poursuivre le dialogue avec les parties prenantes autant que de besoin.

La vigilance spécifique aux conditions de cohabitation des usages liés à la Via Allier avec les espaces de travail essentiels à la vie du territoire sera de mise.

6.2 LA COMMUNICATION SUR LE BILAN

Le bilan de la concertation du secteur sud de la Via Allier sera consultable sur le site internet du Conseil départemental du Puy-de-Dôme, à l'adresse suivante : puy-de-dome.fr

6.3 L'ORGANISATION DE LA SUITE DE LA CONCERTATION

Les dossiers réglementaires seront déposés pour instruction par les services de l'État au 2^e semestre 2024. L'enquête publique devrait être organisée par la préfecture fin 2024 ou début 2025.

Le Département s'engage à contacter les propriétaires en amont des travaux pour les informer des travaux à venir.

Un projet de cette importance nécessite par ailleurs de continuer à dialoguer, notamment par des échanges complémentaires avec les élus, les riverains, les exploitants agricoles, pour affiner sa déclinaison opérationnelle.



7.ANNEXE

Délibération du mardi 18 février 2020
sur les modalités de concertation préalable

Notes :

Liste des partenaires associés aux groupes de travail « Environnement et Usagers » : Agence de l'eau Loire Bretagne • Agence française de la biodiversité • Agence régionale de Santé • Allier Nature • Association de gestion du schéma des gens du voyage 63 • Association d'environnement pour la protection de l'Allier et de ses nappes alluviales • Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme • Chambre d'agriculture • Chambre de commerce et d'industrie • Chauve-Souris Auvergne • Clermont Auvergne Tourisme • Conseil architecture urbanisme environnement • Conservatoire des espaces naturels • Direction départementale des territoires • Direction régionale des affaires culturelles • Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement

et du logement • Établissement public territorial de Bassin Loire • Fédération départementale de Pêche • Fédération des chasseurs du Puy-de-Dôme • Fédération française de canoë • Fédération Française de Cyclotourisme • Fédération Française de la randonnée pédestre • France nature environnement • Frane • Play for Nature (La Passerelle Conservation) • Ligue pour la protection des oiseaux • Maison du tourisme du Livradois-Foréz • Mond'Arverne Tourisme • Pays d'Issoire Tourisme • Société d'aménagement foncier et d'établissement Rural • Société d'histoire naturelle Alcide d'Orbigny • Terra Volcana • Vélo-Cité 63.

République Française

DEPARTEMENT du PUY-de-DÔME

DÉLIBÉRATION

du CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION du MOIS de FÉVRIER 2020
SEANCE du MARDI 18 FÉVRIER 2020

SOLIDARITES TERRITORIALES ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
Divers

Voie Verte du Val d'Allier - secteur Sud entre Authezat et Brassac-les-Mines
Objectifs et modalités de la concertation préalable

N° 4.40

Séance présidée par Monsieur Jean-Yves GOUTTEBEL
Président du Conseil départemental

Etaient présent(e)s :

M. Jean-Yves GOUTTEBEL, Mme Pierrette DAFFIX-RAY, M. Serge PICHOT, Mme Dominique GIRON, M. Bernard SAUVADE, M. Claude BOILON, M. Damien BALDY, M. Bertrand BARRAUD, Mme Valérie BERNARD, M. Gérard BETENFELD, Mme Colette BETHUNE, M. Grégory BONNET, Mme Martine BONY, Mme Jocelyne BOUQUET, M. Jean-Marc BOYER, Mme Dominique BRIAT, M. Olivier CHAMBON, M. Lionel CHAUVIN, Mme Annie CHEVALDONNÉ, M. Jean-Luc COUPAT, M. Gérald COURTADON, Mme Elisabeth CROZET, Mme Catherine CUZIN, M. Jean-Paul CUZIN, Mme Caroline DALET, M. Pierre DANIEL, Mme Nadine DÉAT, M. Antoine DESFORGES, M. Laurent DUMAS, Mme Nicole ESBELIN, Mme Jeanne ESPINASSE, Mme Manuela FERREIRA DE SOUSA, Mme Stéphanie FLORI-DUTOIR, M. Lionel GAY, Mme Jocelyne GLACE LE GARS, M. Eric GOLD, M. Jacky GRAND, Mme Emilie GUÉDOUAH VALLÉE, Mme Sylvie MAISONNET, Mme Anne-Marie MALTRAIT, Mme Audrey MANUBY, Mme Marie-Anne MARCHIS, M. Florent MONEYRON, M. Lionel MULLER, M. Flavien NEUVY, M. Bertrand PASCIUTO, M. Jean-Philippe PERRET, M. Gilles PÉTEL, Mme Anne-Marie PICARD, M. Jean PONSONNAILLE, Mme Monique POUILLE, M. Alexandre POURCHON, Mme Valérie PRUNIER, Mme Clémentine RAINEAU, M. Patrick RAYNAUD, M. Pierre RIOL, Mme Monique ROUGIER, M. Michel SAUVADE, Mme Elise SERIN, Mme Eléonore SZCZEPANIAK, Mme Bernadette TROQUET.

Absent(e)s ou
excusé(e)s :

Mme Nathalie CARDONA.

Vu les dispositions du code général des collectivités territoriales (troisième partie) et en particulier son article L. 3211-1,

Vu la délibération n° 4.13 du Conseil départemental en date du 19 décembre 2018, relative à la convention de partenariat pour la réalisation de la Voie Verte du Val d'Allier dans le département du Puy-de-Dôme, par laquelle l'ensemble des partenaires se fixent pour objectifs :

- la mise en service progressive de la totalité de l'itinéraire dénommé V70 au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, sous forme de voie verte entre 2020 et 2023, incluant notamment l'ouverture d'un premier tronçon fin 2020 (au niveau du Grand Clermont),
- d'accompagner, à leurs niveaux d'intervention respectifs, le développement de cette infrastructure par une mise en tourisme opérationnelle de qualité et une mise en valeur auprès des populations locales afin de renforcer la notoriété, l'attractivité et l'usage de l'itinéraire,
- de participer collectivement à la construction d'un produit touristique dépassant l'échelle départementale et s'inscrivant dans une itinérance globale, avec les autres partenaires concernés,

Vu la décision du Comité d'itinéraire V70 ayant statué sur la dénomination "Via Allier" lors de sa réunion du 17 mai 2019,

Considérant que le projet d'aménagement de la Voie Verte Via Allier – secteur Sud, entre les communes d'Authezat et de Brassac-les-Mines, a pour principaux objectifs :

- de proposer un itinéraire sécurisé d'environ 50 kilomètres répondant aux caractéristiques définies dans le cahier des charges national des véloroutes voies vertes, dans le prolongement de la Voie Verte véloroute du Grand Clermont à partir d'Authezat jusqu'en limite du département à Brassac-les-Mines,
- de permettre la mise en valeur de la rivière Allier et des paysages qui l'accompagnent,
- de favoriser la découverte des territoires traversés grâce aux déplacements non motorisés,
- de favoriser les usages récréatifs pour la population locale notamment,
- de développer le tourisme itinérant et les retombées économiques afférentes,

Vu les dispositions du règlement intérieur de l'Assemblée départementale,

LE PRÉSIDENT AYANT PRÉALABLEMENT

EXPOSÉ

Les études préliminaires du projet de Voie Verte du Val d'Allier secteur Sud entre Authezat et Brassac-les-Mines sont désormais suffisamment avancées pour que le Conseil départemental, maître d'ouvrage de cette opération, puisse engager une concertation préalable conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme. En effet, le tracé préférentiel, validé par le Comité de pilotage pour une longueur estimée à 48 kilomètres, représente un investissement routier dont le coût prévisionnel est établi à 8 400 000 € HT et traverse les secteurs urbanisés des communes de Coudes, Sauvagnat-Sainte-Marthe, Saint-Yvoine, Issoire, Parentignat, Les Pradeaux, Auzat-la-Combelle, Jumeaux et Brassac-les-Mines.

Conformément notamment aux dispositions de l'article L. 120-1 du code de l'environnement, la concertation pour le projet de Voie Verte Via Allier – secteur Sud est mise en œuvre en vue de :

- permettre au public d'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective,
- renforcer la participation du public en amont du projet, dans des délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions pour améliorer la qualité de celui-ci,
- tenir le public informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'approbation du projet.

L'objectif de la concertation est de débattre des objectifs et des caractéristiques principales du projet de Voie Verte Via Allier – secteur Sud.

La concertation doit associer, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par le projet.

Les modalités d'organisation de la concertation préalable prendront la forme suivante :

1 - Une information préalable, comprenant :

- une plaquette ou un article dans le magazine "Puy-de-Dôme en Mouvement" et sur le site Internet www.puy-de-dome.fr présentant le projet et annonçant l'engagement de la concertation, permettant d'informer les habitants des communes concernées et plus largement l'ensemble des habitants du département,
- le cas échéant, des articles dans les magazines d'information des différentes collectivités concernées par le projet, sur leur initiative.

2 - Un dossier de présentation du projet comportant une description de la localisation du projet dans l'environnement, les principales caractéristiques des aménagements envisagés ainsi que les effets attendus.

Ce dossier sera mis à la disposition du public dans des conditions lui permettant d'en prendre connaissance dans un format papier ou un format numérique et de formuler des observations ou propositions, notamment grâce à une adresse mail dédiée au projet. Celles-ci seront enregistrées et conservées.

3 - Une exposition qui sera déployée en plusieurs sites successifs. Elle pourra être réalisée au fur à mesure des différents temps de rencontres avec les habitants. Sa forme, facilement présentable et partageable, traduira les résultats de la démarche d'appropriation du projet, mettant aussi bien en avant les attentes des habitants que les orientations ou choix préférentiels pour le projet.

L'exposition sera présentée sur une période à définir avec les communes concernées par le tracé retenu.

4 - Tout autre moyen que le Président du Conseil départemental jugera utile au bon déroulement de la concertation. Pour enrichir quantitativement et qualitativement les contributions du grand public permettant d'éclairer les choix des élus siégeant au Comité de pilotage d'une part, et d'autre part, pour permettre un retour sur la prise en compte des contributions et sur les motivations des choix opérés, une approche croisée des éléments techniques/factuels avec des éléments subjectifs/sensibles sera menée avec l'intervention de prestataire(s) externe(s) en tant que de besoin.

Sur proposition du Vice-Président délégué en charge des solidarités territoriales, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de l'insertion,

Après en avoir délibéré en séance publique, le quorum étant atteint,

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PUY-DE-DOME

DECIDE

à l'unanimité des suffrages exprimés,

les élus des groupes "La Gauche 63" et "Socialistes et Apparentés" ne prenant pas part au vote,

① - **d'approuver** la mise en œuvre, en application des dispositions des articles L. 103-2 et suivants du code de l'urbanisme, d'une concertation préalable autour du projet d'aménagement de la Voie Verte Via Allier – secteur Sud entre Authezat et Brassac-les-Mines,

② - **de se prononcer** favorablement sur la définition des objectifs poursuivis par la concertation relative au projet d'aménagement de la Voie Verte Via Allier – secteur Sud entre Authezat et Brassac-les-Mines et sur ses modalités de mise en œuvre,

③ - **de dresser** le bilan à l'achèvement de la concertation et le mettre à disposition du public,

④ - **d'autoriser** le Président du Conseil départemental ou, par délégation, le Vice-Président délégué en charge des solidarités territoriales, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de l'insertion, à signer tous les actes en relation avec la présente délibération.

Transmission au Représentant de l'Etat
N° 063-226300010-20200218-lmc12453-DE-1-1
le 28/02/20

Publication le 28/02/20

Notification le 28/02/20

DELIBERATION CERTIFIEE EXECUTOIRE

Clermont-Ferrand, le 28/02/20

P/le Président du Conseil départemental,

Signé : Serge PICHOT

**Par délégation du Président,
Le Vice-Président du Conseil départemental,**



Serge PICHOT



 **TOUTES LES INFOS SUR :**
puy-de-dome.fr/territoires/via-allier

 **UNE QUESTION ?**
projetviaallier@puy-de-dome.fr

Conception : Résonance Publique ; crédits photos, illustration : Pierre-Alain Heydel, freepik

