

Voici une foire aux questions structurée par thématiques, s'appuyant sur l'ensemble des pièces du **dossier de demande de déclaration d'utilité publique, de mise en compatibilité de documents d'urbanisme et de demande d'autorisation environnementale** pour le projet d'aménagement de la Via Allier entre Authezat et Brassac-les-Mines.

1. Présentation et utilité du projet

Q1 : Quel est l'objet principal du projet ? L'opération consiste à aménager une voie verte - véloroute d'environ 49,7 kilomètres le long de l'Allier, entre Authezat au nord et Brassac-les-Mines au sud.

Q2 : Quelles sont les trois fonctions majeures de la Via Allier ? Elle doit assurer une fonction de mobilité du quotidien pour les modes actifs, permettre aux habitants de se réapproprier la rivière Allier via un espace sécurisé, et constituer une offre touristique pour diffuser la fréquentation au-delà de la Chaîne des Puys.

Q3 : Comment le projet s'inscrit-il dans les réseaux de mobilité à plus grande échelle ? Le projet est un tronçon de l'itinéraire national V70 (environ 455 km reliant Nevers à Langogne). Il prolonge la voie verte du Grand Clermont et concrétise les orientations régionales du SRADET et du schéma national des véloroutes.

Q4 : Quelles communes sont traversées par cet aménagement ? L'itinéraire traverse 13 communes : Authezat, Montpeyroux, Coudes, Sauvagnat-Sainte-Marthe, Saint-Yvoine, Issoire, Parentignat, Les Pradeaux, Nonette-Orsonnette, Auzat-la-Combelle, Jumeaux, Sainte-Florine et Brassac-les-Mines.

Q5 : Qui est le maître d'ouvrage du projet ? Le projet est porté par le Conseil départemental du Puy-de-Dôme.

Q6 : Quel est l'intérêt général justifiant ce projet ? L'intérêt général repose sur des considérations de sécurité, de santé publique, de développement durable (mobilité décarbonée) et de retombées économiques locales (patrimoine, savoir-faire, hébergement).

2. Caractéristiques techniques et tracé

Q7 : Quelle est la proportion de voies nouvelles à créer ? L'aménagement s'appuie majoritairement sur des voiries et chemins existants (82 %). Seuls 18 % du tracé (environ 9 kilomètres) correspondent à la création de nouvelles voies.

Q8 : Quelles sont les dimensions de la chaussée ? En site propre, la chaussée aura une largeur de 3 mètres, bordée d'accotements enherbés de 1 à 1,5 mètre de chaque côté.

Q9 : Quels types de revêtements seront utilisés ? Le dossier prévoit principalement un enrobé (dont la teinte peut varier pour éviter les îlots de chaleur) pour le roulement, et du sable stabilisé renforcé aux liants hydrauliques (ciment) dans les secteurs naturels les plus sensibles.

Q10 : Comment sont définies les trois types de sections sur l'itinéraire ? Le tracé se divise en :

- Sections en site propre (vert sur les plans) pour les modes doux.
- Sections "voie verte sauf riverains" (orange) à circulation restreinte (30 km/h) pour riverains et agriculteurs.
- Sections partagées (rouge) sur des routes à faible trafic.

Q11 : Quels sont les principaux cours d'eau interceptés par le tracé ? Outre l'Allier, le tracé franchit la Couze Chambon, la Couze Pavin, l'Eau Mère, les Parcelles, la Paix et la Leuge.

Q12 : Le projet inclut-il la restauration du pont suspendu de Parentignat ? Oui, le projet intègre la restauration des structures portantes et du tablier de cet ouvrage historique pour permettre le franchissement de l'Allier en mode doux.

Q13 : Quel est le relief général du parcours ? L'itinéraire suit majoritairement le lit de l'Allier. L'altitude varie entre 350 mètres (Authezat) et 500 mètres (Puy Neyrand à Sauvagnat-Sainte-Marthe), avant de redescendre vers 400 mètres à Brassac-les-Mines.

Q14 : Comment est gérée la topographie en cas de fortes pentes ? Des dispositifs spécifiques de gestion des eaux pluviales sont prévus pour prévenir l'érosion et assurer la durabilité du revêtement dans les secteurs à forte déclivité.

3. Impact environnemental et biodiversité

Q15 : Le projet a-t-il fait l'objet d'une évaluation réglementaire complète ? Oui, il est soumis à une Autorisation Environnementale incluant une étude d'impact, un dossier Loi sur l'Eau, une demande de dérogation "espèces protégées" et une autorisation de défrichement.

Q16 : Que signifie la démarche "ERC" appliquée à ce projet ? C'est une obligation réglementaire de bon sens, consistant à Éviter les impacts, Réduire ceux qui ne peuvent être évités, et Compenser les impacts résiduels significatifs.

Q17 : Quelles sont les principales préoccupations de l'Autorité environnementale sur ce projet ? Les enjeux majeurs portent sur la biodiversité (espèces protégées, zones humides), la qualité des paysages naturels et agricoles, la gestion de la ressource en eau et les risques d'inondation.

Q18 : Quel est l'impact du projet sur les espaces boisés ? Les travaux nécessitent le défrichement d'une surface totale de 1,59 hectare de boisements.

Q19 : Comment le projet impacte-t-il les zones humides ? L'opération dégrade ou détruit environ 0,57 hectare (5 691 m²) de zones humides sur la section Sud soit 2.3% des 49.7 km x 5 mètres d'emprise correspondant à l'ensemble du projet d'aménagement).

Q20 : Combien d'espèces végétales ont été recensées dans la zone d'étude ? L'inventaire a identifié 429 espèces, dont 13 présentent un enjeu de conservation (ex: Adonis, Coronille scorpion).

Q21 : Quels types d'animaux protégés sont concernés par le projet ? Le site abrite notamment des insectes (Grand Capricorne), des mammifères semi-aquatiques (Castor d'Eurasie, Loutre d'Europe), 23 espèces d'oiseaux protégées, 19 espèces de chauves-souris (chiroptères) et des reptiles.

Q22 : Le projet traverse-t-il des sites Natura 2000 ? L'opération s'installe à proximité immédiate -tout en restant à l'extérieur- de plusieurs sites Natura 2000, notamment le Val d'Allier-Alagnon et les Vallées et coteaux xérothermiques des Couzes et Limagnes. L'étude d'incidence conclut à une absence d'impact résiduel significatif sur l'état de conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire.

Q23 : Quelles sont les mesures de compensation prévues pour les habitats naturels ? Le projet prévoit une offre de compensation dimensionnée selon une "dette écologique" estimée à environ 10,29 hectares pour contrebalancer les 7,62 hectares d'habitats impactés.

Q24 : Quels sont les sites choisis pour la compensation écologique ? Deux sites majeurs sont mobilisés : Auzat-la-Combelle (3,6 ha) et les Pradeaux (6,70 ha) pour restaurer des habitats naturels favorables aux espèces protégées.

Q25 : Quelles sont les émissions de CO2 liées au chantier ? Les émissions sont estimées à environ 405 tonnes de CO2 pour la création des 9 km de voirie nouvelle.

Q26 : Comment sont gérées les eaux pluviales de la voie ? L'évacuation est gérée par infiltration naturelle via un assainissement diffus à travers les zones enherbées adjacentes à la chaussée.

Q27 : Un suivi scientifique est-il prévu après les travaux ? Oui, un suivi écologique (mesure MA 3) est programmé pour vérifier l'efficacité des mesures de compensation sur le long terme.

4. Interactions avec l'activité agricole

Q28 : Comment le projet prend-il en compte l'activité agricole ? L'itinéraire a été recherché de manière à limiter la consommation de terres agricoles et à préserver les accès aux parcelles. Des études spécifiques ont été menées pour chaque section, notamment à Nonette-Orsonnette et Auzat-la-Combelle.

Q29 : Les agriculteurs pourront-ils continuer à circuler sur la voie ? Oui, sur les sections identifiées "voie verte sauf riverains", l'accès libre est maintenu pour les exploitants agricoles afin de desservir leurs parcelles.

Q30 : Quel est l'impact sur les systèmes d'irrigation ? L'étude identifie des points de prélèvement d'eau et des réseaux d'irrigation collective (ex: ASA de Mailhat). Des bornes d'irrigation sont implantées en bordure de la future voie, leur accessibilité sera maintenue pendant les travaux et leur rétablissement sera effectué en concertation avec l'exploitant concerné (tout comme celui des clôtures, portails et autres équipements relatifs à l'activité agricole, impactés par le projet).

Q31 : Le projet risque-t-il d'enclaver des parcelles agricoles ? Le tracé a été optimisé pour exclure totalement ce risque. Dans certains secteurs, des variantes ont été mises en oeuvre pour éviter de couper des îlots dédiés à l'élevage.

5. Services aux usagers et sécurité

Q32 : Quels équipements d'accueil sont prévus le long de l'itinéraire ? Le projet prévoit quatre aires de services, six haltes de repos, trois haltes contemplatives et six aires de stationnement.

Q33 : Quelle est la capacité de stationnement créée ? Les six aires de stationnement offriront une capacité totale d'environ 120 places.

Q34 : Comment la sécurité est-elle assurée aux intersections avec les routes départementales ? Des dispositifs de signalisation spécifiques (Stop, Cédez-le-passage, plateaux surélevés ou îlots en dur) seront mis en place selon la dangerosité des carrefours.

Q35 : Le parcours est-il accessible aux personnes en situation de handicap ? Oui, l'un des objectifs opérationnels est d'aménager des tronçons accessibles au plus grand nombre, incluant les personnes en situation de handicap.

Q36 : Comment l'utilisateur sera-t-il informé des risques de crues ? L'Autorité environnementale recommande la mise en place de panneaux balisant les limites des zones inondables et l'utilisation du système d'alerte FR-Alert sur les téléphones portables.

6. Organisation du chantier et travaux

Q37 : Quelle est la durée totale prévue pour les travaux ? La durée globale est estimée entre 3 et 5 ans, selon le déroulement des acquisitions foncières.

Q38 : Comment les travaux sont-ils organisés géographiquement ? Le chantier est divisé en 10 tronçons fonctionnels. Les tranches de travaux se réaliseront systématiquement d'un bourg à un autre pour garantir la continuité et la sécurité des usagers pendant la phase transitoire.

Q39 : Quel est l'ordre de réalisation des tronçons ? L'ordre n'est pas encore défini car il dépend de la maîtrise foncière (environ 1 200 parcelles à acquérir).

Q40 : Qu'est-ce qu'une "mise en défens" sur le chantier ? C'est la mesure MR 13 qui consiste à poser des clôtures de protection autour des zones naturelles d'intérêt pour empêcher toute dégradation par les engins.

Q41 : Comment est contrôlée la propagation des espèces exotiques envahissantes ? La mesure MR 16 impose un protocole strict de nettoyage et de surveillance pour prévenir le développement de ces espèces sur les emprises du chantier.

Q42 : Quelles mesures limitent le bruit et la poussière pour les riverains ? En raison de la nature des travaux (voie verte), les interventions sont légères en termes de matériels et d'engins, ce qui limite les nuisances. Les entreprises doivent appliquer les mesures MR 32 (lutte contre le bruit) et MR 33 (arrosage pour limiter les envols de poussière).

Q43 : Le projet génère-t-il un excédent de terre ? Oui, le projet est excédentaire avec environ 48 000 m³ de déblais pour 12 000 m³ de remblais. Cependant, conformément à la réglementation, les volumes en zones inondables sont équilibrés en remblais et en déblais.

Q44 : Quelles précautions sont prises pour les travaux en cours d'eau (ex: Eau Mère) ? Les travaux sur les ouvrages d'art nécessitent la pose de batardeaux étanches et de systèmes filtrants pour protéger la qualité de l'eau. Ces interventions sont limitées à la période entre le 1er avril et le 31 octobre.

Q45 : Comment sont protégés les captages d'eau potable pendant le chantier ? Des procédures d'alerte et une information préalable des gestionnaires et de l'ARS sont instaurées (MR 8 et MR 9).

Q46 : Quels axes routiers seront concernés par les mouvements de chantier ? Le Département met en œuvre un plan de circulation spécifique sur les routes départementales RD797, RD996, RD999, RD34 et RD76.

Q47 : Les accès riverains seront-ils maintenus pendant le chantier ? Oui, des dispositions seront prises pour maintenir l'ensemble des accès riverains et agricoles durant toute la durée des travaux.

Q48 : Qui garantit le respect des engagements environnementaux sur le terrain ? Un encadrement écologique permanent, assuré par des experts indépendants, surveille chaque phase du chantier (MA 2).

7. Urbanisme

Q49 : Pourquoi est-il nécessaire de mettre en compatibilité certains Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ? Les règlements d'urbanisme en vigueur sur les communes de Parentignat, Les Pradeaux et Issoire ne permettent pas en l'état la réalisation de l'infrastructure (par exemple en zone agricole A où seuls les affouillements/exhaussements agricoles sont autorisés, ou en raison de la présence d'Espaces Boisés Classés). La procédure de mise en compatibilité fait évoluer les PLU pour autoriser la voie verte tout en maintenant le niveau de protection général.

Q50 : La mise en compatibilité crée-t-elle de nouveaux droits à construire ou des modifications de zonage urbain ? Non, la procédure n'ouvre aucun nouveau droit à construire et ne modifie pas l'équilibre général du document d'urbanisme (le tableau des surfaces reste inchangé). Elle n'impacte pas l'urbanisation globale de la commune et est strictement circonscrite à l'opération de la voie verte.

8. Procédure et concertation

Q51 : Dans quel cadre juridique s'inscrit l'enquête publique ? L'enquête publique est régie par les dispositions du Code de l'environnement et du Code de l'urbanisme. Elle s'insère dans la procédure administrative globale comprenant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et l'évaluation environnementale.

Q52 : Quels avis administratifs et délibérations figurent au dossier ? Le dossier rassemble :

- Le bilan complet de la concertation préalable.
- L'Avis du Pôle d'évaluation domaniale de la Direction Générale des Finances publiques, portant sur l'estimation sommaire et globale de la dépense à prévoir pour les emprises foncières à acquérir.
- L'avis de l'Autorité Environnementale du 26 novembre 2025 (décision n°2024-ARA-AP-1965) et le mémoire en réponse.
- L'avis des collectivités consultées.
- Les délibérations d'approbation et de lancement de procédure.
- Le procès-verbal d'examen conjoint pour la mise en compatibilité des PLU.