

PLAN DE PAYSAGE

VALLÉE DE LA DORE ET D906

4

Objectif de qualité paysagère n°4.

Sortir de la D906

23 III 16.
Bord de la D906

Le Plan de paysage D906, vallée de la Dore a été élaboré par le Parc naturel régional Livradois-Forez avec le soutien financier de l'État, du Département du Puy-de-Dôme et du Département de la Haute-Loire.

Edition :

Parc naturel régional Livradois-Forez

Directeur de la publication :

Tony BERNARD

Conception, rédaction :

Victor MIRAMAND, paysagiste dplg
Marie BARET-MIRAMAND, paysagiste dplg
Alexis PERNET, paysagiste dplg et géographe
Pierre ENJELVIN, photographe et écrivain

Crédits photographiques, illustrations :

Parc naturel régional Livradois-Forez, Victor MIRAMAND, Pierre ENJELVIN,
Alexis PERNET (Dessins), Arnaud MISSE (Bloc diagramme)

Impression :

Imprimé en France par l'Imprimerie Chambrial Cavanat sur papier PEFC

N° ISBN : 979-10-93059-14-3

Dépôt légal : 4^e trimestre 2018

Parc naturel régional Livradois-Forez
Maison du Parc - 63880 Saint Gervais-sous-Meymont
www.parc-livradois-forez.org

© Parc naturel régional Livradois-Forez, Novembre 2018



Sommaire

PRÉAMBULE	4
Quels paysages, demain, le long de la RD 906 et la vallée de la Dore ?	4
Une problématique posée...	5
SORTIR DE LA D906	9
Synoptique	10
Action 1.1 / Un itinéraire ambitieux "la Dore à vélo"	13
Action 2.1 / Une stratégie d'appel à découvrir les "chemins de traverse"	17
Action 3.1 / Un plan de gestion paysagère de la voie ferrée	21
Action 3.2 / Un programme de développement touristique coordonné de la voie ferrée	23

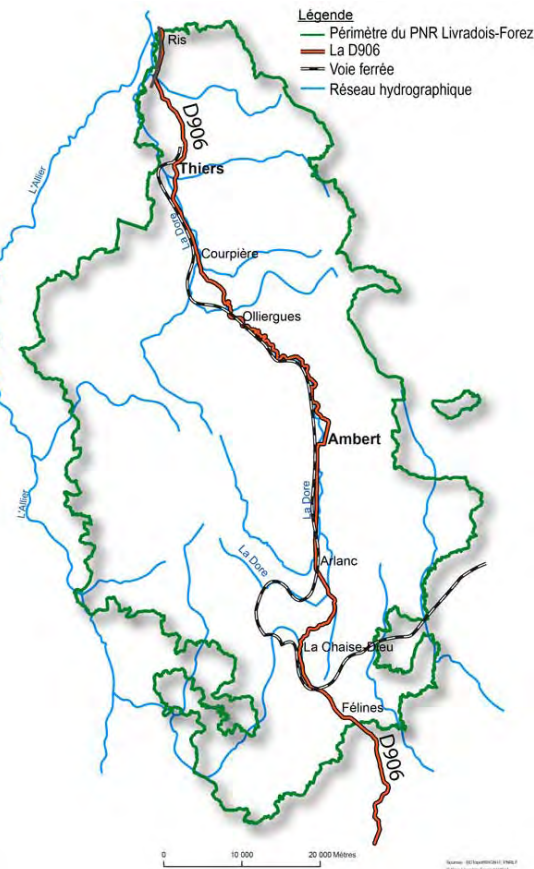
Quels paysages, demain, le long de la RD906 et de la vallée de la Dore ?

Reliant les communes de Ris et de Félines en passant par Thiers, Ambert et La Chaise-Dieu, la route départementale 906 (D906) traverse le territoire du Parc Livradois-Forez dans toute sa longueur. Ainsi, le long des 110 km qui composent sa traversée, elle parcourt une trentaine de communes et passe du département du Puy-de-Dôme à celui de la Haute-Loire. Très régulièrement empruntée par les habitants et les visiteurs, comme une voie de transit structurante, la D906 constitue également un axe de transport incontournable pour découvrir et appréhender les paysages du Livradois-Forez.

De Ris à Courpière, la route suit la vallée de la Dore de manière linéaire, puis elle s'en dissocie au niveau des gorges de Sauviat pour gravir de son côté le col de Piboulet. Une fois passé le col elle retrouve la Dore à Saint-Gervais-sous-Meymont dont elle accompagne les courbes sinueuses jusqu'à Ambert. Elle reprend ensuite un tracé plus linéaire le long de la plaine du Livradois avant de s'aventurer sur le plateau de La Chaise-Dieu à travers les boisements de résineux qui l'accompagneront jusqu'à Félines en direction des paysages du Velay. Tout au long de sa traversée, le parcours de la D906 est intimement lié à celui de la Dore et au tracé de la voie de chemin de fer. L'itinéraire est ainsi jalonné par un patrimoine industriel et de nombreux ouvrages d'art, mais qui ont progressivement disparu derrière la végétation limitant la lisibilité des sites qui composent l'identité de cet itinéraire.

Fort de ce constat, le Parc s'est engagé dès 2011 au travers de sa Charte à « susciter l'élaboration d'un programme global d'aménagement de la vallée de la Dore, en partenariat avec les Conseils Départementaux du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire et des collectivités locales traversées ». De 2014 à 2015, une mission de « médiation-action » sur les paysages de la D906 a été menée permettant de partager les regards portés par différents acteurs (gestionnaires, élus, habitants...) sur les paysages de la D906. Conforté dans sa démarche, le Parc a été retenu par le Ministère de l'Environnement en tant que lauréat de l'appel à projets « Plan de Paysage 2015 ».

L'élaboration du « Plan de Paysage D906, Vallée de la Dore » a démarré en juillet 2016 et s'est poursuivie jusqu'à l'automne 2018. Pendant ces deux années élus, gestionnaires de réseau, habitants, touristes ont été sollicités pour participer à l'identification des enjeux qui touchent ces paysages et à l'élaboration d'un programme d'actions concrètes à mettre en place le long de cet itinéraire afin d'améliorer la qualité des paysages qui bordent la D906.



[Carte ci-dessus]
La D906 et la vallée de la Dore

Une problématique posée

A ce jour, la vallée de la Dore et la D906 ne donnent pas à voir et à vivre de manière satisfaisante et positive les richesses patrimoniales et humaines ainsi que les qualités paysagères du territoire...

5 objectifs de qualité paysagère (OQP) et un programme d'action sont fixés pour inverser cette tendance :

OQP n°1 : S'ATTAQUER À LA ROUTE ELLE-MÊME

AXES OPÉRATIONNELS :

1. Prévenons la banalisation des aménagements de la route
2. Améliorons la qualité des boisements en bord de route
3. Donnons à voir le territoire depuis la route (marquer les seuils, cols, séquences...)

OQP n°2 : S'ARRÊTER SUR LES LIEUX DE LA ROUTE

AXES OPÉRATIONNELS :

1. Qualifions les traversées de village (arrêter la route)
2. Invitons à s'arrêter
3. Ménageons «les jardins de la route»

OQP n°3 : SE RECONNECTER À LA DORE

AXES OPÉRATIONNELS :

1. Reconnaissons et regardons la rivière
2. Touchons et habitons la rivière
3. Franchissons la rivière

OQP n°4 : SORTIR DE LA D906

AXES OPÉRATIONNELS :

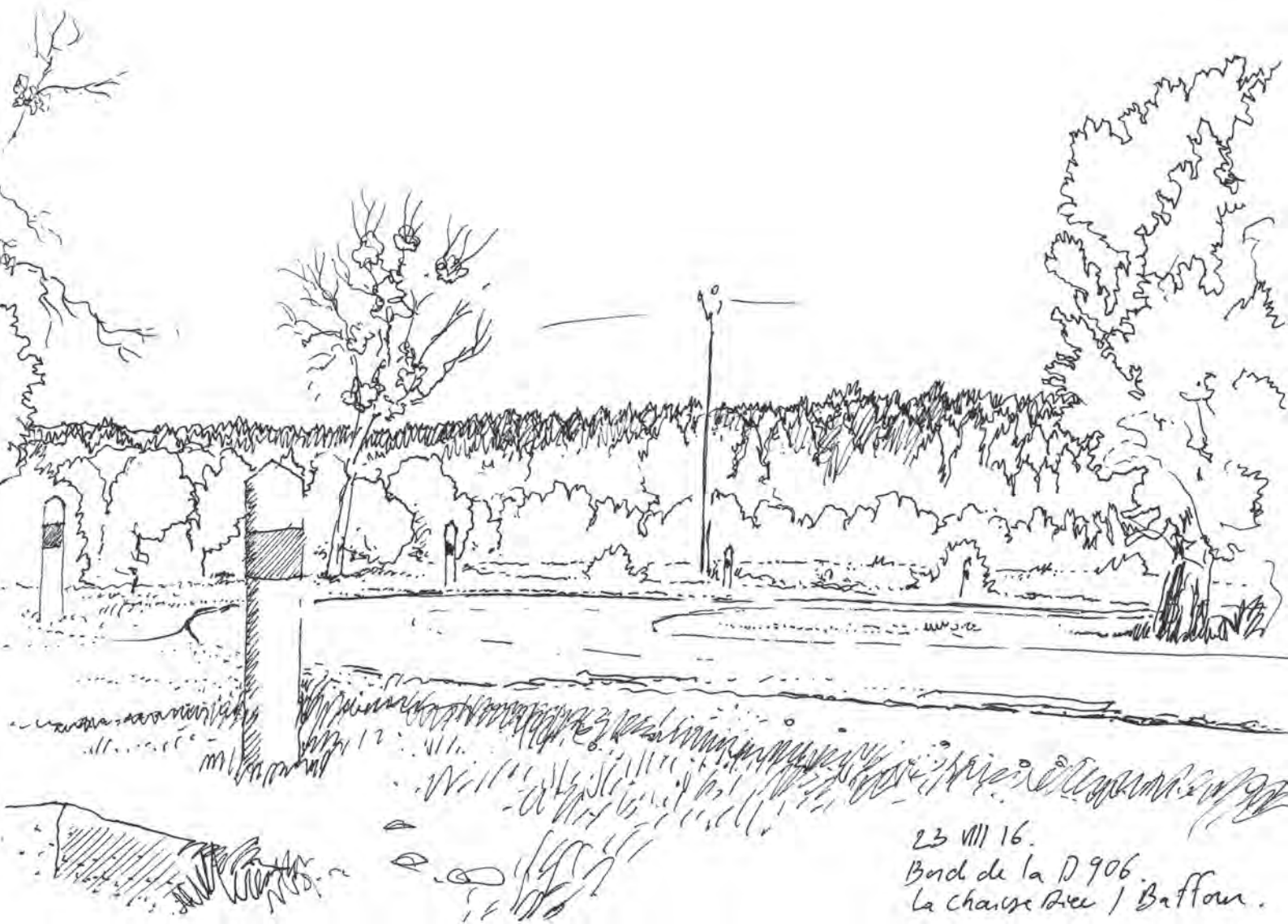
1. Faisons de la vallée un axe privilégié pour les modes de déplacements doux
2. Invitons à rejoindre le réseau secondaire
3. Améliorons l'expérience paysagère de la ligne ferroviaire touristique

OQP n°5 : VOIR ET COMPRENDRE LES PATRIMOINES D'HIER ET D'AUJOUR'HUI

AXES OPÉRATIONNELS :

1. Valorisons mieux le patrimoine
2. Valorisons la filière bois
3. Travaillons sur les représentations et la mémoire collective du territoire





23 VIII 16.
Bord de la D 906.
La Chaise Brece / Buffon.

SORTIR DE LA D906



[Photo]
Entre Olliergues-bourg
et la Chabasse.

Sortir de la D906.

« Que la grande route puisse proposer des points d'appels, vers des ailleurs, aussi bien que des solutions immédiates (des services notamment), telles sont peut-être sa qualité et sa fonction. Cette fonction doit cependant être délimitée, pour éviter tout risque de dilution dans un tout homogène, indistinct et inefficace. Que la route soit considérée comme une colonne vertébrale d'un territoire est une chose normale et admise ; mais que l'on résume le territoire à cette colonne vertébrale, ou bien que l'on cherche à étendre cette fonction structurante à l'ensemble d'un territoire, et l'on verse dans une erreur, une illusion. Ceci posé, il faut donc admettre la route et son espace (l'infrastructure proprement dite et ce que nous avons appelé "les lieux de la route") comme un objet à la fois technique, économique et culturel, digne de toutes sortes d'attentions. Et il faut aussi poser un certain nombre de limites, définir des seuils, pour que cet objet conserve sa spécificité, ses qualités propres, et que le territoire aux alentours conserve lui aussi ses spécificités. Il en va de la survie de ce puissant sentiment de dépaysement qui peut s'emparer de tout un chacun, touriste ou habitant, qui franchit un à un ces seuils, trouvant au-delà, à chaque fois, un ordre différent, jusqu'aux replis les plus secrets du paysage. C'est cela dont le Livradois-Forez est incroyablement riche. »

Extrait du carnet "diagnostic", Une traversée du Livradois-Forez par la route, p.28

Pour promouvoir de nouveaux modes et itinéraires de découverte du territoire :

Axe 1 / Faisons de la vallée un axe privilégié pour les modes de déplacement doux

Action 1.1 : Un itinéraire ambitieux "la Dore à vélo"

Axe 2 / Invitons à rejoindre le réseau secondaire

Action 2.1 : Une stratégie d'appel à découvrir les "chemins de traverse"

Axe 3 / Améliorons l'expérience paysagère de la ligne ferroviaire touristique

Action 3.1 : Un plan de gestion paysagère de la voie ferrée

Action 3.2 : Un programme de développement touristique coordonné de la voie ferrée

OQP n°4

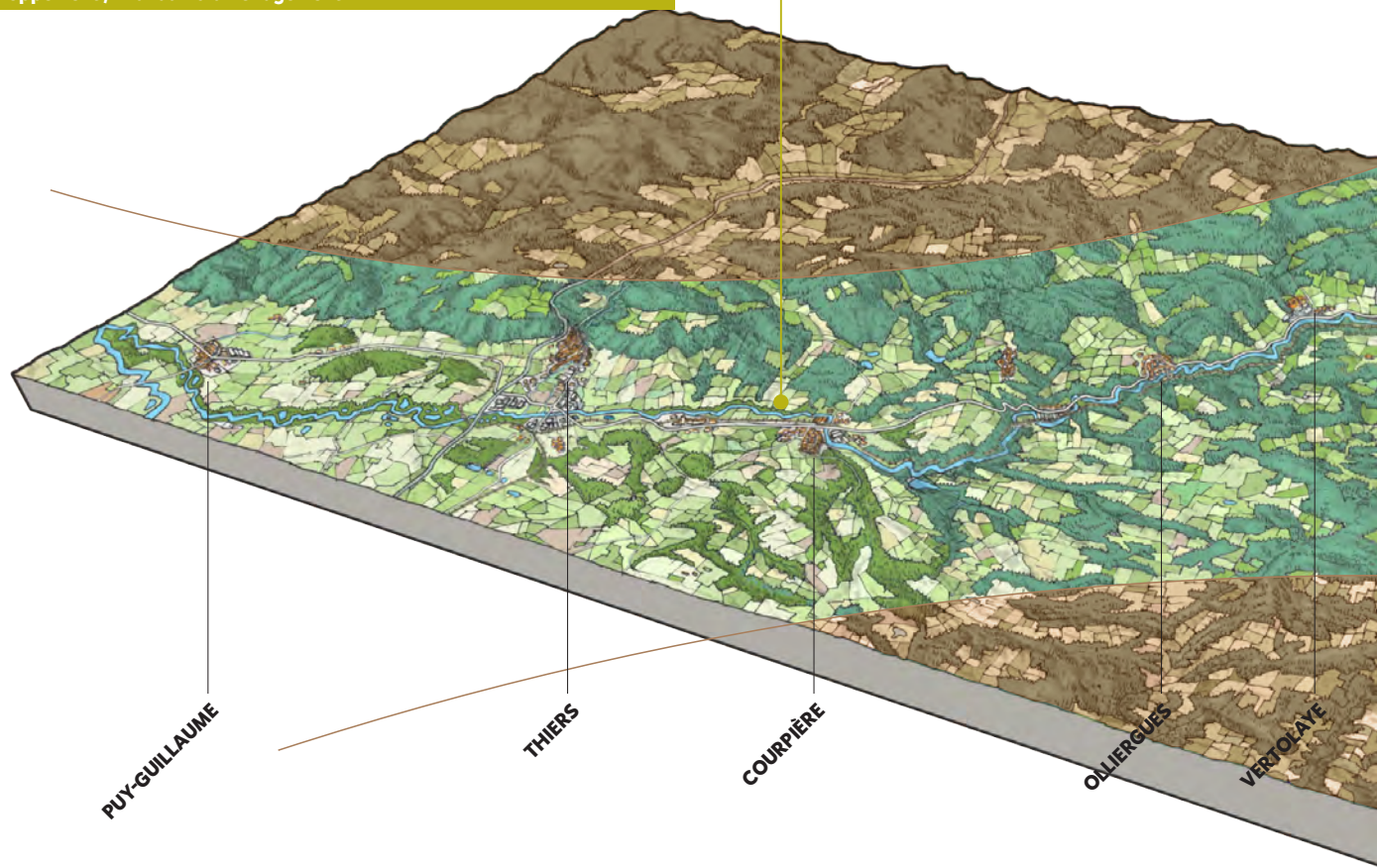
SUR LE TERRITOIRE...

Action 1.1 : Un itinéraire ambitieux « La Dore à vélo »

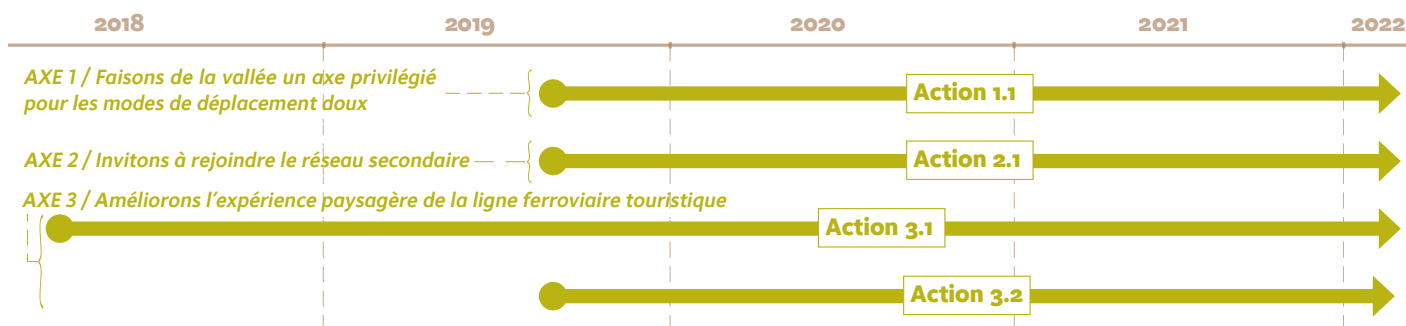
Chefs de file : PNR LF, Communes et Communautés de communes

Partenaires : Maison du Tourisme du Livradois-Forez, Conseil Régional, Association Française des Véloroutes et Voies vertes (AF3V), Etat, Départements (63 et 43)

Développement / Travaux d'aménagement

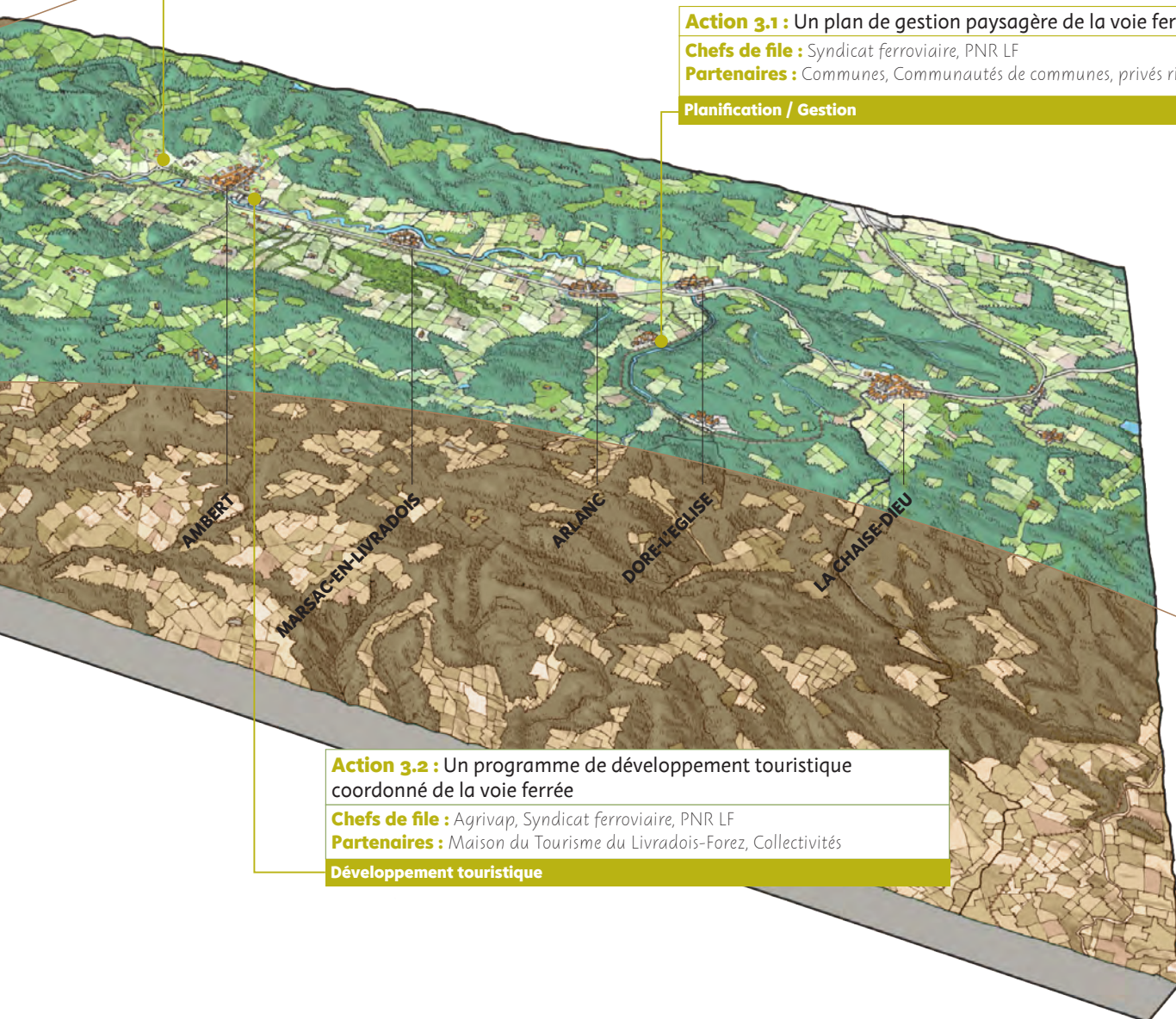


DANS LE TEMPS...



Action 2.1 : Une stratégie d'appel à découvrir les « chemins de traverse »
Chefs de file : Services des Routes des départements 43 et 63, PNR LF, Communes
Partenaires : Maison du Tourisme du Livradois-Forez
Développement / Travaux d'aménagement

Action 3.1 : Un plan de gestion paysagère de la voie ferrée
Chefs de file : Syndicat ferroviaire, PNR LF
Partenaires : Communes, Communautés de communes, privés riverains
Planification / Gestion



Action 3.2 : Un programme de développement touristique coordonné de la voie ferrée
Chefs de file : Agrivap, Syndicat ferroviaire, PNR LF
Partenaires : Maison du Tourisme du Livradois-Forez, Collectivités
Développement touristique



[Photo]
A vélo, longeant la Dore
entre Marsac et Ambert.



ACTION 1.1 / Un itinéraire ambitieux « La Dore à vélo »

PROBLÉMATIQUE

Le long de la D906, à force de prouesses techniques et d'aménagements sécuritaires, nous allons vite, de plus en plus vite. Nous rentrons sur un faisceau pour en sortir seulement à Thiers pour rentrer dans un autre sur l'autoroute ou sur le contournement de Vichy. La D906 est aujourd'hui une « speed way », une voie rapide depuis laquelle on ne regarde plus. Et pourtant nous sommes dans un Parc naturel. Le besoin de ralentir se fait sentir, se déplacer autrement, prendre le temps de se reconnecter aux éléments et d'emprunter autrement l'axe naturel de la vallée de la Dore.

Des années 1975 à 1995, les voies vertes se sont considérablement développées dans nos paysages urbains et ruraux. Elles répondent à de nouveaux besoins humains même si elles prolongent aussi une partie des fonctions des chemins ruraux séculaires. S'appuyant sur la mise en réseau d'itinéraires cyclables, le réseau se déploie aujourd'hui largement sur le territoire national (et même continental à l'échelle européenne). La vallée de la Dore se situe stratégiquement entre deux axes cyclables orientés nord-sud (vélo-route de l'Allier - V72 et voie verte en projet de la Loire - V71) et constitue de fait une variante possible et intéressante car possédant un caractère proprement singulier en comparaison de ces 2 autres itinéraires.

OBJECTIFS DE L'ACTION

Cette action est la pierre d'angle d'un programme ambitieux de redécouverte du territoire par des modes alternatifs à la route. Elle doit faire valoir la capacité d'un territoire à se réinventer et à s'ancrer sur ses qualités paysagères. Elle s'appuiera sur la mise en réseau des chemins existants, la valorisation d'itinéraires sur les contreforts et les liaisons avec les autres voies vertes ou vélo-routes.

Elle permet de répondre aux attentes des habitants du territoire et aux visiteurs. Cette action s'oriente donc vers la mise en place d'un itinéraire cyclable dédié remontant la Dore depuis sa confluence avec l'Allier jusqu'au Haut-Livradois basculant ensuite vers le Velay et l'axe cyclable de la Loire (lien possible avec le Rhône par la Via fluvia). Dans la mesure du possible, cette voie répondra au cahier des charges national des voies vertes.

CADRAGE PRATIQUE



LOCALISATION DE L'ACTION

Sur l'ensemble de la vallée



PUBLICS CONCERNES

Collectivités



MAITRE(S) D'OUVRAGE

PNR LF (pour les études), Collectivités (pour les travaux)



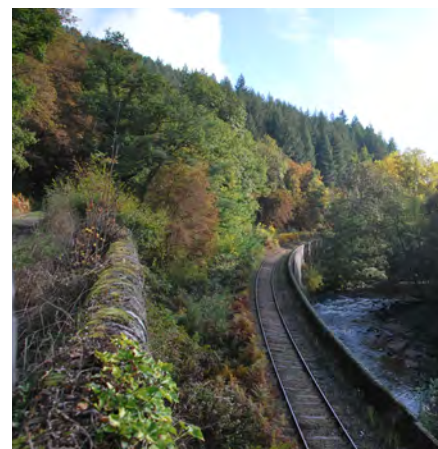
PARTENAIRES

PNRLF, Maison du Tourisme du Livradois-Forez, Conseil Régional, Association Française des Véloroutes et Voies vertes (AF3V) dont les délégations locales sont VéloCité 63 pour le Puy-de-Dôme et le Comité départemental de Cyclo-tourisme (CODEP 43) pour la Haute-Loire, Etat.

Interaction(s) avec d'autres actions du plan de paysage

● → OQP3 / Actions 1.1, 2.1
et 3.1

● → OQP4 / Action 2.1



[Photo ci-dessus]

Dans les gorges entre Sauviat et Giroux.



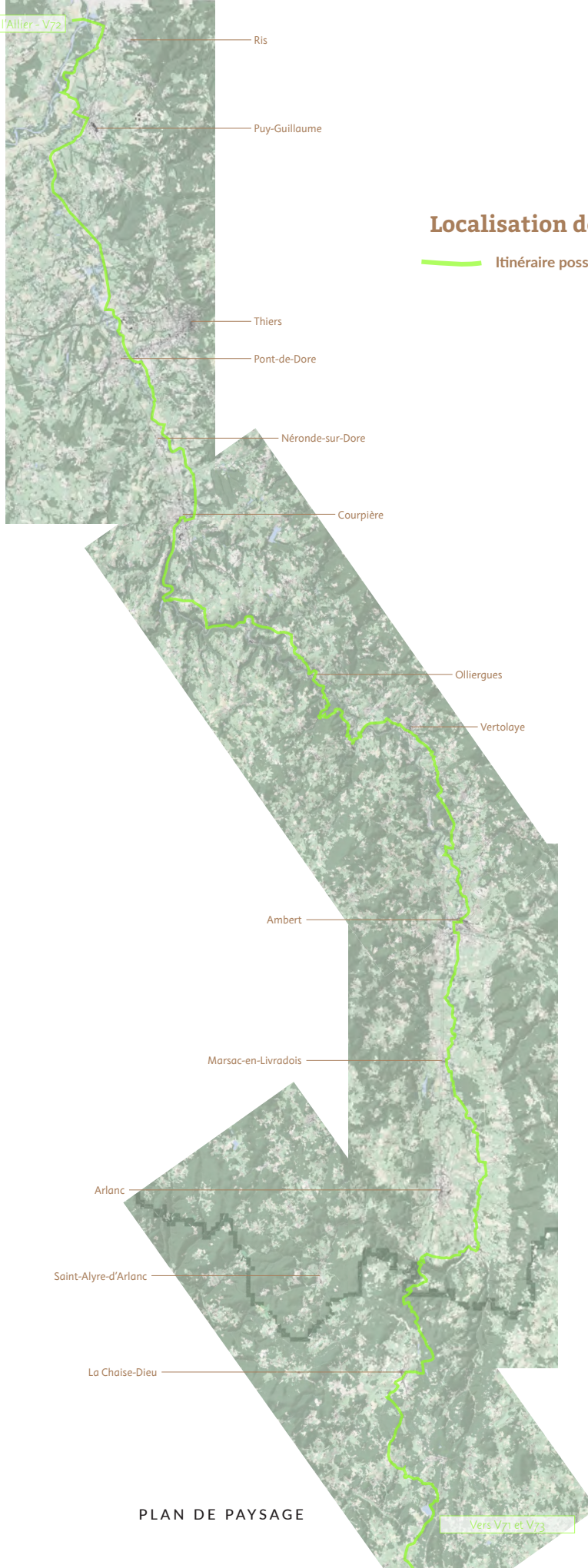
Éléments indicatifs de calendrier

2019/2020 - Elaboration du projet d'itinéraire / Etude de faisabilité / Programmation d'interventions : aménagement, communication.

2021 - Mise en place d'une signalétique et ouverture de certains tronçons.

2022 - Travaux sur sites-clés pour relier la totalité de l'itinéraire

Connexion à l'Allier - V72



Localisation de l'action

— Itinéraire possible de «la Dore à vélo»

PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

La mise en place d'un itinéraire cyclable le long de la Dore passe, en premier lieu, par un important travail de terrain afin d'avoir une connaissance précise des portions d'itinéraires déjà existants et des sites de blocage. Cette connaissance aigüe permettra de tester la faisabilité d'un ou plusieurs itinéraires dans l'optique du meilleur choix. Le tracé pourrait par exemple emprunter la servitude de marche-pied existant sur la Dore aval sur le tronçon de rivière relevant du Domaine Public Fluvial.

Un travail de concertation, en amont, sera incontournable de manière à mobiliser l'ensemble des acteurs locaux sur ces questions : collectivités, prestataires, professionnels du tourisme... Ces travaux préparatoires lèveront les problématiques techniques, foncières et pratiques de la mise en place de l'itinéraire.

En fonction du niveau de complexité, l'ouverture de l'itinéraire nécessitera de possibles aménagements. En tenant compte de cela, un phasage par tronçons pourra être envisagé tout en gardant l'objectif premier d'assurer une continuité de parcours le long de la Dore et même au-delà (connexion au réseau national).

RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE

*Cahier des charges national des Véloroutes et Voies vertes*¹, AF3V, 2001, téléchargeable sur http://www.af3v.org/IMG/pdf/Cahier_des_charges_VVV_-_5_janvier_2001.pdf et <http://www.af3v.org/-L-AF3V-.html>

RÉFÉRENCE DE TERRAIN

Tour du Livradois-Forez à VTT, Editions Chamina, 2011



[Photo ci-dessus]
Dans la plaine, non loin de Thiers.

1. « Destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale, ces axes doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisé en conséquence. Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'utilisateurs est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs « roulants » et « marchants » d'une part, et une continuité maximale pour chaque mode d'autre part. Cette intégration est définie pour chaque Voie Verte dans une Charte des Utilisateurs, établie en concertation avec les représentants d'utilisateurs. La Voie Verte peut-être projetée en milieu rural ou urbain, et peut ainsi emprunter les chemins de halage, les voies ferrées désaffectées, les routes forestières, les promenades littorales, les parcs urbains... Les différents utilisateurs sont associés à la définition et aux schémas de Voies Vertes à tous les échelons (européen, national, régional, départemental). La Voie Verte se caractérise par une homogénéité de traitement et doit être adaptée à l'usage auquel elle est destinée.

Elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés, dans le cadre d'une démarche d'identité culturelle propre à chaque voie verte ; cela passe également par la valorisation de friches industrielles situées à proximité. La voie verte doit s'intégrer au tissu socio-économique local, qui pourvoit aux besoins spécifiques des utilisateurs (cf. location et réparation de bicyclettes-rollers-handibikes..., hébergement, restauration,...), et elle doit desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt culturel, les centres commerciaux. »

IDA d
MINÉRALE d
TIF ANISE d
DOWICH
DU JOUR
PRIX NETS
PRIX SERVICE COMPRIS %

BERGER
BLANC

La
Biourn

MONUMENTS HISTORIQUES ET SITES

→

Eglise
Ancienne chapelle des Pénitents

CHAD
GRAN

[Photo]
Signalétique routière dans la tra-
versée de Marsac-en-Livradois.



ACTION 2.1 / Une stratégie d'appel à découvrir les « chemins de traverse »



OQP 4 / Sortir de la D906
Axe 2 / Action 2.1

PROBLÉMATIQUE

Et si on faisait un pas de côté... ? Décalons notre trajet de l'axe de la D906 qui, nous l'avons vu, nous fait aller trop vite. Et découvrons la richesse méconnue du territoire que l'on ne peut pas percevoir depuis la D906. C'est l'hypothèse que propose le Plan de paysage, en invitant les visiteurs et usagers à emprunter des « chemins de traverse ». Prendre la tangente, au sens propre comme au sens figuré, en tournant au premier carrefour, en s'enfonçant sur l'ancien tracé de la D906 et y découvrir un vieil alignement de hêtres, des murets de pierre, des fermes en pisé... des qualités paysagères où l'on passe à côté.







C'est également se saisir de l'axe de la D906 pour mieux diffuser sur le territoire, les déplacements dans leur diversité tant touristique que quotidienne (véhicule particulier, transports en commun, co-voiturage, cycle, lieux relais d'intermodalité...).

OBJECTIFS DE L'ACTION

Cette action cherchera à mieux valoriser les carrefours majeurs de l'axe D906 en y proposant une communication adaptée pour annoncer les itinéraires alternatifs. Il s'agira en certains lieux d'imaginer aménagements, signalétique, réouvertures paysagères, restauration du patrimoine... dans l'optique de constituer un réseau actif de lieux-vitrines du territoire proposant à l'utilisateur services et accès au territoire dans toute sa richesse.

Par exemple, favoriser la pratique des "Cyclocols", ces cols dont les routes d'accès bénéficient d'une signalétique particulière à l'attention des cyclistes mise en place par le CD63.

Interaction(s) avec d'autres actions du plan de paysage

-   OQP1 / Action 3.1
-   OQP2 / Actions 1.1 et 2.1
-   OQP5 / Actions 1.1, 1.2 et 2.2



Éléments indicatifs de calendrier

2019 - Mise en place de la charte d'aménagement et appel à projet pour les 1^{ères} opérations pilotes.

2020 - Poursuite de la démarche.

CADRAGE PRATIQUE



LOCALISATION DE L'ACTION

Sur l'ensemble de l'itinéraire sur les endroits préalablement ciblés par le plan de paysage



PUBLICS CONCERNES

Collectivités et gestionnaires de la route



MAITRE(S) D'OUVRAGE

Communes, Départements (43 et 63)



PARTENAIRES

PNR LF, CAUE (43 et 63), EPCI dans le cadre de leurs compétences propres (tourisme, signalétique...).





PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

L'action envisagée porte sur 2 axes :

- l'aménagement de lieux-relais jalonnant la D906. Ces endroits stratégiques (voir carte ci-contre), en lien avec l'action 3.1 de l'OQP1.
- la mise en valeur d'itinéraires alternatifs et de destinations du territoire à découvrir.

Au-delà de leur valorisation touristique, ces points d'arrêt sont également des lieux d'intérêt dans la vie quotidienne des habitants de la vallée : stationnements, co-voiturage, point d'information... Ces qualités « ordinaires » sont évidemment à intégrer aux aménagements à venir pour faire de ces lieux, des points vitrines le long de la route invitant l'utilisateur à prendre connaissance des éléments d'intérêt alentour ainsi que rendre les principaux services quotidiens.

Dans cette optique, la cohérence globale et l'esthétique des aménagements est à assurer de manière à rendre lisible et visible chacun de ces lieux-vitrines au fil de l'itinéraire. Un vocabulaire commun doit être étudié et décidé selon un principe de charte à établir au préalable.

Les aménagements investiront progressivement le long de la D906. Le plan de paysage accompagnera les premières opérations pilotes afin de lancer la dynamique globale d'aménagement.



[Photo ci-dessus]

Le rond-point du soldat à l'entrée nord d'Ambert fait partie des lieux-relais stratégiques.

SITES-PILOTES

Centre-bourg de La Chaise-Dieu
Centre-bourg de Dore-l'Église
Entrée nord d'Arlanc
Carrefour des 4 routes
Bois de Boulogne
Centre-ville d'Ambert
Carrefour du Soldat
Gare de l'Utopie
Giroux-Gare
Aire de la tour du Maure
Rond-point de la Croix blanche
Centre-ville de Puy-Guillaume

RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE

Guide méthodologique à destination des élus et aménageurs, Aménagement de haltes de repos et de services le long de la voie verte du Canal du Midi, Départements de l'Hérault et de l'Aude, 2015, téléchargeable sur http://www.payshlv.com/files/phlv/documents/PDF/Tourisme/GuideMethodologieAménagementHaltesVoirVerteCanalduMidi/Guide_canaldumidi_BATWEB_V3.pdf



[Photo]
Viaduc et chapelle masqués par
la végétation le long de la voie
fermée à Saint-Alyre d'Arlanc.



ACTION 3.1 / Un plan de gestion paysagère de la voie ferrée

PROBLÉMATIQUE

La dynamique d'enrichissement qui tend à fermer les points de vue et à masquer de nombreux éléments patrimoniaux du territoire a été identifiée comme l'une des principales menaces qui pèsent sur les paysages de la vallée de la Dore et de la D906. Cette problématique est cruciale le long de la voie ferrée du Livradois-Forez, l'autre infrastructure importante de ce territoire. La ligne ferroviaire du Livradois-Forez est jalonnée d'ouvrages patrimoniaux remarquables (viaducs, ponts, murs de soutènement...) et est exploitée (par l'association Agrivap) touristiquement l'été sur la portion Ambert-La Chaise-Dieu. Mais aujourd'hui la très grande majorité des ouvrages patrimoniaux qui la jalonnent se trouvent masqués par la végétation et ne sont plus visibles. Par ailleurs, l'expérience paysagère offerte par le train touristique n'est pas satisfaisante car les points de vue sont trop peu nombreux et le trajet s'effectue principalement au travers d'un couloir végétal assez fermé.

Interaction(s) avec d'autres actions du plan de paysage

-  → OQP1 / Action 1.1
-  → OQP3 / Action 1.1
-  → OQP5 / Action 1.1

OBJECTIFS DE L'ACTION

La mise en place d'un plan de gestion paysager de la ligne ferroviaire apparaît alors comme essentielle. À la fois pour redonner des vues depuis la route vers les ouvrages d'art de la voie ferrée, mais également depuis la voie ferrée vers les grands paysages et éléments de patrimoine remarquable. Rouvrir des vues sur les endroits clés du tracé ferroviaire et plus spécifiquement le long de la portion touristique doit permettre d'offrir une meilleure expérience paysagère aux usagers du train.



Éléments indicatifs de calendrier

2018 – Conduite en partenariat (Parc Livradois-Forez et Syndicat Ferroviaire) d'un stage pour la mise en place d'opérations pilotes de réouvertures paysagères le long de la voie ferrée. Sollicitation des différents acteurs : Agrivap, CRPF, ONF, Contrats de rivières...

Fin 2018 – Réalisation des travaux et mise en place des recommandations de gestion sur les sites étudiés dans le cadre du stage

2019 – Réalisation de travaux sur certains sites étudiés dans le cadre du stage. Identification d'autres sites et poursuite du travail de réouverture paysagère le long de la voie ferrée.

CADRAGE PRATIQUE



LOCALISATION DE L'ACTION

Sur l'ensemble de l'itinéraire de la voie ferrée



PUBLICS CONCERNES

Syndicat mixte ferroviaire Livradois-Forez, CFHF, AGRIVAP, acteurs touristiques



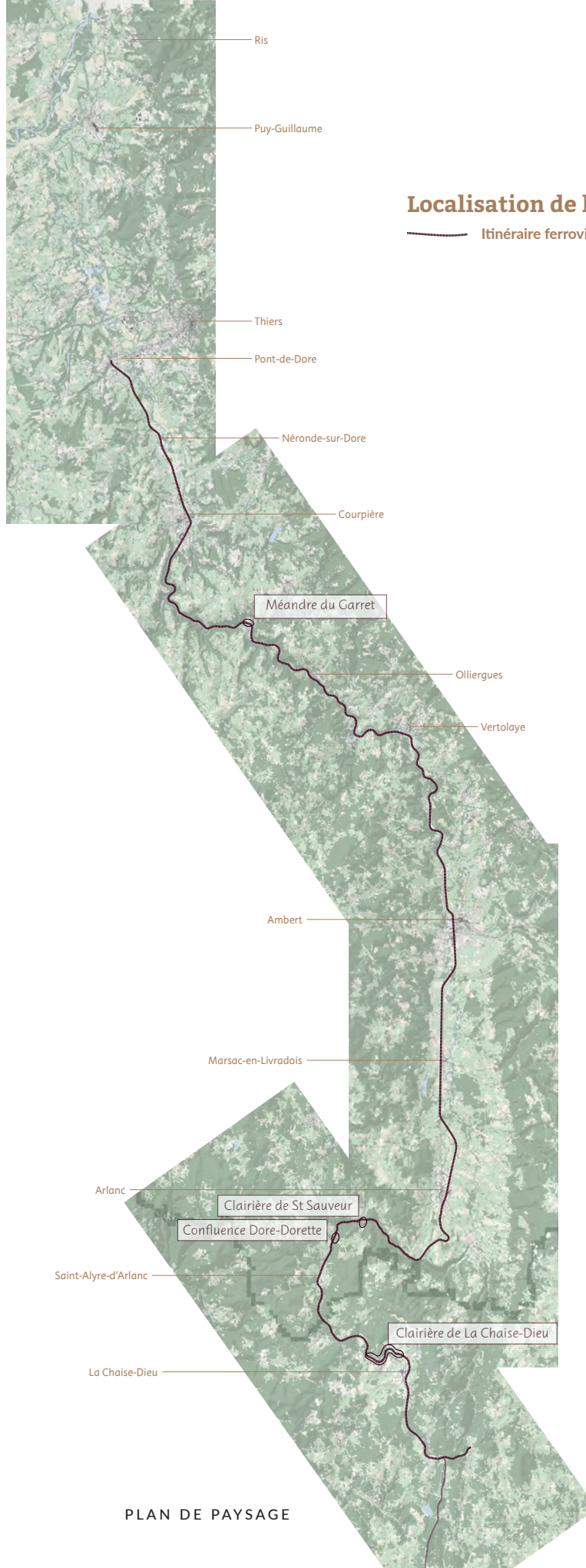
MAITRE(S) D'OUVRAGE

Syndicat mixte ferroviaire Livradois-Forez



PARTENAIRES

Collectivités, PNR LF, CRPF, Chantiers d'insertion



Localisation de l'action

— Itinéraire ferroviaire

Ris

Puy-Guillaume

Thiers

Pont-de-Dore

Nérondes-sur-Dore

Courpière

Méandre du Garret

Olliegues

Vertolaye

Ambert

Marsac-en-Livradois

Arlanc

Clairière de St Sauveur

Confluence Dore-Dorette

Saint-Alyre-d'Arlanc

Clairière de La Chaise-Dieu

La Chaise-Dieu



PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

L'objet de la présente action est de conduire des opérations-pilotes de réouverture de points de vue vers et depuis la voie ferrée afin d'en améliorer l'expérience paysagère. Le travail à mener s'établit en deux temps :

Approche paysagère // Un travail de documentation et un important travail de terrain préalable porteront sur une portion de la voie ferrée définie comme prioritaire. Ce travail permettra d'identifier et de localiser précisément les ouvrages d'arts et éléments patrimoniaux qui jalonnent la voie ferrée ainsi que les points de vue majeurs existant depuis et vers la voie ferrée. L'objectif est d'identifier sur le linéaire retenu les percées visuelles aujourd'hui masquées par l'enfrichement et qui présentent un vrai intérêt paysager.

Dimension opérationnelle // Suite à l'approche paysagère, un ou plusieurs sites pilotes seront identifiés afin d'y mener des opérations de réouverture de points de vue. Il s'agira donc d'organiser ces opérations pilotes (coupes, remise en prairie...). Cette phase nécessitera un important travail d'animation de projet avec l'identification du foncier, des propriétaires concernés, des acteurs ainsi que le montage de chantiers jusqu'à la réalisation des travaux et la mise en perspective de modes de gestion durable des espaces réouverts.



[Photo ci-dessus]

Effet de masque végétal par les résineux empêchant la vue sur l'abbaye de La Chaise-Dieu

RÉFÉRENCES

RÉFÉRENCES DE TERRAIN



[Photo ci-contre]

Travaux de réouverture entrepris au niveau de la confluence entre Dorette et Dore en amont de Saint-Sauveur-la-Sagne (Puy-de-Dôme)



ARRÊT

S

VOIE 1

2

[Photo]
Train touristique Agrivap,
au départ d'Ambert.

ACTION 3.2 / Un programme de développement touristique coordonné de la voie ferrée

PROBLÉMATIQUE

La problématique de la réouverture paysagère des points de vue depuis et en direction de la voie ferrée n'est pas le seul enjeu posé sur l'avenir touristique de l'axe ferroviaire. Son accessibilité et son parcours (notamment par d'autres modes de déplacement), la valorisation des points de contact avec les villages (comme les gares, les entrées, les passages à niveaux...) en sont d'autres. Monter à bord d'une vieille machine ne doit pas être la seule expérience de qualité que nous devrions pouvoir vivre le long de cet itinéraire. Le développement touristique de cet itinéraire singulier doit mettre à profit la richesse et les potentiels dont il dispose.

OBJECTIFS DE L'ACTION

Par l'importance que revêt cette ligne ferroviaire dans les paysages de la vallée, il convient dès à présent de la repositionner au coeur d'un projet de territoire. La situation actuelle de la propriété et donc de la maîtrise d'ouvrage de la ligne, par le syndicat ferroviaire est aujourd'hui un atout pour mettre en perspective la valorisation progressive de cet héritage dans les années à venir. Cet avenir passe par la réinvention d'un rapport entre cet équipement et la vie de la vallée. A ce titre, les réflexions devront associer largement les acteurs locaux (collectivités, habitants...).

Cette action répondra à trois objectifs principaux :

1. Celui d'interroger d'autres hypothèses d'utilisation de la voie ferrée dans un but touristique comme le vélo-rail, la randonnée...
2. Celui d'inventer collectivement un récit à transmettre en portant une attention à la manière de dire et de voir les paysages de la vallée lors des visites commentées (à bord du train, par exemple) ou sur les dispositifs de communication touristique liés à la vallée.
3. Celui de mener une réflexion en termes d'aménagement sur l'ensemble des gares dans leur relation aux bourgs et villages et leur capacité à « faire espace public » en s'ouvrant vers d'autres lieux (Dore, D906...).

CADRAGE PRATIQUE



LOCALISATION DE L'ACTION

Sur l'ensemble de l'itinéraire et ponctuellement sur des lieux stratégiques



PUBLICS CONCERNES

Elus, techniciens, habitants



MAITRE(S) D'OUVRAGE



Syndicat mixte ferroviaire, AGRIVAP, EPCI dans le cadre de leurs compétences propres (tourisme)



PARTENAIRES

PNR LF, CAUE (43 et 63)

Interaction(s) avec d'autres actions du plan de paysage

-  OQP4 / Action 3.1
-  OQP5 / Actions 2.1 et 3.2



Eléments indicatifs de calendrier

2019 - Mobilisation d'un groupe technique pour la finalisation d'un cahier des charges en vue du recrutement d'une équipe pluridisciplinaire chargée d'accompagner ce groupe technique dans ces travaux de programmation.

2019 - Elaboration de l'étude en question

2020 - Mise en place des premières opérations pilotes

PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

Il s'agit de proposer un projet cohérent et positionner la ligne ferroviaire comme un possible élément fédérateur des offres de découverte de la vallée. Un travail préalable d'inventaire et de bilan des connaissances relatif à l'histoire de cet aménagement sera nécessaire. De cette matière doivent progressivement se dégager des éléments de programmation en termes :

- de contenu d'un récit-support de visite autour du sujet de la voie ferrée, son histoire, ce qu'elle donne à voir, les territoires traversés...
- d'aménagement des espaces de la voie ferrée : notamment gares, plateformes ferroviaires, arrêts, ouvrages divers...
- de nouvelles pratiques et connexions relatives à certains tronçons de la voie : vélo-rail, randonnées...

Dans ce sens, les travaux seront conduits dans une approche globale et mobiliseront une équipe pluridisciplinaire rassemblant les compétences à la fois en histoire et médiation culturelle ainsi qu'en architecture et paysage.

L'approche en termes d'aménagement se concentrera sur certains lieux stratégiques (cf. carte ci-contre). Il s'agira pour chacun de ces lieux de concevoir une programmation en mobilisant notamment l'ensemble des acteurs locaux. Ces programmations localisées devront permettre de mettre sur pied des opérations partenariales d'aménagement dont la suite logique devra conduire à la réalisation de travaux pilotés par des missions de maîtrise d'oeuvre.

SITES-PILOTES

Puy-Guillaume	Ambert
Dorat/Noalhat	Arlanc
Pont-de-Dore	Le Procureur
Courpière	Saint-Sauveur-la-Sagne
Giroux-Gare	Saint-Alyre-d'Arlanc
Saint Gervais-sous-Meymont	La Chaise-Dieu
Olliergues	Sembadel-Gare
Vertolaye	

RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE

Paul Smith, « *Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes* », Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 07 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/705>

RÉFÉRENCES D'AUTRES COLLECTIVITÉS

Projet Canfraneus, une nouvelle vie pour la ligne Pau Canfranc Saragosse, Régions Nouvelle Aquitaine et Aragon, lire à ce sujet, Etude d'opportunité pour la valorisation patrimoniale de la ligne ferroviaire Pau Canfranc Saragosse, 2012. URL : http://canfraneus.eu/wp-content/uploads/2014/02/Etude_opportunitite_valo_patri_pcs-15-89.pdf

Les gorges de l'Allier en train touristique, URL : <https://www.train-gorges-allier.com>
Gares rurales, La résidence de travail commence à l'été 2010, dans la gare même de Corbigny (Nièvre), pour une durée de trois mois. C'est une collaboration avec la 27ème Région, plateforme inter-régionale pour la créativité et l'innovation sociale sur les territoires. Le thème de la démarche porte sur la question du devenir des petites gares rurales, en terme de transports et multimodalités, de services à la population, d'offres culturelles ou de services publics, d'aménagements spatiaux à ré-inventer, d'un patrimoine à investir... URL : <http://www.delaire.eu/coordination-de-projets/gare-rurale-corbigny>

Installée sur le parcours de la voie verte du Cotentin qui emprunte le tracé d'une voie ferrée déclassée, *l'ancienne gare de Périers*, reconvertie en halte pour promeneurs et cyclotouristes, trouve une expression contemporaine avec l'adjonction d'un programme culturel. URL : http://www.nxnw.fr/media_site/upload/SEQUENCE_BOIS_JANV_2011.pdf



[illustrations ci-dessus]

Extrait des flyers publicitaires d'Agrivap, le train touristique du Livradois-Forez.





Maison du Parc
63880 Saint-Gervais-sous-Meymont
Tél. 04 73 95 57 57
Fax 04 73 95 57 84
Courriel info@parc-livradois-forez.org
www.parc-livradois-forez.org

