

# PLAN DE PAYSAGE

## VALLÉE DE LA DORE ET D906



Diagnostic

**Du terrain  
aux objectifs  
de qualité paysagère.**

## Sommaire

<b>ÉDITO</b>	<b>3</b>
<b>PRÉAMBULE</b>	<b>4</b>
Quels paysages, demain, le long de la RD 906 et la vallée de la Dore ?	4
Une problématique posée...	5
<b>UNE TRAVERSÉE DU LIVRADOIS-FOREZ PAR LA ROUTE</b>	<b>9</b>
D'abord, les routes ?	11
Frictions, relations	14
Le temps de la route	19
Les lieux de la route	25
La route médiatrice	27
De la grande route à la rivière... le projet à venir	30
<b>SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DE QUALITÉ PAYSAGÈRE ET DES ACTIONS DU PLAN DE PAYSAGE</b>	<b>35</b>

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<sup>e</sup> trimestre 2018

Parc naturel régional Livradois-Forez  
Maison du Parc - 63880 Saint Gervais-sous-Meymont  
[www.parc-livradois-forez.org](http://www.parc-livradois-forez.org)

© Parc naturel régional Livradois-Forez, Novembre 2018



# ÉDITO



## « Faire de la vallée de la Dore et de la route départementale 906 les reflets de la qualité de vie en Livradois-Forez »

La route départementale 906 traverse le Parc naturel régional Livradois-Forez du Puy-de-Dôme à la Haute-Loire. Véritable axe structurant du territoire, elle permet de découvrir et d'appréhender la beauté et la variété des paysages qui composent le Livradois-Forez et plus particulièrement ceux de la vallée de la Dore. Toutefois depuis plusieurs années, ces paysages tendent à se banaliser. C'est pourquoi le Parc naturel régional Livradois-Forez s'est donné pour objectif de définir un programme global d'aménagement de cette vitrine du territoire à travers l'élaboration du « Plan de paysage route départementale 906, vallée de la Dore ». Cette démarche, reconnue et soutenue par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, a permis de conduire un projet partagé en concertation avec les partenaires concernés : les deux Départements, les communes, les habitants.e.s... Ce projet ambitieux traite de tous les enjeux liés à la préservation et à la valorisation des paysages dans toutes leurs dimensions, qu'il s'agisse des questions

d'agriculture, de gestion forestière, d'aménagement, de patrimoine, d'infrastructure, de biodiversité, de culture, de tourisme ou encore de gestion de l'eau.

Le plan d'actions du Plan de paysage témoigne de la transversalité de la démarche en proposant d'atteindre plusieurs « Objectifs de Qualité Paysagère » ambitieux : Eviter la banalisation des aménagements routiers le long de la D906, Redonner accès et à voir la rivière de la Dore, Rouvrir des panoramas et des points de vue sur les paysages du Livradois-Forez, Valoriser le patrimoine industriel et ferroviaire qui compose la vallée sont autant d'objectifs à atteindre !

Le Plan de paysage propose des actions concrètes qu'il convient aujourd'hui de mettre en œuvre collectivement afin de répondre aux ambitions que nous nous sommes fixées ensemble, acteurs publics et acteurs privés.

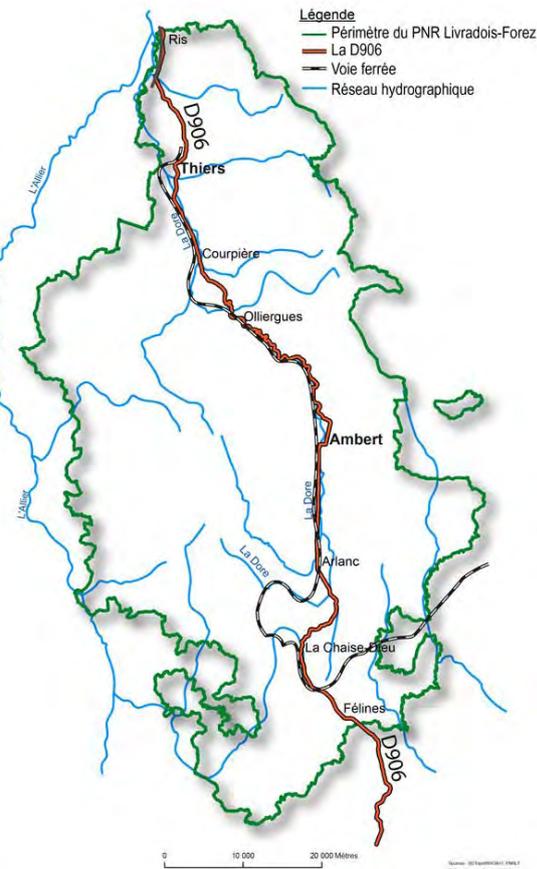
### **Tony BERNARD,**

Président du Parc naturel régional Livradois-Forez, Maire de Châteldon

### **Annie CHEVALDONNÉ,**

Vice-Présidente du Parc naturel régional Livradois-Forez en charge de l'aménagement et de l'urbanisme, Conseillère départementale du Puy-de-Dôme

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



[Carte ci-dessus]

La D906 et 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. 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.

## Qu'est ce qu'un Plan de paysage ?

Le paysage est un bien commun dont nous sommes les dépositaires. Comme tout héritage il doit, pour rester vivant, s'adapter aux évolutions contemporaines qui le transforment. Le Plan de Paysage est une démarche de projet dont l'objectif est de faire réfléchir ensemble habitants, usagers et aménageurs pour élaborer des stratégies d'adaptation qualitatives, choisies et partagées afin d'en préserver la qualité.

La mise en œuvre d'une politique d'aménagement durable du territoire passe par une bonne gestion des paysages « du quotidien », garante de l'accès pour tous à un cadre de vie de qualité. Dans cette logique, le renforcement de la prise en compte du paysage dans les politiques publiques constitue un enjeu majeur.

Le Plan de Paysage est un outil de prise en compte du paysage. Il permet d'appréhender l'évolution et la transformation des paysages de manière prospective, transversalement aux différentes politiques à l'œuvre sur un territoire, et de définir le cadre de cette évolution, sous l'angle d'un projet de territoire.

De plus, en proposant le paysage comme entrée privilégiée des problématiques du territoire et comme outil de médiation entre les différents acteurs qui le façonnent, le Plan de Paysage conforte une démarche qui met en cohérence des projets et des dynamiques à l'œuvre.

Comme le mentionne la Convention Européenne du Paysage, le Plan de Paysage a pour ambition de formuler des Objectifs de Qualité Paysagère (OQP) à l'échelle d'un paysage donné et de les traduire en actions. En effet, le Plan de Paysage ne s'arrête pas au stade des orientations ou des intentions, mais il définit des actions relevant du champ de différentes politiques sectorielles qui façonnent le territoire contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs de qualité paysagère définis.

## Portrait croisé du territoire

Durant le temps de diagnostic, deux démarches parallèles ont été conduites par l'équipe de professionnels en charge du plan paysage.

Le premier temps d'arpentage a été réalisé par un paysagiste-chercheur durant 3 jours à la recherche d'endroits pour observer, dessiner et écrire.

Un second temps d'arpentage du territoire s'est fait en compagnie d'invités sur les quatre grands paysages qui composent la vallée de la Dore : le Haut-Livradois, la plaine du Livradois, la vallée de la Dore et Entre Dore et Allier. Ces sessions se sont enrichies de trois autres journées de découverte transversales : une en train, une en bus et une à vélo.

Le portrait diagnostic qui suit est donc le résultat synthétique de ces deux temps de décryptage du territoire dont émergent les enjeux paysagers.

# 1995 > 2016

## 20 années de réflexions et de travaux en lien avec les paysages...

Politiques menées à l'échelle du Parc et des Pays...

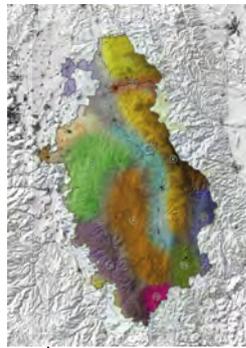
### 1997, Mise en place d'un observatoire photographique

Anne-Marie Filaire, photographie est chargée de la mise en place d'un itinéraire selon la méthodologie dispensée par le ministère en charge de l'Environnement (Itinéraire 12). Parmi les 40 clichés de l'itinéraire, une douzaine concerne directement le territoire de la vallée de la Dore



### 2008, Un schéma paysager pour le Parc

En amont de la révision de sa charte, le Parc élabore son schéma paysager. La vallée de la Dore est décryptée en termes de "Grands paysages", 4 entités la caractérisent depuis sa source jusqu'à sa confluence avec l'Allier : le "Haut-Livradois", la "plaine du Livradois", la "vallée de la Dore", et "Entre Dore et Allier"



### 2009, Une exploration des réseaux écologiques du Parc

Toujours dans le cadre de la révision de la charte, un diagnostic des réseaux écologiques du Parc est conduit. La vallée de la Dore constitue un élément central et importante de la fonctionnalité écologique du territoire.



### 2009, Le SAGE de la Dore

Le Parc accompagne la réalisation du SAGE Dore. Le volet de la communication et de l'implication des acteurs locaux fait l'objet d'un travail ethnophotographique traduit par une exposition photographique commentée.



### 2009, La Charte signalétique

Selon la loi, toute publicité est interdite dans les Parcs naturels régionaux sauf à ce que chaque commune établisse une zone de publicité restreinte. Soucieux de concilier la promotion des activités locales et la qualité des paysages, le Parc a édité une charte signalétique véritable guide méthodologique pour une signalisation conforme à la législation en vigueur et adaptée à l'identité du Livradois-Forez. Ce guide est conçu comme « une base de propositions » et un outil de concertation sur un sujet complexe.

1995

2000

2005

### De 1995 à 1998, des chartes paysagères menées à l'échelle intercommunale

Les collectivités locales (Syndicat Dore-Forez, SIVOM d'Ambert, SIE St Amant-Roche-Savine / St Germain-l'Herm, Communauté de communes du Pays d'Arzac, Syndicat d'Aménagement du Pays d'Accueil de la Chaise-Dieu) encouragées par le Conseil Régional d'Auvergne, se dotent d'outils chartes. Il s'agit pour le territoire de la vallée de la Dore des premières « études » se concentrant spécifiquement sur les questions de paysage. Elles sont, à ce titre, fondatrices d'une première approche paysagère du territoire.

### Depuis que la route existe ! Exploitation, entretien et optimisation du réseau routier départemental

Les départements (depuis avril 2007, et avant eux, les services de l'Etat) ont la responsabilité de la gestion du réseau routier départemental. A ce titre, c'est une intervention permanente de ses services en termes d'investissement et de fonctionnement sur l'ensemble du linéaire de voirie : reprise des chaussées, rectification de tracés, entretien/rétablissement des abords. Sur le secteur en question dans le cadre de ce plan de paysage, il s'agit notamment de la D906, axe structurant de l'est du département du Puy-de-Dôme et du nord de la Haute-Loire.

### 2004, Travaux de requalification des espaces publics d'Olliergues

Une opération de requalification des espaces publics du centre ancien d'Olliergues est conduite par la municipalité. Une grande qualité est apportée au choix des matériaux ainsi qu'à leur mise en œuvre dans ce contexte patrimonial.

### Depuis 2006, les communes et communautés de communes se dotent de règlements de boisement

Depuis la loi sur les territoires ruraux, la réglementation des boisements devient une compétence du département. Celui-ci, par une délibération de cadrage, fixe les orientations, les seuils de surface, les grands principes du règlement et les priorités. Le décret du 30/03/2006 précise les modalités de cette procédure et le rôle du conseil départemental.

Il s'agit de définir des règles de plantation, de replantation ou de semis d'essences forestières sur le territoire d'une commune en dehors des parcelles bâties. Trois types de périmètres de réglementation sont délimités : un périmètre à boisement interdit, un périmètre à boisement réglementé et un périmètre à boisement libre.

Depuis 2006, la quasi-totalité des communes et communautés de communes de la vallée de la Dore ont respectivement élaboré leur règlement.

### Réflexion pour la requalification des espaces publics :

- Ambert

En 2009, la municipalité d'Ambert conduit son Plan d'Aménagement de Bourg (PAB).

Politiques menées à l'échelle locale (communale ou intercommunale...)

(Double-page)

Frise-bilan des politiques publiques et initiatives en faveur du paysage sur le territoire de la vallée de la Dore.



## 2011, la Charte du Parc est renouvelée

«Compte tenu de leur richesse et des risques de banalisation qu'ils encourrent, le Parc Livradois-Forez a pour volonté de bâtir une politique paysagère ambitieuse visant à construire les paysages de demain de manière collective. Il interviendra à trois niveaux :

1. Premièrement, si la connaissance fine des paysages et de leurs éléments constitutifs est une base indispensable pour concevoir une stratégie cohérente, celle-ci ne sera utile que si elle s'appuie sur le regard que portent les habitants sur leurs paysages et sur la diffusion d'une "culture paysagère" commune. C'est pourquoi le Parc entend développer des outils d'animation visant à sensibiliser les habitants et les acteurs locaux aux enjeux paysagers, en particulier par l'expérience de terrain ;
2. Deuxièmement, le Parc souhaite lutter contre les deux principaux risques de dégradation des paysages du Livradois-Forez, à savoir la fermeture par reboisement sur les secteurs les plus isolés du territoire et la banalisation des espaces sur les zones soumises à de fortes pressions résidentielles. Le Parc entend inciter les acteurs locaux à en tenir compte dans leurs projets de planification, d'urbanisme et d'aménagement ;
3. Enfin, le Parc entend agir de manière particulièrement volontariste sur les sites et les espaces paysagers les plus remarquables du Livradois-Forez, en aidant les acteurs locaux à définir des stratégies locales spécifiquement dédiées aux paysages et à être particulièrement attentifs aux aménagements envisagés."

## Depuis 2011, "Habiter autrement" les centres-bourgs

L'accroissement de la vacance et de la désertification des centres-bourgs en raison d'un habitat inadapté aux modes de vie contemporains nuit à la qualité du cadre de vie et à l'attractivité de ces ensembles urbanisés, contribuant à la fragilisation d'un territoire. Le maintien et l'accueil de populations conduisent à la construction de logements standardisés en limite de bourg et à l'émergence d'un habitat dispersé. Les services et commerces suivent (ou précèdent) bien souvent ces mouvements centrifuges.

Le programme "Habiter autrement les centres-bourgs" consiste à concevoir et tester une démarche de projet permettant d'accompagner les collectivités et les professionnels de l'ingénierie urbaine vers le renouvellement, l'ilot par l'ilot ou par groupe d'îlots, de l'habitat des bourgs et villages.

Dans la vallée de la Dore, Courpière, dans ce cadre, a bénéficié de réflexions dans ce sens, puis Olliergues, à l'échelle de l'îlot "Gouttefangos" et dernièrement Ambert.

## 2014, un "voyage impressionniste" sur la Dgo6

Le Parc, souhaitant que la traversée de son territoire par la Dgo6 constitue une réelle motivation à découvrir le Livradois-Forez, une alternative attractive aux grands axes Nord Sud de la vallée de l'Allier et de la Loire, lance une action de médiation paysagère dont l'objectif est double :

- Rendre cet axe attractif sur le plan paysager
- Mobiliser et responsabiliser les riverains et gestionnaires afin de pérenniser cet objectif de qualité dans les futurs projets susceptibles d'impacter les paysages.



## 2015, le SCoT Livradois-Forez

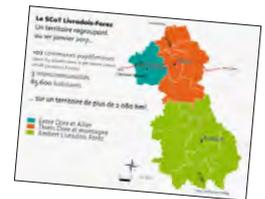
Le périmètre du SCoT Livradois-Forez couvre 12 communautés de communes situées sur tout ou partie du territoire du Parc Livradois-Forez et l'intégralité du Pays Vallée de la Dore (au 1<sup>er</sup> janvier 2017).

Ce périmètre est en quasi-totalité situé sur le territoire classé « Parc naturel régional » déjà couvert par une charte avec laquelle le SCoT devra être compatible, considérant par ailleurs que le reste du territoire du Parc est en majorité couvert par des SCoT approuvés ou en cours d'élaboration.

Ce périmètre permet aussi d'atteindre une taille critique : 85 617 habitants (INSEE, population totale 2013), 102 communes, et avec un réseau de villes et petites villes structurantes.

Son élaboration est en cours.

Par ailleurs, un travail (diagnostic et stratégique) concernant le commerce et l'artisanat a été conduit permettant de poser les bases d'une note stratégique validée en 2016 par le comité syndical du Parc.



## 2011, PER Voie ferrée du Livradois-Forez

Projet de développement du fret ferroviaire et création du syndicat ferroviaire.



## 2012, La Charte forestière du pays d'Ambert

Les 7 communautés de communes de l'arrondissement d'Ambert se sont investies depuis 2010 dans la mise en place d'une Charte forestière de territoire. Cette démarche, issue d'une concertation avec l'ensemble des acteurs de la filière forêt-bois, s'est traduite par l'élaboration d'un plan d'actions, validé en 2012. La Charte forestière aborde une multitude de thématiques, depuis le développement de la filière bois, jusqu'à la valorisation touristique des espaces forestiers, en passant par la préservation de la biodiversité.

## 2010-2018 Lancement des travaux de restauration de l'ensemble abbatial de la Chaise-Dieu

Dans le cadre du projet conduit par le Syndicat Mixte Projet la Chaise-Dieu. Des travaux de requalification des espaces publics de la rue principale de la Chaise-Dieu ont été réalisés en préalable à ce grand projet (2004-2009).

## Réflexion pour la requalification des espaces publics :

### - Marsac-en-Livradois

En 2012 et 2013, la commune de Marsac a porté une réflexion globale sur l'avenir de son centre-bourg. Cela s'est traduit notamment par la construction d'une maison médicale en bord de Dgo6.

### - Sembadel-Gare

En 2012, la municipalité a souhaité réfléchir à la requalification des espaces publics du village et notamment la traversée par la Dgo6. Un avant-projet global a été élaboré.

## + Réflexions globales :

### - l'avenir du centre-bourg de Courpière

Dans le cadre de la démarche "habiter autrement les centres-bourgs", la réflexion de programmation architecturale, urbaine et paysagère intitulée "Cœur de Courpière" est menée.

### - l'avenir du bourg d'Olliergues

Dans le cadre de la démarche "habiter autrement les centres-bourgs", la réflexion de programmation architecturale, urbaine et paysagère "Olliergues 2030" est conduite.

## Réflexions globales : l'avenir du centre-bourg d'Ambert

Dans le cadre de la démarche "habiter autrement les centres-bourgs", la réflexion de programmation architecturale, urbaine et paysagère intitulée "Parc des Mutations Urbaines" est menée.

## Travaux :

### - à Vertolaye

En 2015, la commune de Vertolaye entreprend des travaux de requalification des espaces publics au niveau de la Place de Dore sur la Dgo6.

### - le long de Dore

Dans le cadre des Contrats Territoriaux du SAGE Dore, des travaux de suppression de seuils sont réalisés.

## Travaux en cours à :

### - Olliergues

L'îlot Gouttefangos fait l'objet des premières démolitions préalables à sa réhabilitation.

### - Courpière

Faisant suite aux réflexions "CaC", une première opération mixant aménagements de bâtiments et d'esplanade publique est en cours, à l'articulation du centre-ancien et de la Dore.

### - La Chaise-Dieu

Poursuite de la restauration de l'ensemble abbatial

### - Pasières

La commune lance des travaux sur la traversée du bourg.

### - Thiers

L'aménagement de ZA du Felet est réalisé à proximité de l'enchevêtrement 20.

## Réflexions en cours sur :

### - la traversée de Nérone-sur-Dore

La traversée de Nérone constitue un sujet complexe dont la municipalité souhaite se saisir. Des études concernant les réseaux sont en cours.

### - la traversée de La Chaise-Dieu

Parallèlement aux travaux en cours sur la restauration de l'ensemble abbatial, et suite aux réflexions portées par la médiation paysagère des réflexions sont en cours sur l'hypothèse d'une requalification et/ou un contournement.

### - l'aménagement de "connexions douces" le long de la Crédogne à Puy-Guillaume

La municipalité souhaite s'appuyer sur la présence de la rivière pour remailler le réseau d'espaces publics du bourg dans une logique d'amélioration du cadre de vie.

### - l'entrée de ville de Thiers

Réflexions urbaines, économiques et déplacement sur la ville basse de Thiers.

### - les « Petites Terres »

Les Petites Terres sont des outils numériques pédagogiques et interactifs créés dans le cadre d'un programme de sensibilisation et de vulgarisation destiné aux élus du Parc Livradois-Forez, visant à favoriser la prise en compte de la biodiversité et des réseaux écologiques dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement. Elles ont été co-construites au fil de visites de terrain participatives et de découverte de la trame verte et bleue, réparties sur le territoire du Parc qui ont réuni près d'une centaine de personnes aux mois de juin et juillet derniers (à Saint-Victor-sur-Arlanc, Châteldon, Saint-Ferréol-des-Côtes, et Sauxillanges).





# UNE TRAVERSÉE DU LIVRADOIS-FOREZ PAR LA ROUTE



(Photo)  
Traversée de Paslières par la D906

## D'abord, les routes ?

Nous sommes dans l'âge des routes. Les principes de leur arborescence, le maillage qu'elles forment, ont été définis il y a maintenant près de trois siècles. Sans l'efficacité des routes et des relais de poste, il n'y aurait pas eu de propagation possible des idées, d'uniformisation progressive des langues et des prix, de système administratif efficace. La route, plus que toute autre marque humaine à la surface du globe, constitue l'un des instruments les plus efficaces d'un système de souveraineté, d'un ordre social et politique. Elle porte un paradoxe : plus elle accroît son efficacité, à mesure que disparaissent ses imperfections, sa rudesse, moins on la remarque. L'expérience de la circulation reste tendue vers un objectif de fluidité, de non friction, d'évitement de tout obstacle : aujourd'hui guidée par un double informatisé de l'ancienne carte routière, elle tend vers un guidage complet du véhicule, une automatisation de la conduite promise dans quelques années. La forme du réseau routier semble elle-même s'accorder à cet objectif : le symbole et l'instrument de cette transformation continue se trouvent peut-être condensés dans cet étrange objet géographique qu'est le giratoire (le rond-point), dont 30 000 exemplaires ont été installés dans les trois dernières décennies en France. La route demeure une passion vivante (peut-être en particulier dans la société masculine), un objet anthropologique structurant, un repère fondamental de l'action publique. Sur la lancée du discours modernisateur d'après-guerre, les économistes ont produit des formules pour prédire l'augmentation du taux de production en fonction du "stock" d'infrastructures. **Qu'on le veuille ou non, le ruban d'asphalte demeure un horizon plus largement fédérateur que d'autres biens dont la gestion nous incombe : le sol, l'air ou l'eau, dont notre survie dépend pourtant entièrement. Aussi est-il nécessaire de nous attacher à bien regarder, à mieux regarder, cet objet qu'est la route, comme composante du curieux écosystème que l'homme a secrété pour son propre compte. La route peut-elle nous conduire vers ces autres biens, ou en resterons-nous captifs ?**

### Que se passe-t-il ?

*La route D 906 est, à n'en pas douter, une structure majeure des paysages du Livradois-Forez, certains diront même que c'est la colonne vertébrale du Parc. Mais cette route, perçue majoritairement par les usagers, comme une bande de roulement efficace, à force d'aménagement, de modernisation, tend à perdre, peu à peu, de sa qualité. A cette dynamique de modernisation vient s'ajouter une fermeture des points de vue depuis l'axe. Les expériences paysagères du basculement sur les plaines, des points de mire sur les sommets lointains, des "accroches-regards" sur des ouvrages d'art ou d'autres monuments ainsi que les contacts avec la Dore ou la voie ferrée ne sont plus possibles. Les boisements de bord de route et des fonds de vallée voulus ou subis, ou encore les développements urbains opportunistes, nous empêchent désormais de vivre ces expériences.*



[Photo ci-dessus]  
Rond-point dit "du Soldat"  
à l'entrée nord d'Ambert.



[Photo ci-dessus]  
Carrefour de la D906 aménagée  
en échangeur au franchissement  
du col de Piboulet.

(Dessin ci-dessous)

24/08/2016 - Les 1001 lieux du  
Bas-Livradois. Vallée de la Dore /  
Crêtes du Forez et Bois noirs.  
Dessin d'Alexis Pernet

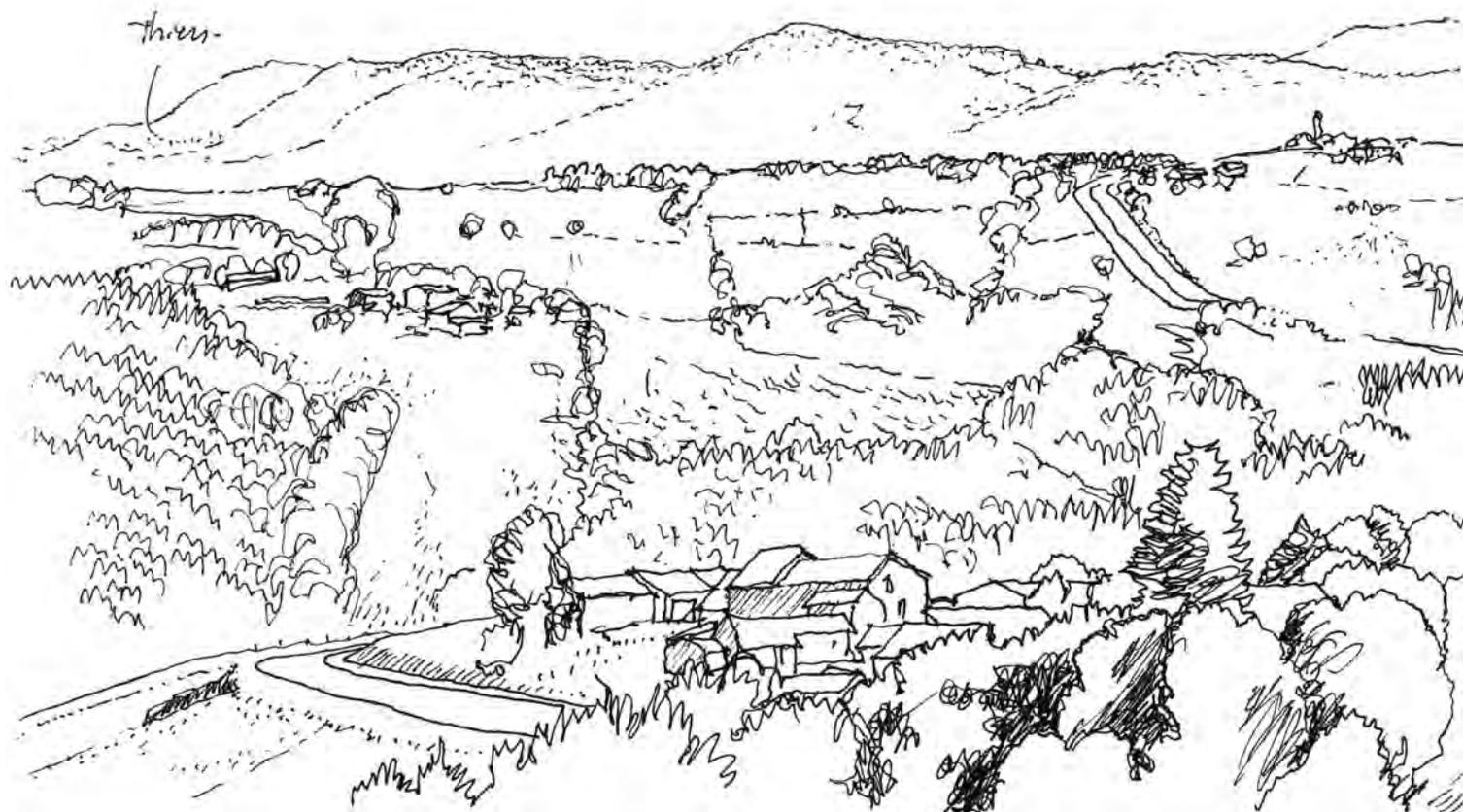
## Quels sont les enjeux ?

- la qualité des aménagements routiers
- la qualité des boisements de bord de route
- la qualité des expériences paysagères depuis la route

## Pour quel objectif de qualité paysagère ?

**OPQ 1** / S'attaquer à la route, pour que la D906 soit une vitrine accueillante du territoire.

Petit détour avant d'aborder le Livradois-Forez. Comme bien d'autres avant moi, j'ai regardé – contemplé – des routes d'Amérique du nord. Leur rectitude est fascinante, tout comme leur capacité à organiser et à fédérer l'habitat humain. Ainsi, peu de maisons se conforment à un autre ordre d'implantation que celui de la route, fut-elle réduite à un simple chemin de terre qu'une lame aplanit chaque année. En aucun autre endroit du globe on aura, semble-t-il, imposé avec autant d'acharnement (et d'ethnocentrisme) l'ordre géométrique euclidien comme principe organisateur de l'espace humanisé. Ce degré est tel que l'on acquiert la capacité de projeter le mode d'occupation d'un espace avant même de le connaître physiquement. La modernité du système en grille se décline en chaque lieu, fabrique chaque lieu, autour et à partir du vide de la voie. En Amérique du nord, il est parfois si difficile de pénétrer à l'intérieur des mailles définies par les routes que le monde commun semble se résumer à l'espace qui se déploie dans leur proximité immédiate. De là peut-être l'importance des récits, littéraires ou ciné-



matographiques, qui mettent en scène les éléments les plus banals de la vie des routes : stations-services, gares routières, abords des petites villes, magasins généraux, jusqu'aux galeries des maisons invariablement tournées vers l'asphalte.

Reporter ce regard dans l'espace français n'est pas chose aisée, en raison de l'important déplacement de toute une partie du réseau vers les périphéries de villes, de bourgs, de villages même : il faut désobéir aux panneaux de signalisation ou aux engins de guidage par satellite pour retrouver la friction, la présence conjointe de l'espace de la grande route et de l'espace habité. Mais ce sont alors souvent des territoires désolés qui se dévoilent ; non pas qu'ils soient absolument désertés, mais nos manières d'habiter nous détournent souvent de la partie exposée, la plus visible, de la maison et de la parcelle. Nous préférons une vie à l'abri des regards, derrière la clôture, la haie et les voilages des fenêtres, derrière la maison même, et réservons des lieux spécifiques pour des usages communs. Ainsi prennent vie (à certains moments) des espaces de places, de placettes, de mails, de rues commerçantes, lorsque les supermarchés (qui vont avec les ronds-points) ne les ont pas rendus obsolètes. Ce qui s'est rompu dans les dernières décennies, c'est précisément l'articulation, la jonction entre la grande route (l'espace de transit) et ces espaces de "moments en commun".



[Photo ci-dessus]  
Bâties vacants dans la traversée  
d'Olliegues.



(Dessin ci-dessous)

22/08/2016 - Ris-Gare. Bord  
de D906.

Dessin d'Alexis Pernet

## Frictions, relations

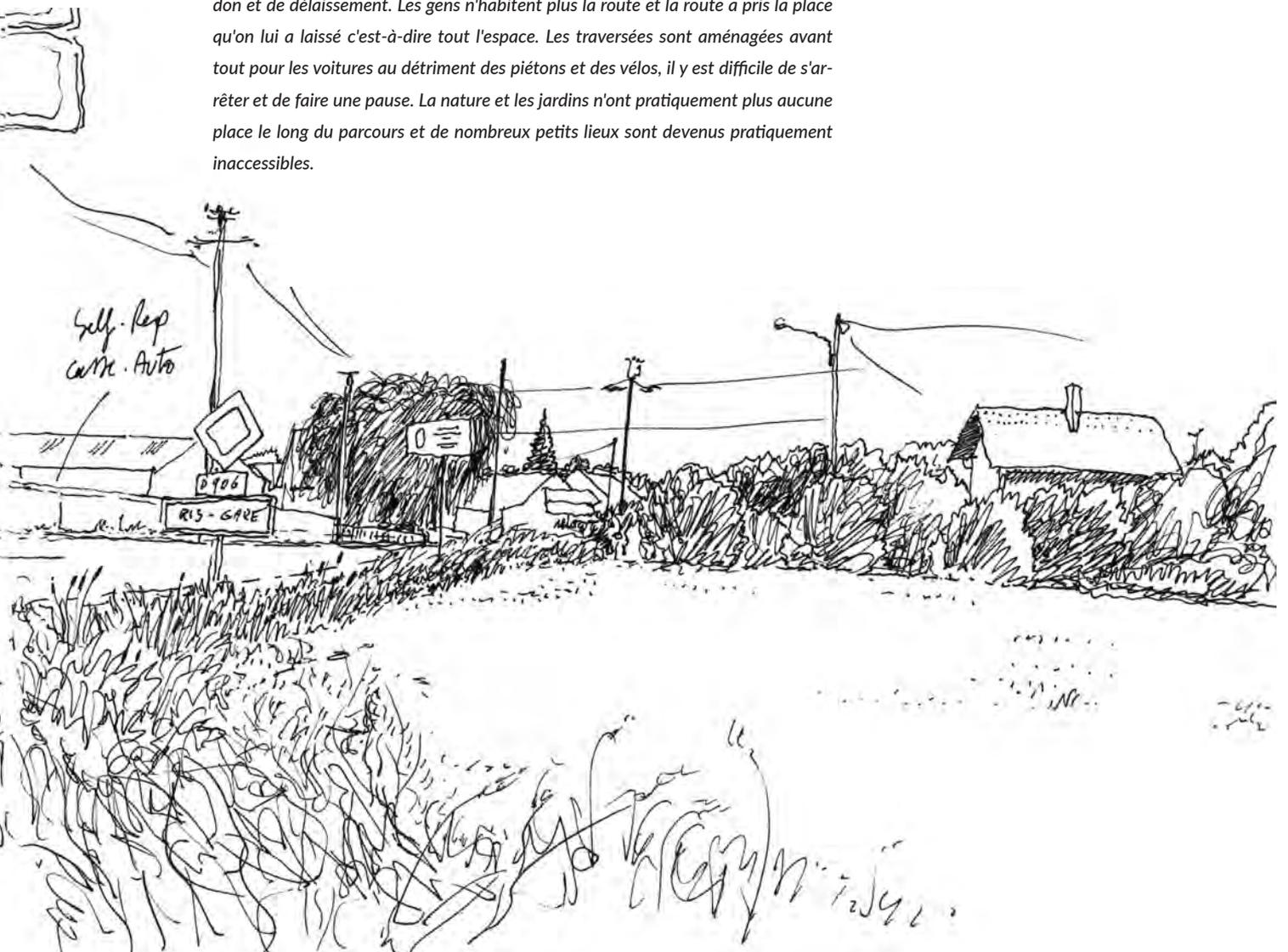
Cette présence, ces frictions, ces connexions possibles ne sont aujourd'hui plus une évidence. Le réseau autoroutier national s'étire et se prolonge désormais par un système de bretelles qui contournent au large les villes. Le nouveau contournement de Vichy aboutit à quelques kilomètres à peine de l'entrée nord du Parc Livradois-Forez. Il fend en deux la couronne forestière qui encadre l'agglomération, avant de passer l'Allier au milieu de la plaine à maïs. Ce n'est qu'à deux kilomètres de Ris que la route semble reprendre son cours normal (et encore : il existait au-dessus de Ris-Gare un vieux tronçon pointé sur le village suivant). Si le trajet de la D906 vers le sud incorpore désormais quelques ronds-points, elle ne passe pas au large des villes. **C'est un autre rapport au temps et aux autres qui s'installe à l'entrée du Parc. Le problème est peut-être que ce rapport s'est profondément altéré et modifié dans le pourtour des agglomérations, au large**



des « plaques urbaines et métropolitaines ». Tout l'enjeu, pour un territoire rural (défini par un autre rapport au temps, à l'autre et au vivant) est de ne pas laisser penser que l'entrée dans cet « autre » s'accompagne d'un sentiment de démission, d'abandon. Il s'agit plutôt du choix assumé d'un territoire qui est différent, qui a encore aujourd'hui quelque chose à offrir au travers de cette différence. Ris-Gare, la première localité traversée par la route, devrait alors se présenter comme un manifeste. Sous quelle forme ?

### Que se passe-t-il ?

La D906, contrairement à de nombreuses départementales, n'évite pas les villages et pénètre les zones habitées jusqu'en leur cœur. Si jadis la présence de la route était attractive pour les villageois et participait à la vie locale, l'augmentation et l'accélération du trafic a fait basculer la plupart des villages dans une forme d'abandon et de délaissement. Les gens n'habitent plus la route et la route a pris la place qu'on lui a laissée c'est-à-dire tout l'espace. Les traversées sont aménagées avant tout pour les voitures au détriment des piétons et des vélos, il y est difficile de s'arrêter et de faire une pause. La nature et les jardins n'ont pratiquement plus aucune place le long du parcours et de nombreux petits lieux sont devenus pratiquement inaccessibles.



(Dessin ci-dessous)

23/08/2016 - Dore-l'Eglise /  
Arlanc. Le site de Livradois.  
Dessin d'Alexis Pernet

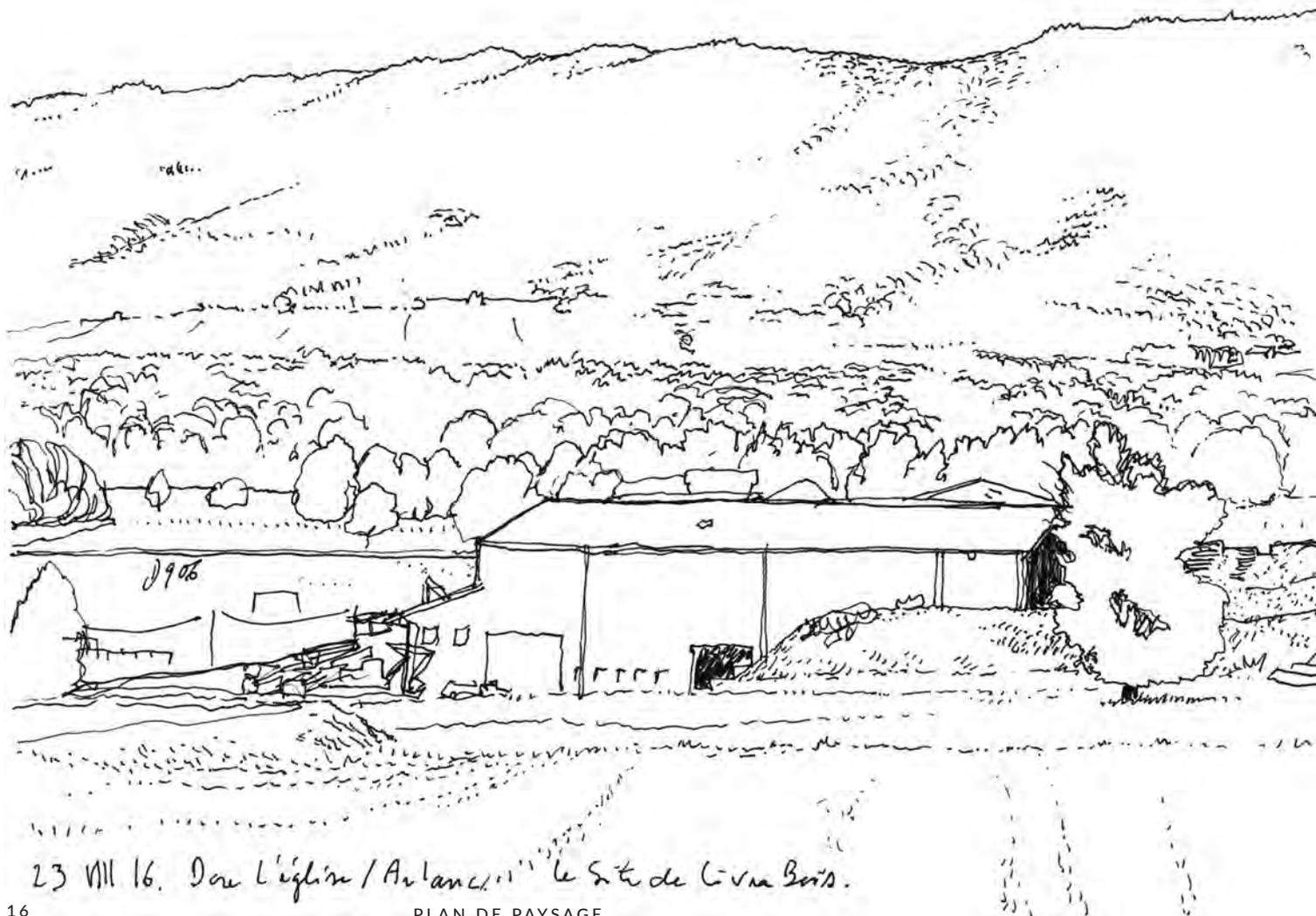
## Quels sont les enjeux ?

- la qualité des traversées de village et la place donnée aux habitants de la route
- la mise en valeur et l'accessibilité des lieux de la route
- la place de la nature et des jardins des bords de route

## Pour quel objectif de qualité paysagère ?

**OQP2** / S'arrêter sur les lieux de la route pour que nous puissions faire une pause sur la D906.

Examinons ces différences. Se rapprocher des riverains de la route, c'est pouvoir entendre leurs histoires, leurs coups de gueule. Ce qu'ils ont à dire a souvent quelque chose à voir avec la route – et en filigrane, ces histoires parlent souvent d'accueil (ou d'absence d'accueil). Un hôtelier du bord de la D906 me raconte ainsi le séjour d'un important PDG, venu en délégation visiter l'une des scieries du Livradois-Forez, où une machine fabriquée par sa société venait d'être

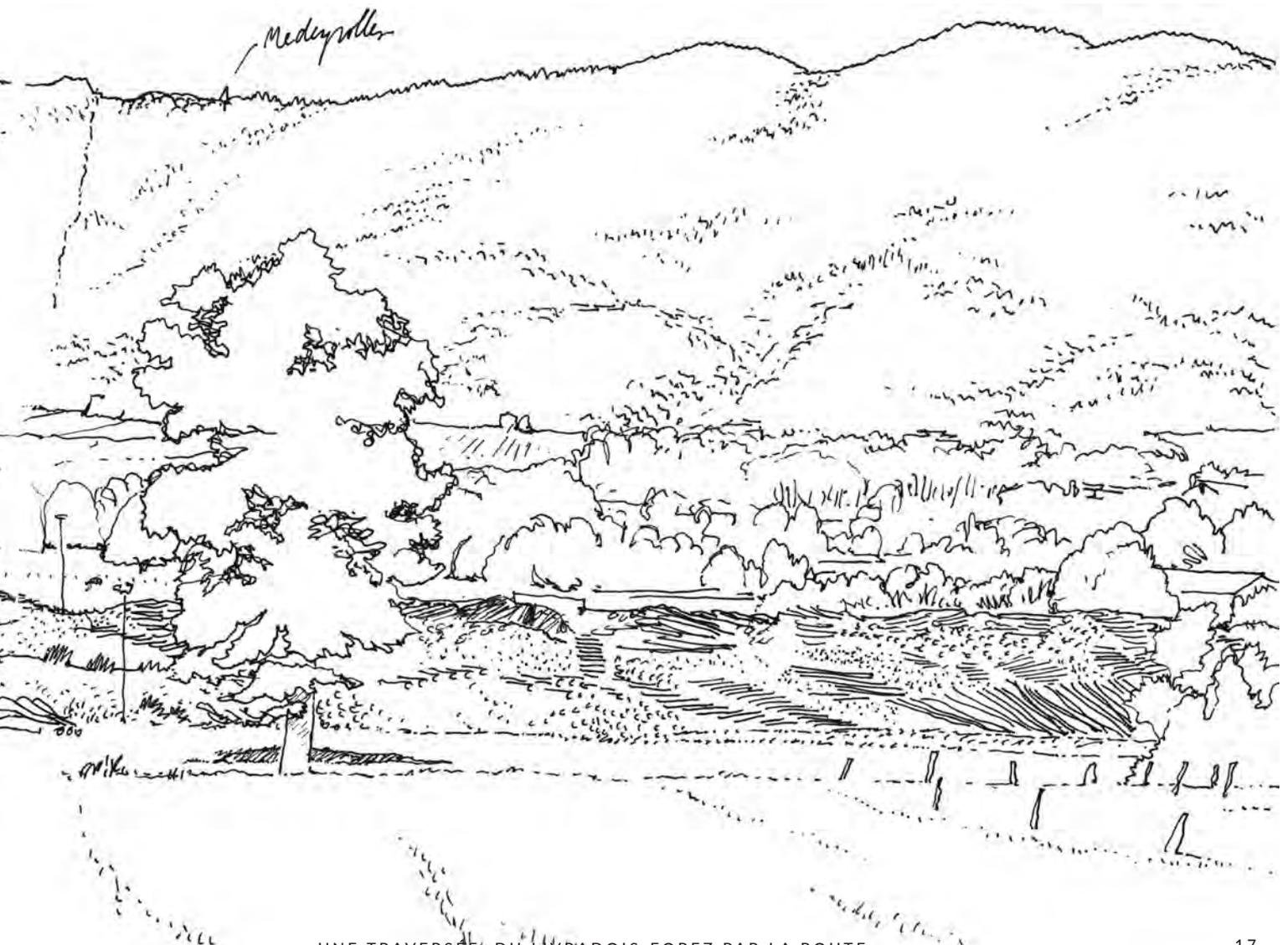


installée. Un soir, l'hôtelier envoie les visiteurs un peu plus loin le long de la route, où ils pourront trouver un dîner raffiné. Ils s'y rendent, et dînent. Mais qu'importe qui ils sont : la patronne les enverra se coucher de bonne heure, pour fermer la cuisine au plus vite et éteindre. **Au-delà de cette expérience (courante en Auvergne), cette histoire relie les hommes, le bois, la route, la nourriture, la langue. Elle parle d'un paysage de la route qui n'est pas uniquement fait d'asphalte, de bordures et de panneaux, mais qui s'habite et se raconte. La route demeure un espace de relations, et quelle que soit la nature de celles-ci, peut-être vaut-il mieux qu'elles puissent continuer à se déployer.**

Assis à la terrasse du Kebab Saint-Jean à Ambert, je profite d'une belle place ombragée, à proximité directe de l'ancienne route nationale. Le trafic routier s'écoule à l'angle de la place. Retiré à proximité des arbres, sur le plateau piéton, j'en suis à la fois protégé, mais non déconnecté. Cette expérience simple, a priori



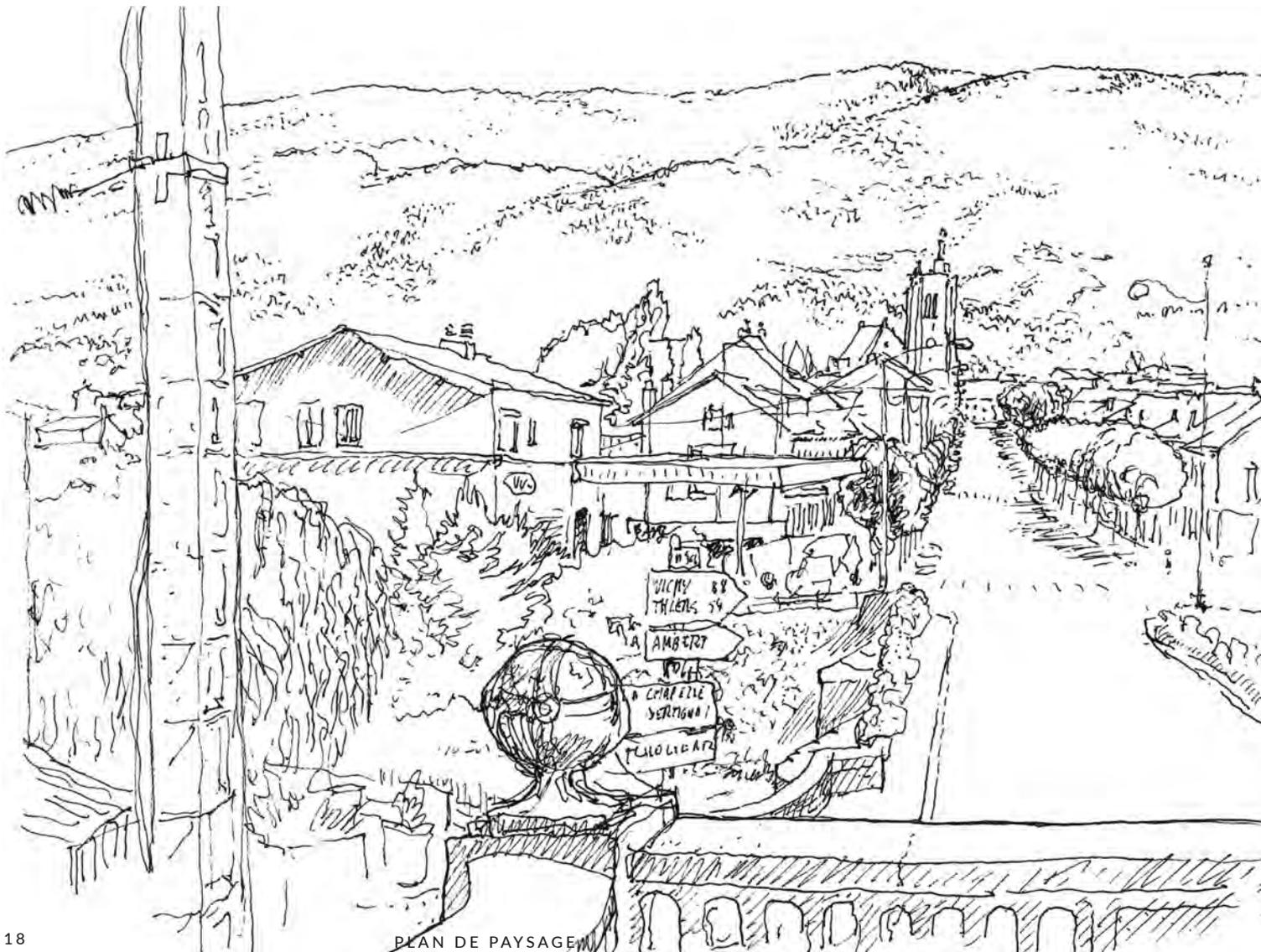
[Photo ci-dessus]  
Café fermé à Marsac-en-Livradois.



(Dessin ci-dessous)

24/08/2016 - Ambert / Colimations  
Dessin d'Alexis Pernet

banale, me rattache à un ancien monde, dont il faudra redire qu'il ne signifie nullement qu'il est dépassé et à remiser aux oubliettes pittoresques de l'histoire. Si je me conformais aux usages qui se sont désormais installés dans la plupart des régions françaises, c'est à l'intérieur d'une cafeteria climatisée de centre commercial que je devrais me trouver, ou bien dans un restaurant rapide franchisé. Quelques arbres malingres (on parlera peut-être un jour "d'arbres de parking" comme on a parlé, un temps, d'arbre cormier ou d'arbre têtard) ne suffiraient pas à tenir ma voiture dans l'ombre, la chaleur renvoyée par l'asphalte rendant impossible toute station prolongée sur cet espace, impossible tout échange, ou tout espoir d'échange. **Ces échanges, rien ne les interdit sur la place Saint-Jean. Rien n'y oblige non plus : c'est dans cet écart que nous aimons souvent nous tenir, selon notre degré de disponibilité. Cette expérience, je la reconduis à Sembadel-Gare, à Arlanc. J'écoute, je parle, ou non.**



## Le temps de la route

Retenons donc que la route, dans l'étroit rapport qui l'unit encore aux villes et villages traversés, n'induit nullement un rapport spécifique à l'autre, qui irait de soi. Mais posons également qu'elle n'en a pas aboli la possibilité, et que nous avons encore à progresser pour faire advenir ces possibles. En examinant le rapport au temps, on pourrait craindre que celui-ci ne s'affirme sur l'unique mode de la lenteur, terme honni du langage de la modernité (ou alors érigé en un culte qui en prend le contrepied). Mais ce serait faire un procès expéditif à la grande route, à la traversée du Livradois-Forez. Rien n'indique, en effet, que le tracé optimal n'ait été atteint, par corrections successives, voire détournement complet du tracé lorsque celui-ci s'avérait dangereux, ou buttait sur l'obstacle. C'est le cas au sud d'Arlanc, où subsistent deux tracés aux profils différents, l'un s'ac-



[Photo ci-dessus]  
Ancien tracé de la N106 sinuant pour sortir des gorges de la Dore sous les Guillaumanches.



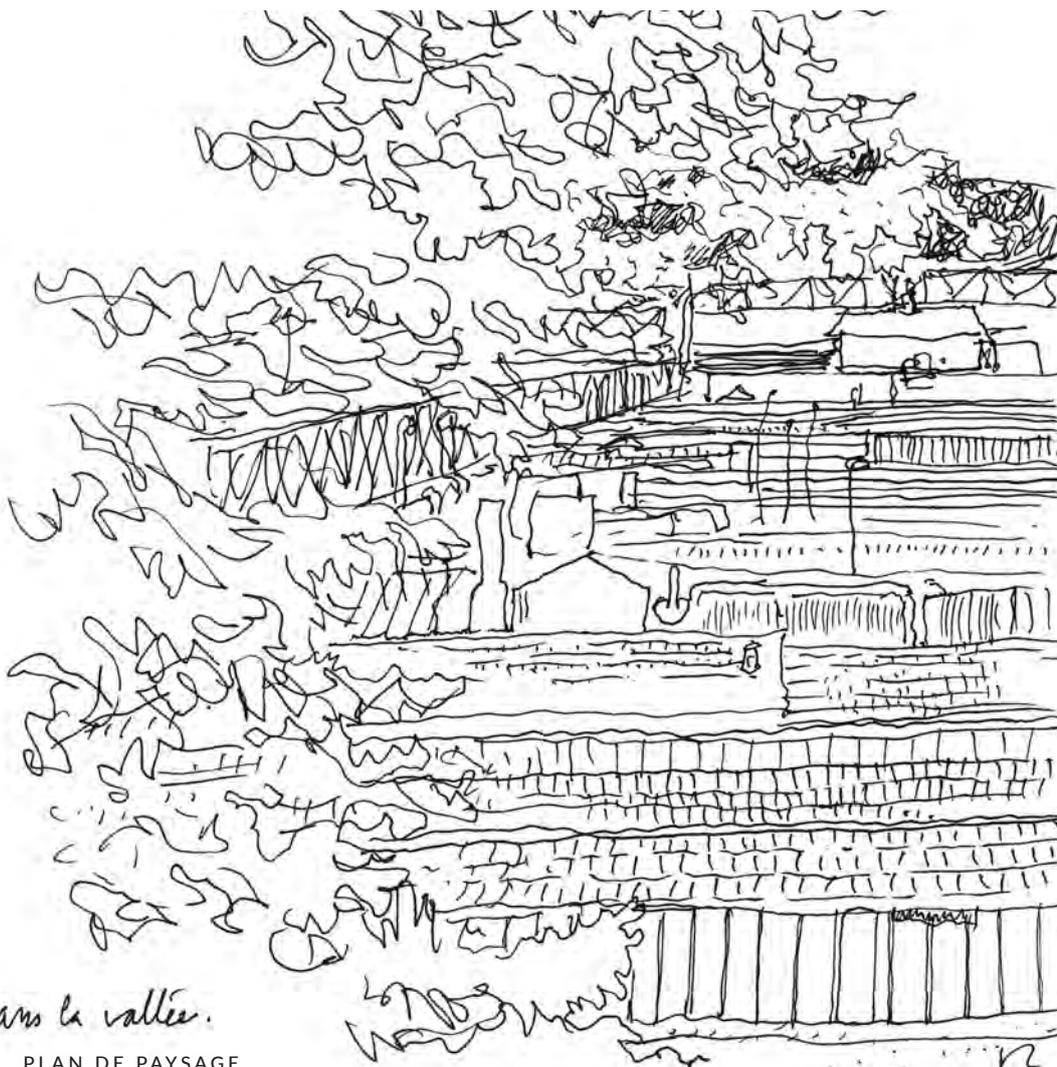
(Dessin ci-dessous)

24/08/2016 - Vertolaye / L'usine  
dans la vallée.

Dessin d'Alexis Pernet

crochant à la moindre combe d'une paroi abrupte, de vieilles forêts occupant un versant sombre ; l'autre, plus récent, traçant une longue ellipse le long du rebord du fossé, offrant une surprenante expérience de plongée à l'automobiliste venu de La Chaise-Dieu. Le long tracé en ligne droite de la plaine d'Aranc ne manifestait-il pas, dès le moment de la création de la route, la volonté de la rendre la plus efficace possible ?

C'est sur une autre approche que celle de la vitesse que se définit le rapport de la route au temps. **Dans cette autre perspective, l'horloge défile pour ainsi dire sur les bas-côtés. La route disparaît au profit de la collection d'objets qu'elle a engendré, sur les bords, manifestation d'un processus de construction, de sédimentation, d'accumulation qui raconte quelque chose de l'histoire humaine.** Apparaît alors une certaine strate de l'histoire industrielle du territoire : pas toutes les strates, puisque de nombreux vestiges industriels subsistent avant tout dans le creux des vallées (que l'on songe au patrimoine coutelier ou papetier). La D906 n'en débusque que très peu, et encore faut-il avoir l'œil exercé pour les distinguer. La strate industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle est en revanche bien présente, encore qu'il faudrait savoir exactement quelles activités s'inscrivent dans la première révolution industrielle, et quelles autres s'établissent plus tardivement, au cours du XX<sup>e</sup>



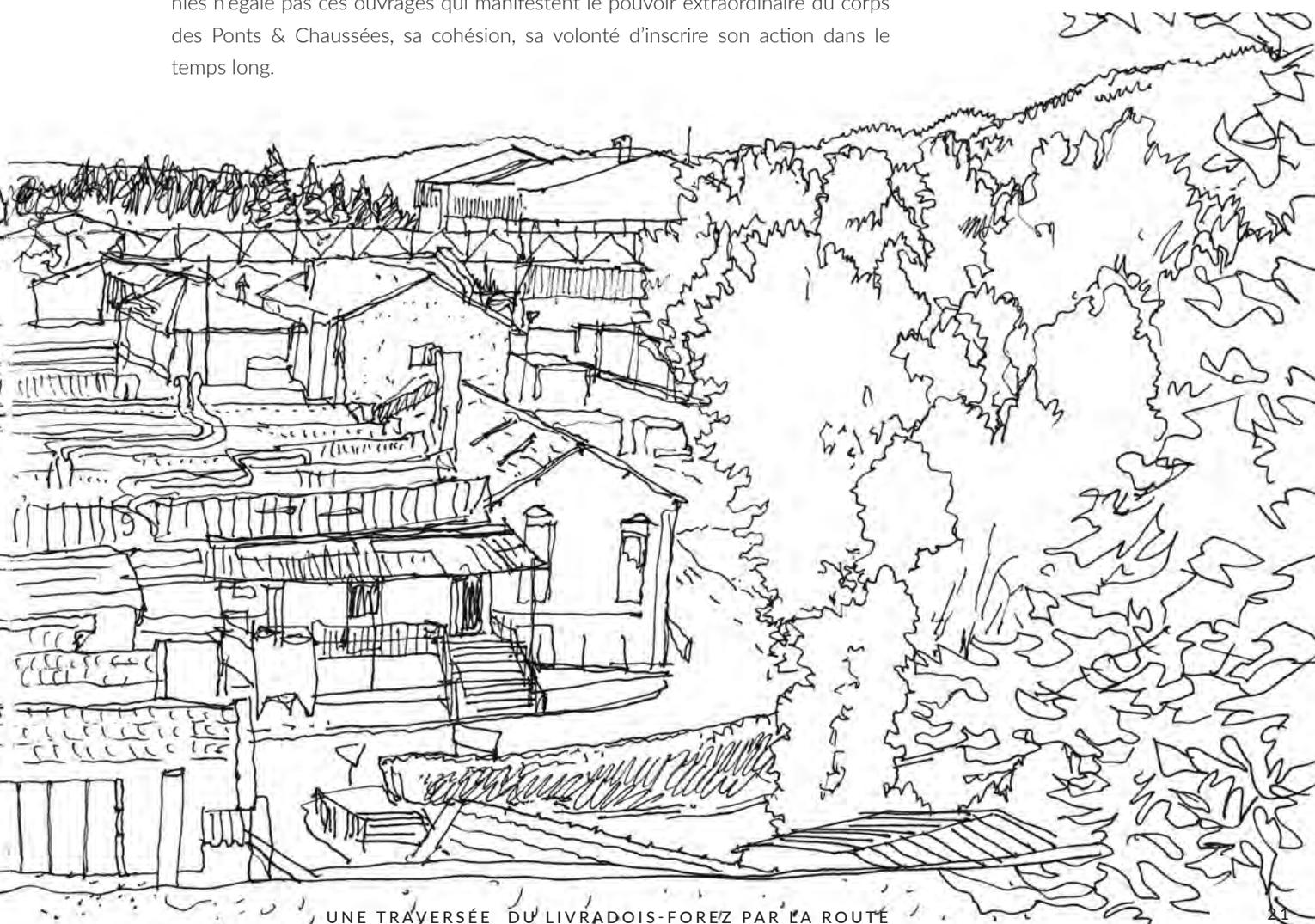
24 VIII 16. Vertolaye. L'usine dans la vallée.

siècle. L'usine pharmaceutique de Vertolaye, déménagée de la région parisienne à l'approche de la Seconde guerre mondiale, déploie ainsi plusieurs générations de bâtiments sur un même site, sans en maquiller aucun. Il en va de même de la cartonnerie de Giroux-Gare, implantée entre Dore et voie ferrée. Les volumes des hangars contemporains racontent peu du process industriel qu'ils abritent. Mais qu'un espace de stockage s'organise autour, et l'histoire reprend, se raconte, s'étale, à l'instar des gigantesques amas de billes, de sciure et de planches aux abords d'Arlanc.

Le temps long de la route, c'est aussi ses repentirs, ses tracés successifs, ses laisses. Ils renferment les vieux hôtels et les cafés qui accueillent riverains et voyageurs ; on y trouve l'ancienne signalétique de la route, qui installe une géographie du proche et du lointain. La plaque installée au lieu-dit Le Procureur indiquait la destination finale de la route nationale, Nîmes, à 257 km (elle a été démontée récemment – toute personne disposant d'informations à son endroit est priée de se signaler). On aurait envie de parler de petit patrimoine routier à son propos, mais l'adjectif « petit » ne convient pas lorsque l'on considère l'ampleur des terrassements, des ouvrages de maçonnerie, avec leur couronnement en demi-cercle. Le design routier normalisé, en béton coulé, des dernières décennies n'égale pas ces ouvrages qui manifestent le pouvoir extraordinaire du corps des Ponts & Chaussées, sa cohésion, sa volonté d'inscrire son action dans le temps long.



[Photo ci-dessus]  
Gare d'Olliergues.

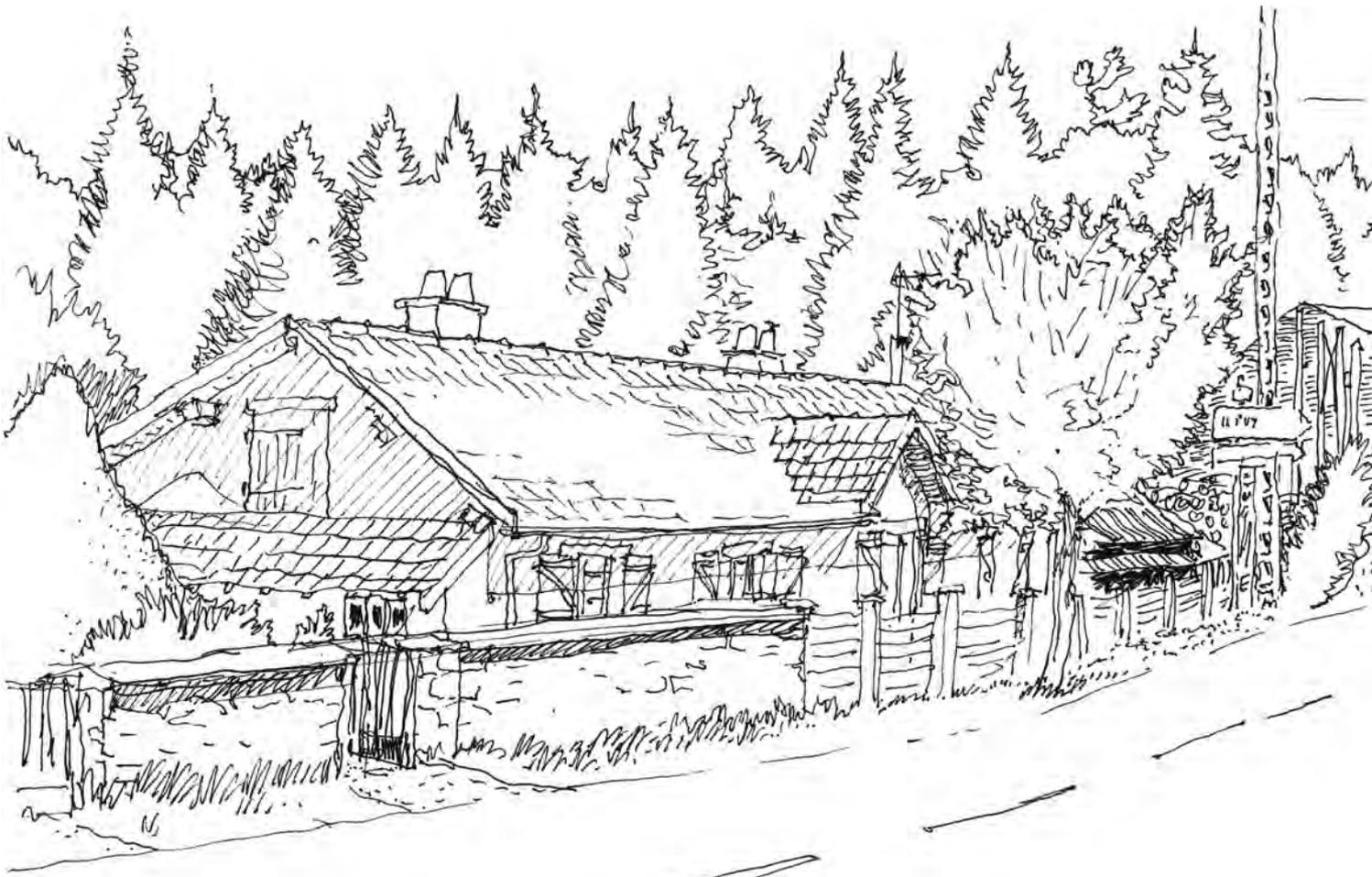


(Dessin ci-dessous)

23/08/2016 - Sembadel-Gare / Au  
Chalet.

Dessin d'Alexis Pernet

Les transformations urbaines induites par l'arrivée de la grande route sont elles aussi à observer et à révéler : redressement des anciens axes de passage ou recréation à neuf d'avenues à l'arrière du parcellaire en place ; installation de nouveaux points de repère ou visée sur un édifice existant, collimations (alignements composés à partir d'un axe structurant) s'observent en de multiples situations. L'axe routier ne se contente pas de sédimenter des objets du passé, les enfilant comme des perles : il est aussi principe organisateur, préfigurant des espaces à venir. La sortie de ville offre un paysage composite et hétéroclite, fabriqué à partir d'objets qui n'ont semble-t-il pas encore trouvé leur juste place : mais en amont, les secteurs aménagés qui ont bénéficié de quelques dizaines d'années d'existence ont modifié leur apparence, rectifié le tir, trouvé des modes de délimitation plus appropriés. **Le développement des arbres d'alignement permet d'installer une figure stable, homogène, à l'avant d'un parcellaire composite.** Qu'une équipe municipale traite ces arbres en émonde, à la manière de têtards rachitiques, et toute la désuétude de l'arrière-plan s'impose,



23 VIII 16 Sembadel-Gare. Au Chalet.

chaque défaut renvoyant aux autres ; que ces arbres atteignent un développement optimal, vertical, et tout l'arrière-plan se trouve élevé, la belle structure absorbant le provisoire ou le mal construit. Le temps de la route est donc un condensé des époques précédentes rapportées sur le linéaire des bas-côtés, mais ce n'est pas un temps arrêté, stable. Des événements se produisent, s'ajoutent les uns aux autres, s'engendrent parfois dans une logique qui leur semble propre. C'est le cas des garages franchisés qui doivent s'adapter au design imposé par leur marque. Comment réagissent les petits, les indépendants ? Le désordre apparent qu'ils entretiennent sur leur devanture est-il leur propre marque, le signe de leur non alignement ? Inventent-ils leur propre design en réponse aux codes des grands groupes ?



[Photo ci-dessus]  
Arbres d'avenue à Ambert..



(Dessin ci-dessous)

23/08/2016 - La Chaise-Dieu /  
Baffour. Bord de D906.  
Dessin d'Alexis Pernet

## Que se passe-t-il ?

La vallée de la Dore et la D906 ont depuis longtemps été des vecteurs favorisant l'installation d'activités ; la voie ferrée marquant un âge d'or dans la vie industrielle de la vallée. Aujourd'hui, les activités se transforment mais l'attraction de la vallée perdure. Les traces industrielles encore présentes s'affirment de plus en plus comme un héritage culturel en attente de reconnaissance. La vision que nous en avons n'est pas toujours positive : manufactures délabrées, bâtis abandonnés, dépôts divers... Changeons de regard sur toutes ces traces d'activités d'hier et d'aujourd'hui pour en redécouvrir les richesses : intelligence constructive, transmission de savoir-faire, technologies de pointe... qui racontent aussi les paysages habités de la vallée.

## Quels sont les enjeux ?

- la redécouverte et la valorisation des patrimoines papetiers, ferroviaires et industriels
- la valorisation de la filière bois et son paysage
- les représentations et la mémoire collective du territoire

## Pour quel objectif de qualité paysagère ?

**OQP5** / Voir et comprendre les patrimoines d'hier et d'aujourd'hui pour que la vallée de la Dore porte une réelle transmission de son héritage culturel



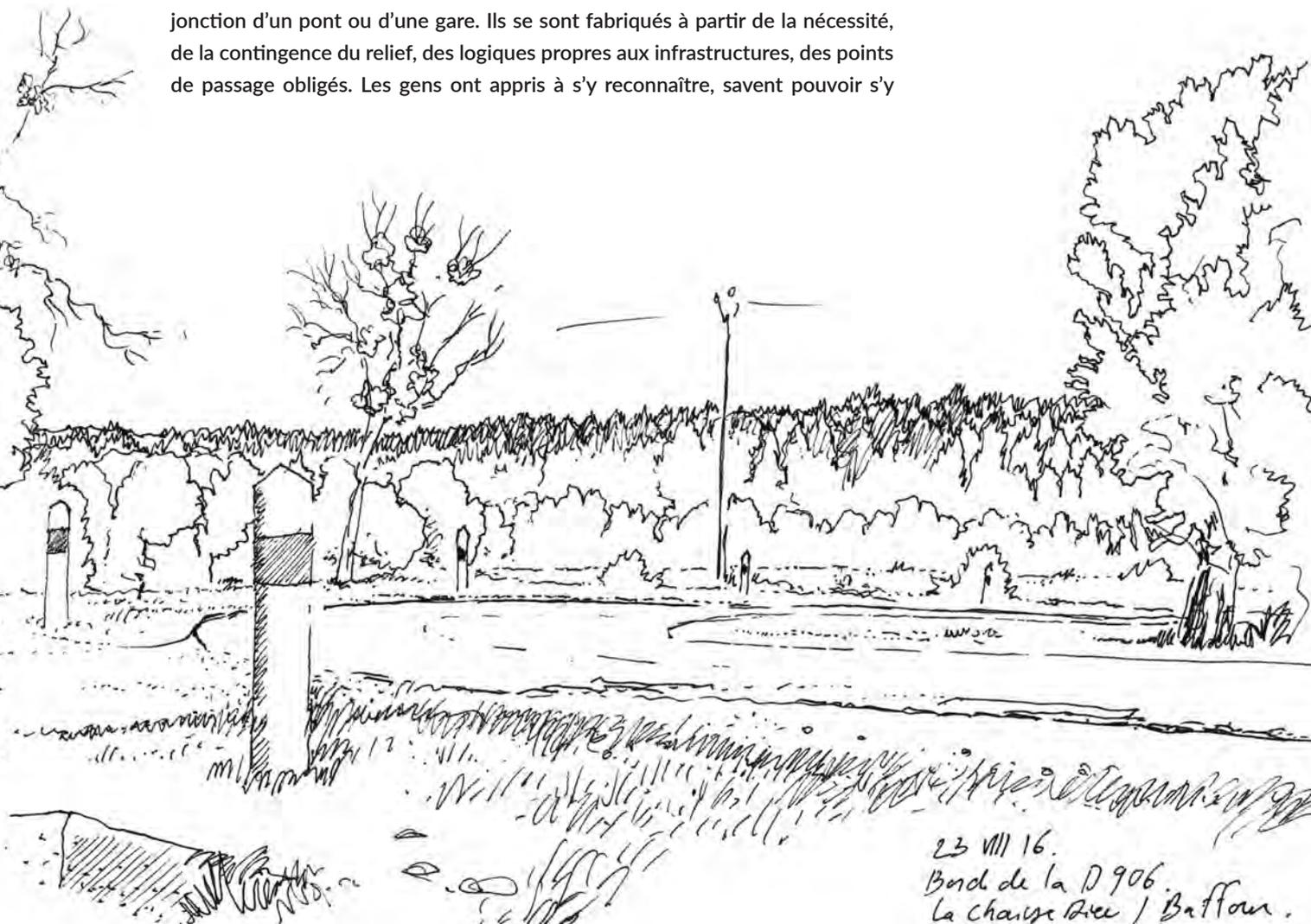
## Les lieux de la route

Nous en venons à présent à examiner une question épineuse, notamment pour les institutions qui ont en charge de veiller à la qualité du paysage. Il faut reconnaître que le paysage routier n'est pas toujours réjouissant, surtout en comparaison de ce que nous avons la chance d'observer tout autour, sur le territoire. Mais dans un autre sens, exiger du paysage routier la même chose que l'espace protégé des secteurs les plus patrimonialisés est un non-sens. Le paysage routier vit, respire, se développe, parfois selon des codes qui n'appartiennent qu'à lui seul. Nous pouvons pester à l'aller sur l'apparent désordre d'un garage automobile, et nous réjouir au retour de le trouver ouvert, avec quelqu'un qui sera capable de résoudre rapidement un ennui mécanique. Nous pouvons nous extasier de la beauté d'un site, mais y trouver le restaurant voisin fermé en dehors de la période estivale. Nous sommes alors heureux de trouver un point de ralliement ouvert tôt le matin, au bord de la grande route. Tout le monde peut faire ce genre d'expériences et de constats.

Il est des lieux de la route, qui n'appartiennent qu'à elle-même. Ce sont souvent des carrefours, des entrées de bourg, des points singuliers comme la jonction d'un pont ou d'une gare. Ils se sont fabriqués à partir de la nécessité, de la contingence du relief, des logiques propres aux infrastructures, des points de passage obligés. Les gens ont appris à s'y reconnaître, savent pouvoir s'y



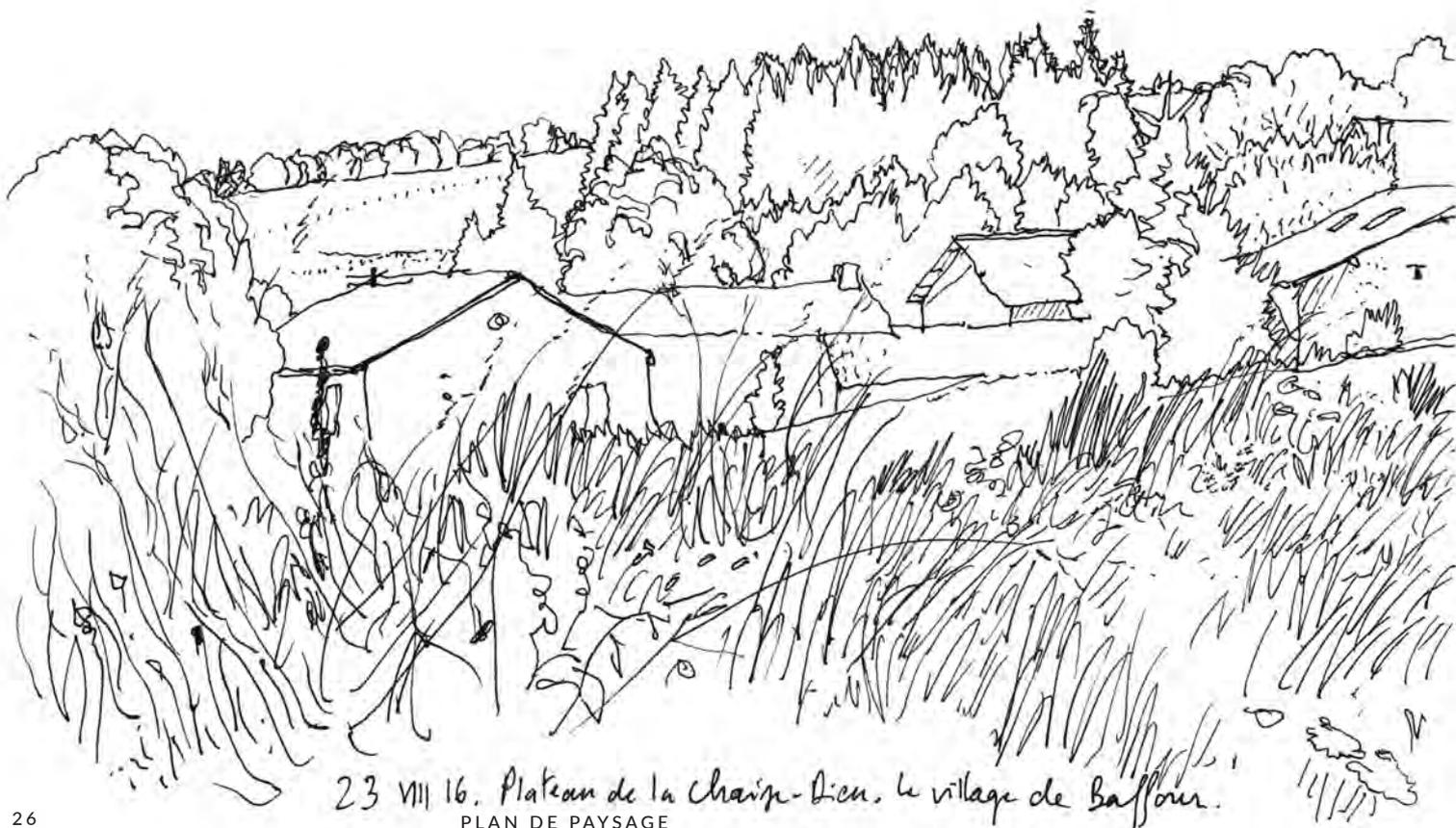
[Photo ci-dessus]  
La station essence à l'entrée de Néronde-sur-Dore.



(Dessin ci-dessous)

23/08/2016 - Le plateau de La  
Chaise-Dieu / Baffour.  
Dessin d'Alexis Pernet

rencontrer facilement, y trouver les produits, outils ou services nécessaires à tous. Cette fonctionnalité du lieu de la route prime sur toute autre considération. Lorsque certains de ces lieux périclitent, c'est un pan de mémoire collective qui s'effrite. Et comme les signes de l'abandon sont parfois plus visibles que les signes d'occupation, c'est un paysage que l'on interprète mal, avec les mauvais outils. Il faudrait réussir à définir ceux qui permettent aux lieux de la route d'afficher sans complexe leur bonne santé, sans trop verser dans un excès de moyens publicitaires. Ces moyens pourraient s'appuyer sur les codes routiers employés jusqu'ici, ne pas craindre par exemple de travailler à partir du mur de couleur et du signe, mais en ajoutant à ces moyens le souci de faire lieu. Faire lieu, ce n'est pas se fondre dans le décor, qui a tout généralement pour que rien ne s'y accorde. C'est peut-être s'entendre sur une forme de délimitation, de seuil, pour s'abriter de la route ; c'est offrir une possibilité d'échapper momentanément au bruit, à la violence du trafic, à la chaleur du goudron. Les lieux de la route sont souvent des lieux modestes, offrant des solutions de débrouille, qui font appel à l'ingéniosité de chacun. La casse automobile ne doit pas être interprétée comme un signe négatif, mais comme un lieu de ressources pour tout un territoire où l'on a le souci de faire durer les choses. **C'est le long de la route que se trouveront aussi les réponses aux besoins actuels de transformer notre rapport à l'énergie, aux transports collectifs — c'est du moins le long de la route qu'une partie de la population trouvera des outils et des solutions, par ses propres moyens.**



23 VIII 16. Plateau de la Chaise-Dieu, le village de Baffour.

PLAN DE PAYSAGE

## La route médiatrice

Pour reprendre un terme désormais courant, la grande route peut donc se définir, au-delà de sa stricte logique routière, comme un « hub » géant, ou plutôt une série de hubs, de nœuds de connexions possibles. Connexions directes, sur les bords mêmes de la route ; mais aussi connexions secondes, valables dans un rayon d'influence défini. Dans cette deuxième acception, un signe demeure toujours présent, directement greffé à la route et au point de jonction. Non loin de La Chaise-Dieu, le petit village de Baffour propose nombre de services d'hébergement, d'approvisionnement en produits alimentaires locaux, et même une pépinière. Les différentes structures ou personnes proposant ces services et produits se sont regroupées pour définir une signalétique commune, placée au carrefour adéquat, le long de la D906. Chaque intersection est donc susceptible d'ouvrir sur un monde. Quelques routes mythiques du territoire s'y branchent, comme celle qui permet d'atteindre les crêtes du Forez. Comment imaginer qu'un tel voyage part d'un banal embranchement routier, protégé d'énormes bordures échappées d'un projet autoroutier ?

Il est parfois difficile de se le représenter, mais la route est directement médiatrice d'un territoire, et en ce sens elle peut se penser comme un objet très épais sur le plan culturel et anthropologique. Or elle reste aussi un objet technique



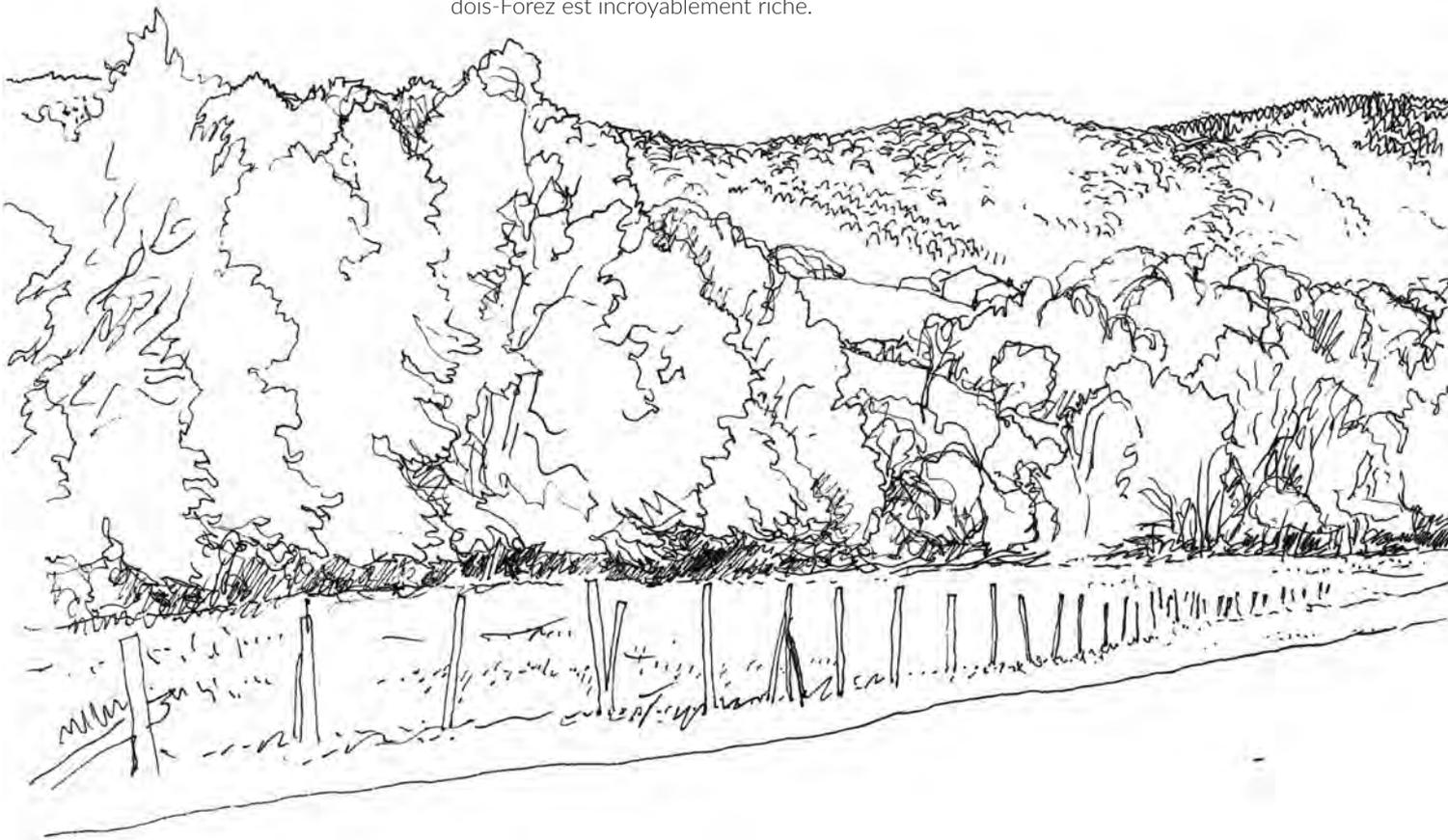
[Photo ci-dessus]  
Cabanes de bord d'étang  
à Marsac-en-Livradois .



(Dessin ci-dessous)

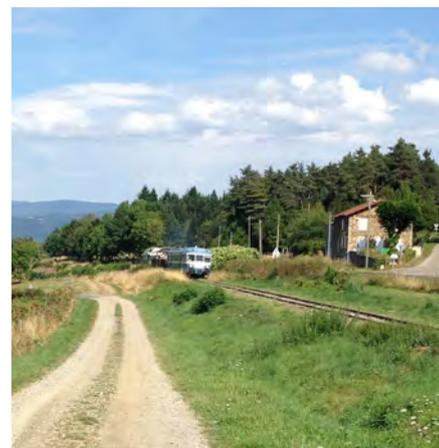
24/08/2016 - Entre Paslières et Thiers / Traversée de la vallée du Dorson .  
Dessin d'Alexis Pernet

réservé aux techniciens des infrastructures de transport. C'est elle qui donne accès, visuellement, aux formes marquantes du territoire, à ses structures dominantes. Mais cette mise en relation est trompeuse, illusoire. L'impression vécue en roulant, à travers le pare-brise, n'est rien en comparaison de l'expérience vécue du territoire, dans sa profondeur. Que la grande route puisse proposer des points d'appel vers des ailleurs, aussi bien que des solutions immédiates (des services notamment), telle est 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.



22 VIII 16. Entre Paslières et Thiers. Traversée du Vallon d'Oizon.

Avec cela, il existe des connexions étranges et indéfinissables, qui peuplent nos imaginaires. Je tiens, comme ça, le lieu-dit Le Procureur, au sud d'Arlanc, comme une sorte d'épicentre mythique de ce qu'est pour moi le Livradois-Forez. Cela se joue entre le très proche (la petite halte sur la voie ferrée et l'ancienne auberge de bord de route, construite dans la pierre très feuilletée de cette partie du Parc) et le lointain, la vue sur la plaine et les deux massifs qui l'encadrent. Libre à chacun de répertorier ses lieux de prédilection.



[Photo ci-dessus]  
Le lieu-dit "Le Procureur".

### Que se passe-t-il ?

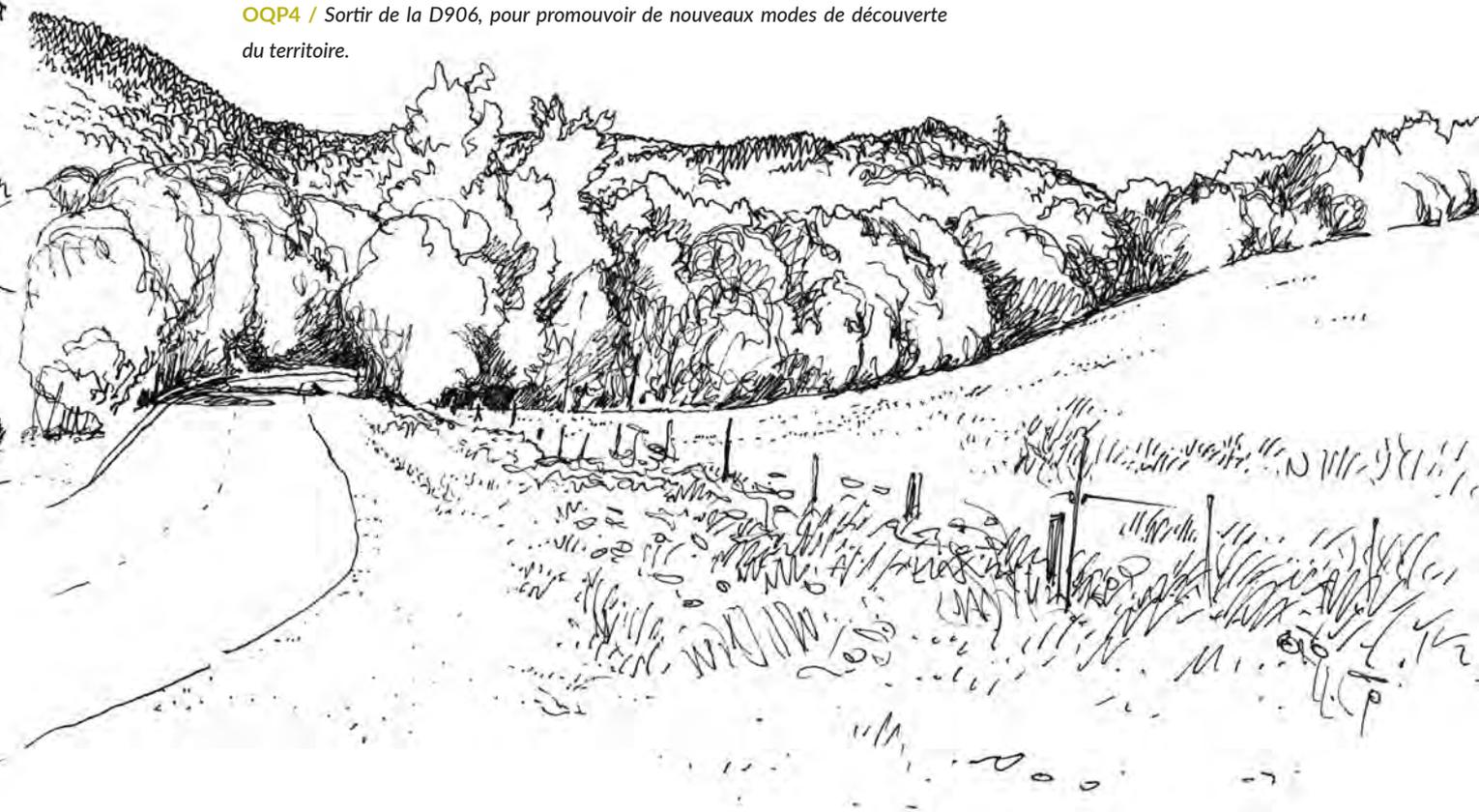
*Le territoire de la vallée de la Dore ne s'arrête pas à ce que l'on traverse et à ce que l'on voit depuis la D906 ; tout une partie échappe à la pratique routière le long de cet axe. D'autres richesses sont à découvrir du moment que nous ralentissons et que nous sortons du couloir routier. Marcher, faire du vélo, emprunter la voie ferrée autant de nouvelles pratiques qui permettent d'accéder à de nouvelles expériences paysagères de très grande qualité. La vallée est alors un axe privilégié pour inventer de nouveaux modes de relations au territoire.*

### Quels sont les enjeux ?

- le développement des modes de déplacement doux dans la vallée
- la possibilité de sortir de la D906 et d'utiliser le réseau secondaire
- la qualité des expériences paysagères de la ligne ferroviaire touristique

### Pour quel objectif de qualité paysagère ?

**OQP4** / Sortir de la D906, pour promouvoir de nouveaux modes de découverte du territoire.





[Photo ci-dessus]  
La Dore sous le pont du Diable  
à Giroux-Gare (Olliergues).

## De la grande route à la rivière... le projet à venir

J'ai cherché aussi à trouver des points où puisse se nouer une relation entre la route, la voie ferrée et la Dore ; un rapport suffisamment étroit pour qu'il soit possible d'en garder une trace par la photographie et le dessin. J'en ai trouvé un, à la sortie d'Olliergues, mais il doit en exister d'autres. À quoi sert de regarder ensemble ces trois objets géographiques ? Je ne sais pas très bien le dire, cela reste encore mystérieux. **C'est peut-être en ce type de points que la raison propre à chaque infrastructure se délite et entre en relation avec les autres, dans un espace qui tient plus de la sculpture que de la technique. Mais cette sculpture n'est pas inerte : comme certains tunnels abritent aujourd'hui des espèces rares de chauve-souris, ces nœuds sont aussi de passionnants écosystèmes.** Les robiniers qui jouxtent les voies se mêlent aux ripisylves. Ce sont là d'étranges jardins, dont le statut nous échappe, et qu'il faut peut-être apprendre à voir comme le corolaire, le double indéfinissable de l'infrastructure dans l'ordre du vivant. Aucun ingénieur ne l'a planifié et désormais c'est là, dans l'orbite de notre territoire anthropisé. Le nommer positivement serait une manière de faire entrer dans le champ de notre attention, non pour le dominer et lui appliquer les canons de l'entretien courant (ce qui serait épuisant et dérisoire), mais pour lui accorder une plus grande considération. **Le mot grec *hodos* (qui veut dire chemin, que l'on retrouve dans méthode) a donné le terme d'hodologie, science des routes et des chemins. Faut-il introduire le terme d'"hodosylve" pour désigner cet autre espace de la vie des routes ?**

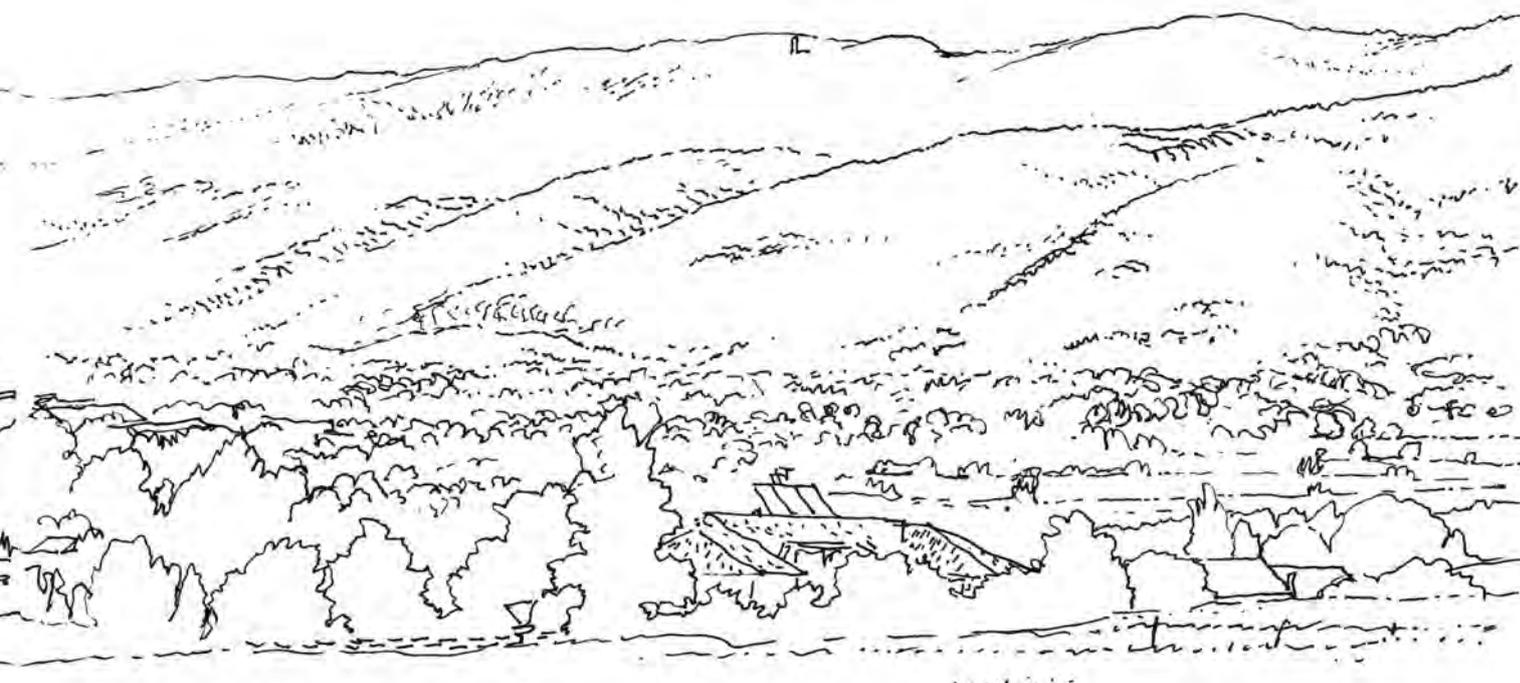
(Dessin ci-dessous)  
23/08/2016 - Arlanc / L'ancienne  
Nationale à Coupat.  
Dessin d'Alexis Pernet



La rivière constitue peut-être un vecteur bien plus ancien de circulation, de dispersion des populations à travers l'espace, d'échange entre lieux habités, qu'elle ait été navigable ou non. Avant l'architecture routière, nous trouvons l'arborescence des cours d'eau. Celle-ci est première, sans être « fossile ». Elle est néanmoins aujourd'hui dans l'ombre, ou dans la marge des infrastructures et des déplacements mécanisés. Le mouvement de détournement des sociétés locales vis-à-vis des rivières s'explique : il est le résultat d'un trop plein d'usages, de relations, d'utilisations intensives qui ont paradoxalement englouti les eaux. Nombre de villages ont recouvert des ruisseaux devenus des cloaques, et si les rivières ne peuvent être dissimulées, au moins leur a-t-on tourné le dos. L'histoire des variations du régime hydraulique peut aussi apporter des explications : telle époque de surutilisation des versants, par le pâturage ou l'exploitation forestière a pu avoir des conséquences sur le débit soudain de l'eau, la violence de crues. Certaines chroniques du Livradois-Forez portent peut-être encore la mémoire de ces événements. La composition chimique de l'eau du territoire doit aussi beaucoup avoir à dire de ses transformations industrielles. L'histoire environnementale plus globale de la région reste à écrire. **Voir la rivière, de près ou de loin, y accéder, la traverser, comprendre lieu par lieu comment les bourgs et villages « négociaient » leur rapport à l'eau, tout cela représente un nouvel horizon d'exploration pour le territoire.**



[Photo ci-dessus]  
La guinguette de Pont-Astier .



23 VIII 16. Anlanc. l'ancienne Nationale. (coupat)

(Dessin ci-dessous)

25/08/2016 - Olliegues / D906 -

Dore - Voie ferrée.

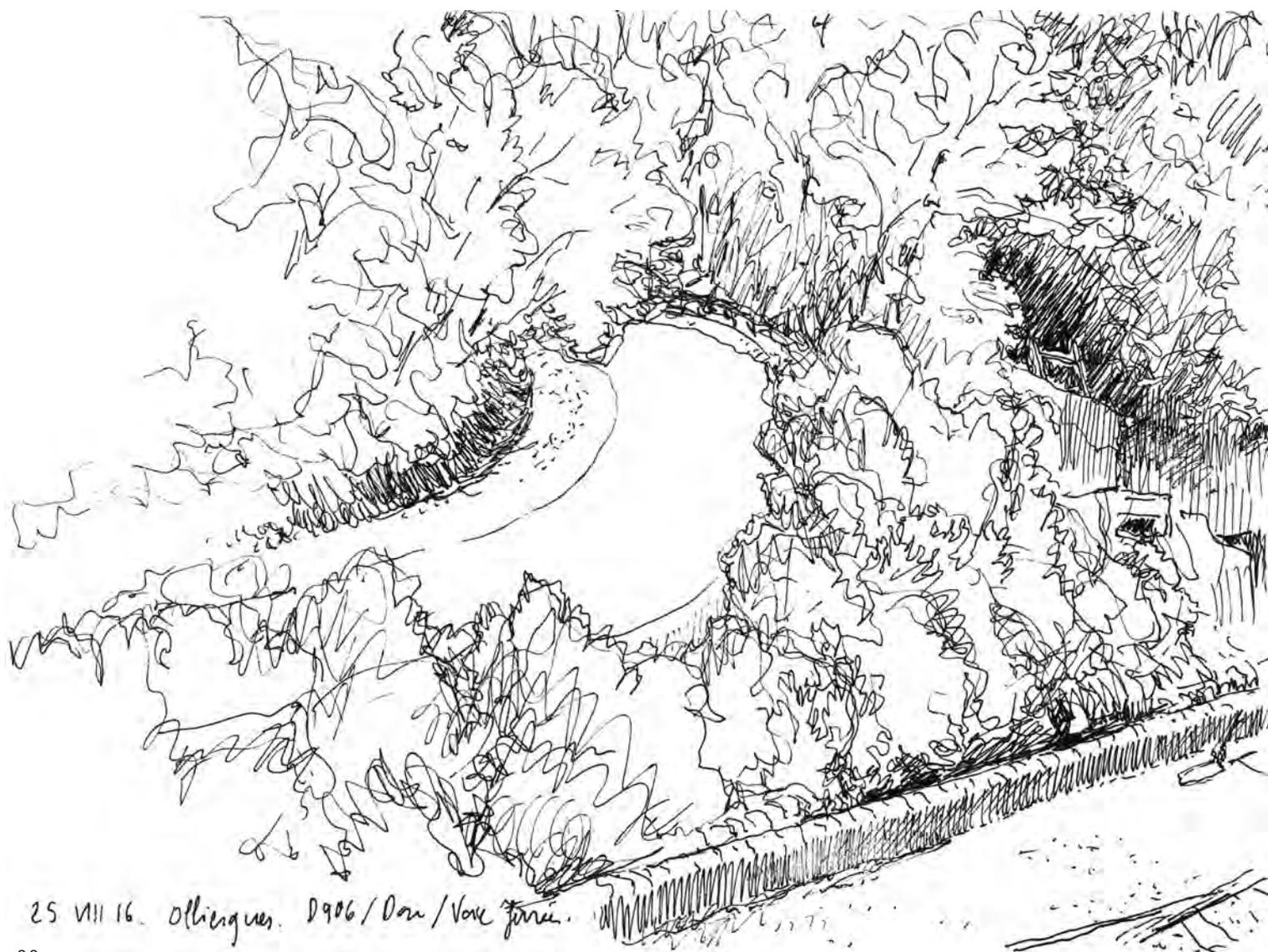
Dessin d'Alexis Pernet

## Que se passe-t-il ?

La Dore, elle, est bien la colonne vertébrale du territoire du Parc, elle forme le trait d'union entre le Livradois et le Forez. Prenant sa source sur le Haut-Livradois, elle change de visage en fonction des paysages traversés (vallée étroite, divagation dans la plaine, gorges, confluences...). Les bourgs et villages se sont implantés, à proximité, pour en tirer ressources tout en veillant à garder une certaine distance avec son cours parfois destructeur. Désormais les relations à la rivière ont évolué et la nature a repris ses droits jusqu'à faire disparaître (visuellement au moins) des séquences entières de la rivière. Les villages aussi ont tourné le dos à leur rivière devenant ainsi des arrières au lieu de s'en servir pour inventer un cadre de vie de qualité.

## Quels sont les enjeux ?

- la gestion de la ripisylve
- la qualité des espaces publics en bord de rivière
- les pratiques de passage sur la Dore



25 VIII 16. Olliegues. D906 / Dore / Voie ferrée.

## Pour quel objectif de qualité paysagère ?

**OQP 3 /** *Se reconnecter à la Dore pour qu'elle demeure une structure paysagère vivante*

Créer des circulations à la fois visuelles et fonctionnelles entre ces différents réseaux permet de ne pas obéir exclusivement à l'un ou à l'autre. L'eau, plus que les infrastructures, réagira plus rapidement à un changement global du climat. Peu à peu se modifieront des milieux, puis des habitudes humaines. De nouvelles adaptations interviendront alors, dans l'architecture, dans les manières d'habiter (permanentes ou occasionnelles), de nouveaux programmes devront s'inventer. Les rivières, comme les arbres, seront les premiers messagers de ces signaux. Le chantier qui s'amorce n'engage pas uniquement des thermomètres, mais une capacité élargie de connexion avec les milieux. La route ne sera qu'un vecteur second, utilitaire, la base arrière d'un projet qui s'écrit tout autour d'elle, au contact du vivant.



Objectif de Qualité Paysagère n°1  
**S'ATTAQUER À LA ROUTE**

Pour que la D906 soit une vitrine accueillante du territoire

**AXE 1 / PRÉVENONS LA BANALISATION DES AMÉNAGEMENTS DE LA ROUTE**

Action 1.1 / Une charte de bonnes pratiques et un organe collectif d'accompagnement pour expérimenter ensemble une gestion innovante de la route D906.

**AXE 2 / AMÉLIORONS LA QUALITÉ DES BOISEMENTS EN BORD DE ROUTE**

Action 2.1 / Un porter-à-connaissance « enjeux paysagers » à intégrer dans les règlements de boisement

Action 2.2 / Une animation ciblée des plans de développement de massif pour une gestion « naturelle » des forêts de bord de route

**AXE 3 / DONNONS À VOIR LE TERRITOIRE DEPUIS LA ROUTE**

Action 3.1 / Un programme de reconquête des points de vue depuis la route

Objectif de Qualité Paysagère n°2  
**S'ARRÊTER SUR LES LIEUX DE LA ROUTE**

Pour que nous puissions faire une pause sur la D906

**AXE 1 / QUALIFIONS LES TRAVERSÉES DE VILLAGE**

Action 1.1 / Un programme de requalification des traversées des villes et villages

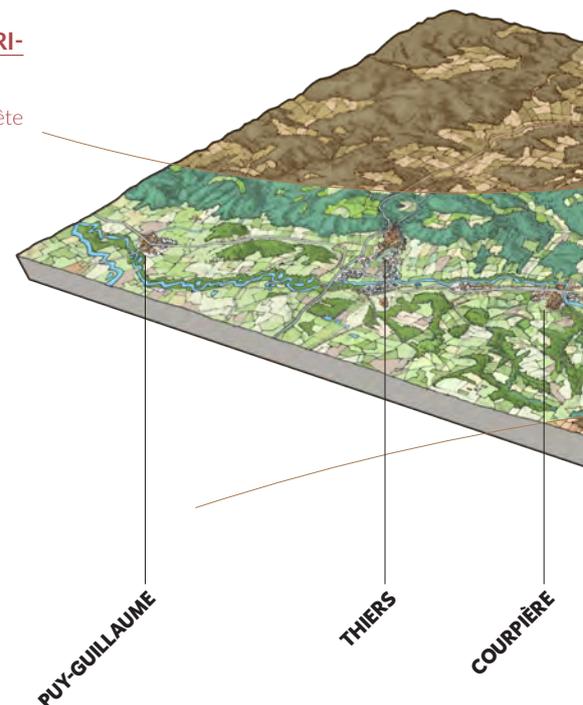
**AXE 2 / INVITONS À S'ARRÊTER**

Action 2.1 / Des opérations d'aménagement sur les lieux de la route

**AXE 3 / MÉNAGEONS « LES JARDINS DE LA ROUTE »**

Action 3.1 / Un inventaire typologique et un programme de sensibilisation pour la valorisation et la gestion des jardins de la route

# SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DE QUALITÉ PAYSAGÈRE ET DES ACTIONS DU PLAN DE PAYSAGE



Objectif de Qualité Paysagère n°3  
**SE RECONNECTER À LA DORE**

Pour que la Dore demeure une structure paysagère vivante

**AXE 1 / RECONNAISSONS ET REGAR-  
DONS LA RIVIÈRE**

Action 1.1 / Un plan de gestion pour les boisements rivulaires

**AXE 2 / TOUCHONS ET HABITONS LA RIVIÈRE**

Action 2.1 / Un programme de ménagement des espaces publics en bord de rivière

**AXE 3 / FRANCHISSONS LA RIVIÈRE**

Action 3.1 / La restauration des pratiques de passage sur la Dore

Objectif de Qualité Paysagère n°4  
**SORTIR DE LA D906**

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

Objectif de Qualité Paysagère n°5  
**VOIR ET COMPRENDRE LES PATRIMOINES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI**

Pour que la vallée de la Dore soit une réelle invitation patrimoniale

**AXE 1 / VALORISONS MIEUX LE PATRIMOINE**

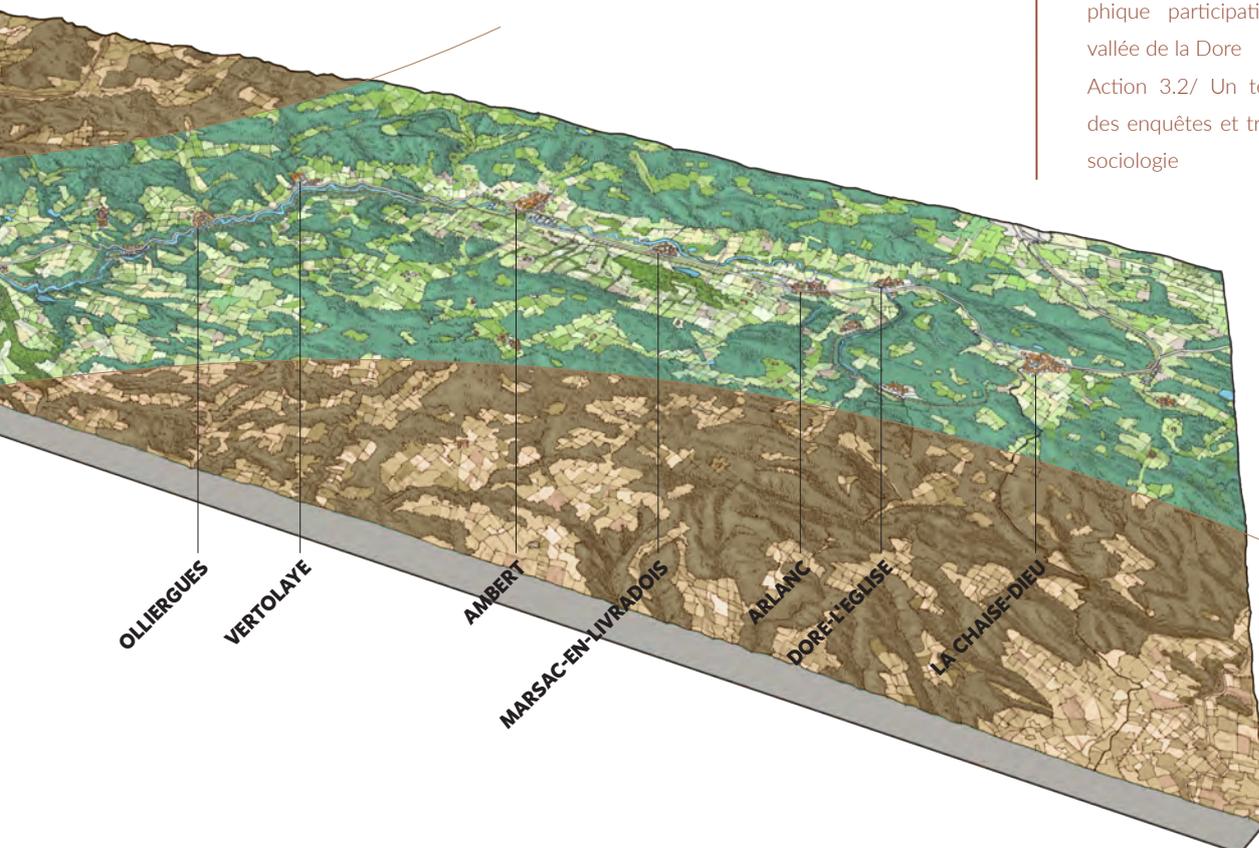
Action 1.1 / Un programme de valorisation du patrimoine papetier  
Action 1.2 / Une feuille de route pour la redécouverte du patrimoine ferroviaire et l'avenir de l'architecture industrielle de la vallée

**AXE 2/ VALORISONS LA FILIÈRE BOIS**

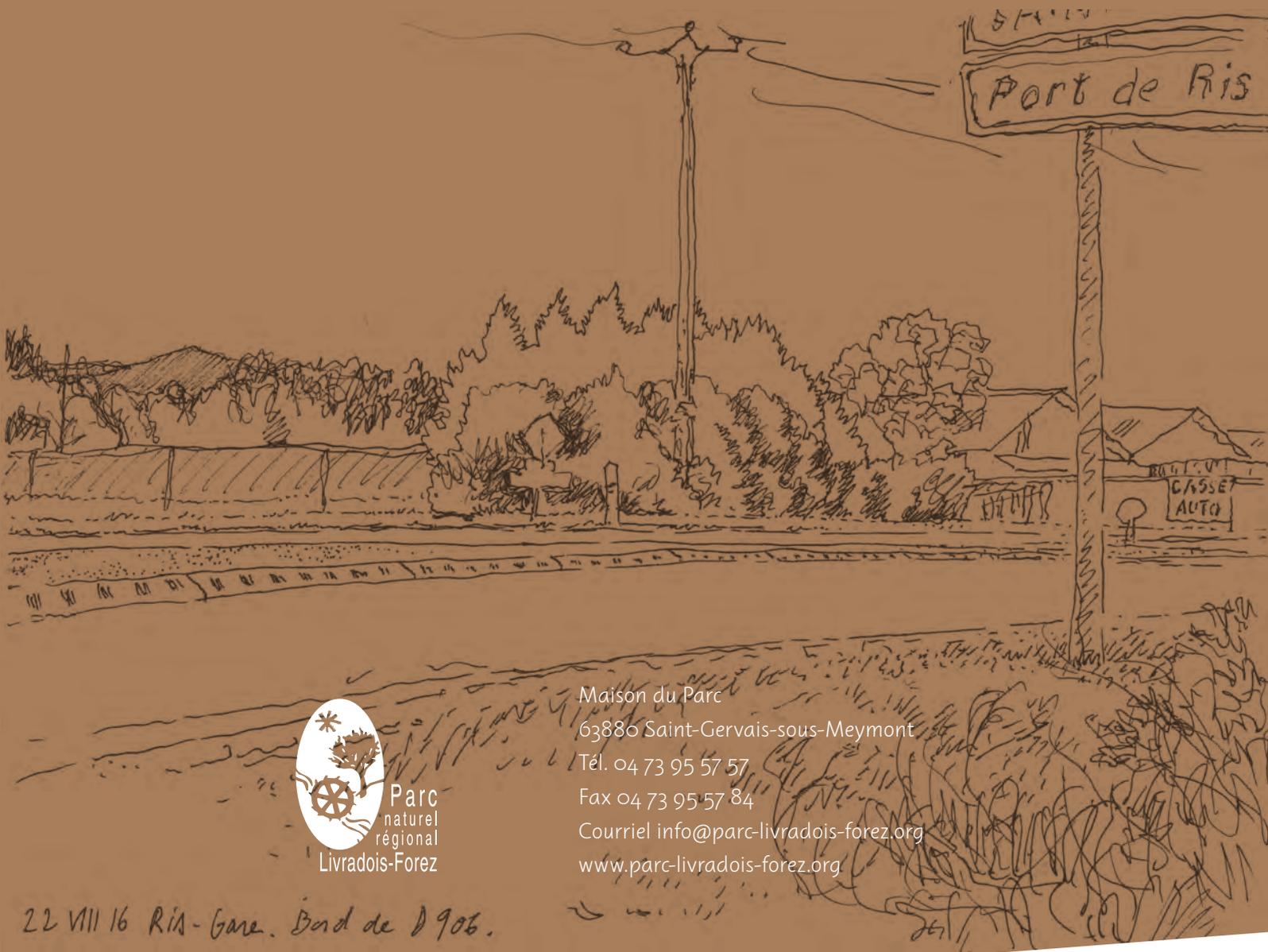
Action 2.1 / Un schéma d'interprétation et d'aménagement mettant en perspective le projet de la route du bois : « De l'arbre au bâtiment »

**AXE 3 / TRAVAILLONS SUR LES REPRÉSENTATIONS ET LA MÉMOIRE COLLECTIVE DU TERRITOIRE**

Action 3.1 / Un observatoire photographique participatif (réinventé) pour la vallée de la Dore  
Action 3.2/ Un territoire d'accueil pour des enquêtes et travaux de recherche en sociologie



UNE AUTRE VIE S'INVENTE ICI



Parc  
naturel  
régional  
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](mailto:info@parc-livradois-forez.org)  
[www.parc-livradois-forez.org](http://www.parc-livradois-forez.org)

22 VII 16 Ris-Gare. Bord de D906.



Club PLANS  
de PAYSAGE



Haute-Loire  
le DÉPARTEMENT