



# PROJET DE DEVELOPPEMENT URBAIN INTEGRE

Agglomération du Puy-en-Velay  
Août 2015

*Dossier de  
candidature*



*Ce document est cofinancé par l'Union européenne.  
L'Europe s'engage en Auvergne avec le Fonds européen de développement régional.*

## Sommaire

<b>Partie I : Le diagnostic global de la situation.....</b>	<b>2</b>
A. Diagnostic du territoire .....	2
1. Environnement, paysages et patrimoine naturel .....	2
2. Dynamiques territoriales à l'échelle du Pays et de l'agglomération .....	9
3. Profil économique du territoire .....	25
B. Synthèse du diagnostic .....	35
C. Les enjeux prioritaires de développement du territoire.....	36
<b>Partie II : la présentation du projet intégré de territoire .....</b>	<b>38</b>
A. Les orientations stratégiques du projet de territoire .....	39
B. Le périmètre du projet .....	41
C. Les bénéficiaires potentiels .....	600
D. Le calendrier prévisionnel .....	611
<b>Partie III : Le plan de financement indicatif .....</b>	<b>62</b>
<b>Partie IV : Articulation avec les autres dispositifs intervenant sur le territoire communautaire du Puy-en-Velay.....</b>	<b>64</b>
<b>Partie V : Plus-value du PDUI sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay.....</b>	<b>68</b>

# Partie 1 : Le diagnostic global de la situation

---

## **A. Diagnostic du territoire**

### **1. Environnement, paysages et patrimoine naturel**

#### **1.1 Un territoire aux paysages variés**

La Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay se situe au cœur d'un système paysager unique, modelé par les moyennes montagnes volcaniques, et mêle quatre entités paysagères majeures :

**Le plateau du Devès** (ou plateau du Velay), sur les franges occidentales du territoire, dont la crête centrale marque la ligne de partage des eaux entre la Loire et l'Allier. Son profil tabulaire et sa terre rendue fertile par les coulées volcaniques en font, à ce jour, le plus grand plateau volcanique cultivé en Europe (pâturage en bocage, céréaliculture, sylviculture,...).



Paysage du plateau du Devès

Source : étude « 1% paysage et développement », DREAL Auvergne, 2011

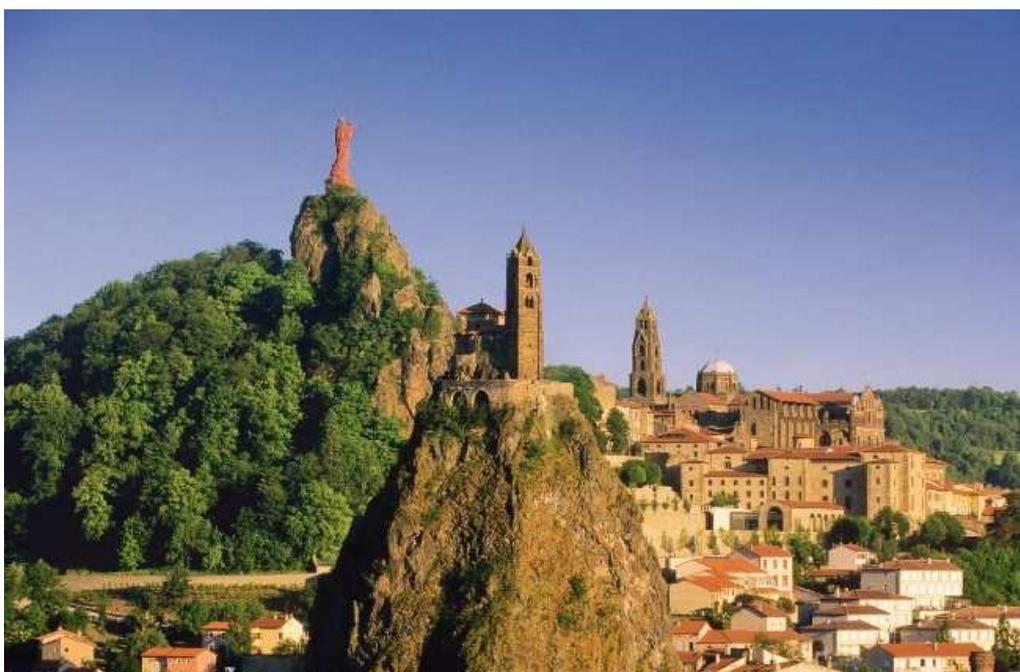
**Le Mézenc**, au sud-est, est caractérisé par des formes de relief très souples (plateaux), creusées de vallées plus ou moins marquées et présente un caractère rural. Il est composé principalement de paysages ouverts (landes, tourbières, haies, etc.) et de pâturages (AOC Fin gras du Mézenc).



Paysage du Mézenc

Source : étude « 1% paysage et développement », DREAL Auvergne, 2011

**Le bassin du Puy**, au cœur du territoire, est formé de la confluence de plusieurs rivières et ruisseaux (Borne et Dolaizon) convergents vers la Loire. Composé de plateaux et de cheminées volcaniques, le bassin du Puy constitue le paysage emblématique et « identitaire » du territoire intercommunal.



Paysage du Puy-en-Velay

Source : étude « 1% paysage et développement », DREAL Auvergne, 2011

**La vallée de la Loire** constitue la principale entaille au sein de ces hauteurs et traverse le territoire du sud au nord. Elle présente en amont, un profil particulièrement encaissé et s'élargit au niveau du Bassin du Puy-en-Velay pour former un fond de vallée en forme de cuvette, plus aplani. Au cœur de celui-ci s'érigent un certain nombre d'édifices volcaniques (le Puy de Cheyrac, le Rocher d'Aiguille, le Rocher Corneille, etc.). La vallée présente d'importants boisements ripisylves implantés sur ses berges et versants, en particulier au sud du territoire. Si l'urbanisation du Puy-en-Velay se développe et impacte la qualification des espaces, les bords de Loire conservent des paysages de nature remarquables, lieux de détente et de villégiatures.

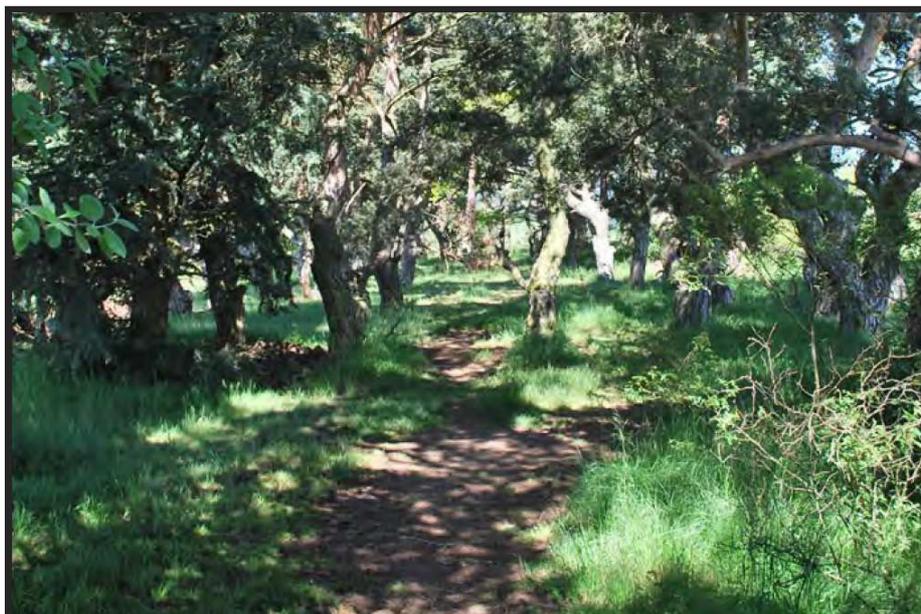


Paysage de la Loire

Source : étude « 1% paysage et développement », DREAL Auvergne, 2011

## 1.2 Un territoire riche de sa biodiversité

Par sa pluviométrie modérée et son ensoleillement important, le territoire bénéficie d'un environnement naturel verdoyant composé d'une végétation dense et diversifiée. La présence importante de boisements, travaillés et cultivés par l'Homme, comme les Pins de boulange, et l'abondance des cours d'eau rattachés au bassin versant de la Loire (la Borne, le Dolaizon) confèrent son identité au territoire.



Les bois de pins de boulange

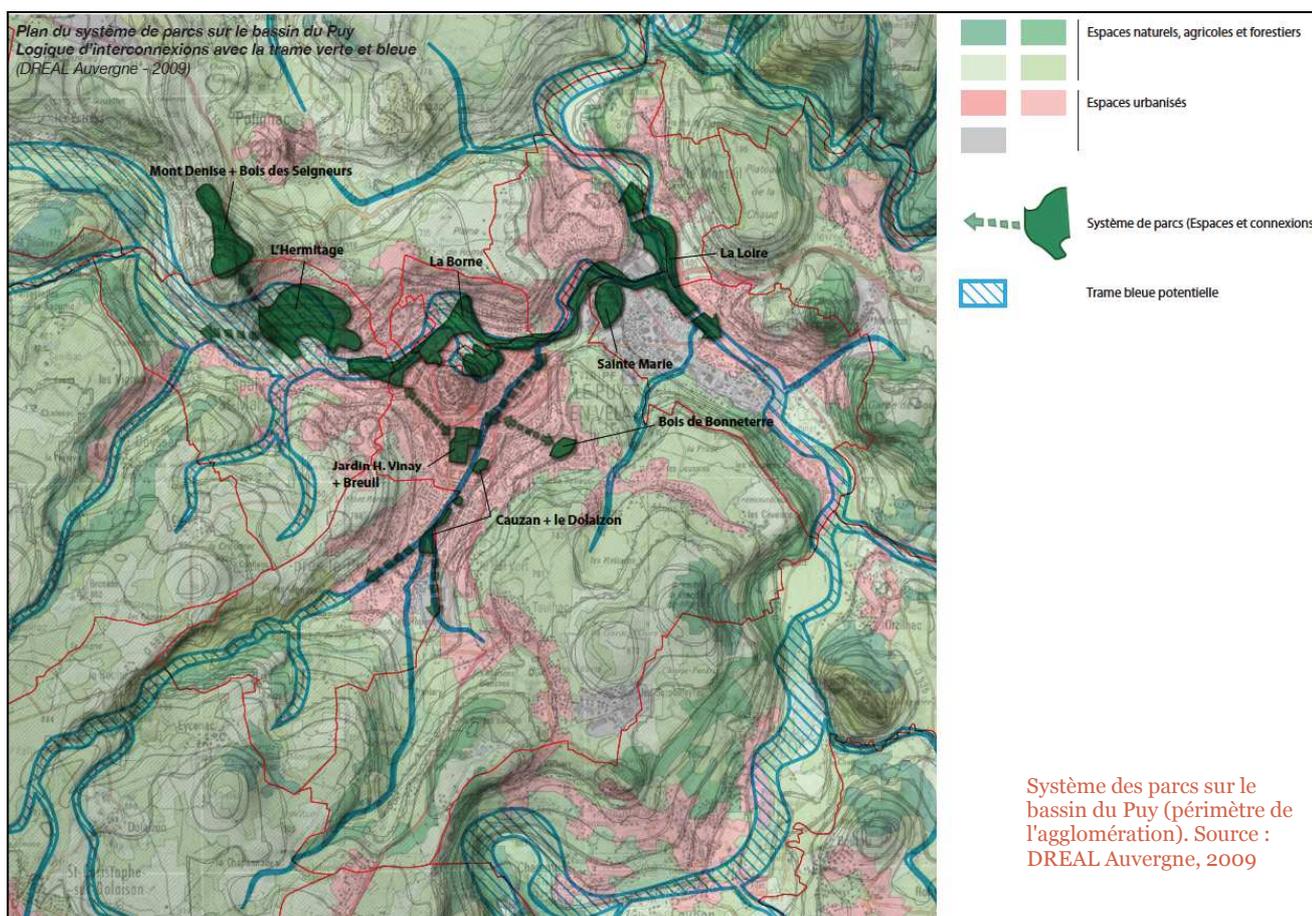
Source : étude « 1% paysage et développement », DREAL Auvergne, 2011

Celui-ci bénéficie de l'alimentation de trois masses d'eau souterraines présentant des nappes en « bon état » : le Mont du Devès, le Massif du Velay et La Loire et sa source au Mont Gerbier de Jonc. En matière de gestion, les eaux du territoire sont référencées au sein du SDAGE<sup>1</sup> Loire-Bretagne récemment modifié. Il fixe des objectifs sur l'atteinte du bon état des eaux<sup>2</sup>, souterraines et superficielles. Les délais d'atteinte pour certaines d'entre-elles (notamment la Borne et le Dolaizon) ont été repoussés à 2027 au lieu de 2015. Le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Loire-Amont décline localement les orientations du SDAGE.

Enfin, l'eau contribue de manière essentielle à la biodiversité locale et la qualité des terres arables. Des zones humides à forte valeur écologique parsèment ces espaces. Parmi elles, la zone humide d'Ours dont la gestion a été confiée au Conservatoire des Espaces Naturels Auvergne. Néanmoins, un certain nombre de cours d'eau ont fait l'objet ces dernières années d'interventions anthropiques affectant leur tracé et/ou leur écoulement mais aussi leur équilibre écologique. C'est le cas de la tête de bassin versant du ruisseau de Taulhac, presque totalement artificialisée par la construction de lotissements et d'une zone d'activités économiques (ZAE Chirel), au détriment des parties aval.

Enfin, au sein de l'agglomération, se déploie un système de parcs urbains maillant le territoire et qui constitue un réservoir naturel et de biodiversité. Cette Trame Verte et Bleue qui parcourt le tissu urbain et relie les communes de l'agglomération s'organise selon deux grands axes :

- Le premier axe s'étend du Jardin Henri Vinay au centre du Puy jusqu'à la plaine de Polignac
- Le second axe s'étend le long du Dolaizon.



<sup>1</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

<sup>2</sup> Seuil qualitatif défini par la Directive cadre Européenne sur l'Eau (2006)

### 1.3 Un territoire composé d'espaces remarquables et protégés

Une partie du territoire, en zone Natura 2000, est concernée par un classement au titre de la Directive européenne Oiseaux (Gorges de la Loire, Grotte de la Denise, etc.). Par ailleurs, une grande partie du territoire est aussi concernée par un classement en ZNIEFF<sup>3</sup> de type 1<sup>4</sup> (Devès) et de type 2<sup>5</sup>.

Le territoire compte, à ce jour, plusieurs sites inscrits au titre de la loi de 1930 sur la protection des monuments et sites historiques (forteresse de Polignac, Cathédrale du Puy, Hôtel Dieu, Rocher et chapelle d'Aiguilhe). Par ailleurs, le site de la ville du Puy-en-Velay fait l'objet d'une protection au titre de la politique des sites et paysages en tant que **paysage urbain emblématique de la région Auvergne**.

Une réserve naturelle est actuellement en projet sur les gorges de la Loire, de Solignac à Goudet, portée par l'Etablissement public Loire Bretagne. Un Atlas de la Biodiversité a été élaboré par la DREAL en 2010 et récemment mis à jour. Cet outil de connaissance du territoire mériterait d'être d'avantage diffusé au niveau des communes, notamment auprès de celles engageant une démarche d'élaboration ou de révision de leur PLU.

---

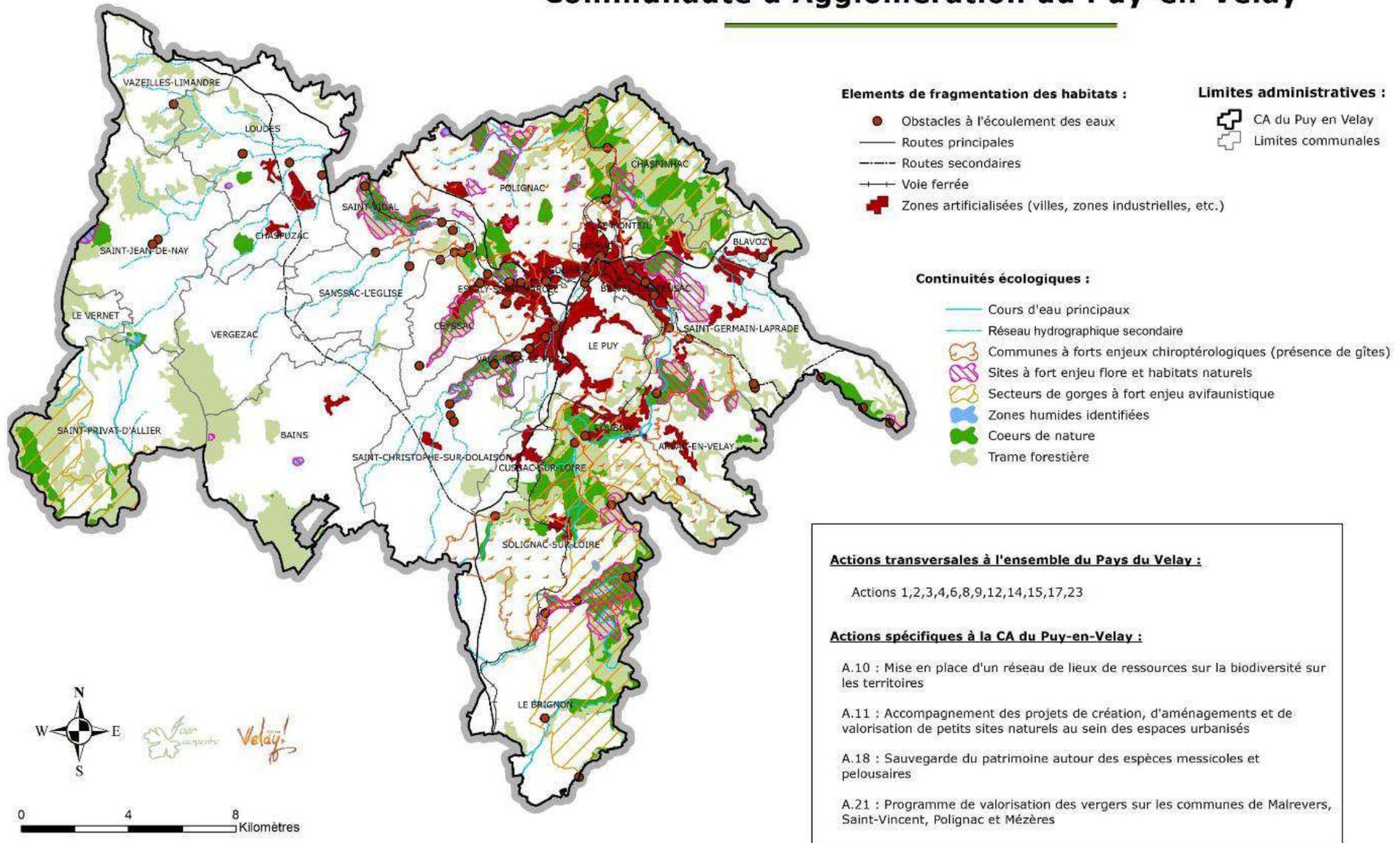
<sup>3</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

<sup>4</sup> Classement qui concerne des secteurs limités mais signale la présence d'espèces et de cortèges d'espèces ou de milieux remarquables

<sup>5</sup> Classement qui correspond à de grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes

# Etude Biodiversité et Patrimoine Naturel du Pays du Velay

## Enjeux écologiques, fragmentation des habitats et actions - Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay



Sources : BD Cartho ESRI, Corine Land Cover, DREAL Auvergne, CG43, CBMNC, ONEMA-ROE - Acer campestre, 2012

#### ENJEUX DE LA PARTIE 1 :

- Préserver et valoriser la qualité et la diversité des espaces naturels, de la faune et de la flore
- Renforcer la politique de protection environnementale à l'échelle locale
- Connecter les espaces de nature entre eux
- Préserver les espaces de nature soumis aux pressions urbaines (notamment versants de vallée et plateaux)
- Une réduction du mitage de l'espace, des effets de conurbation et d'une urbanisation non contrôlée sur les versants bénéficiant d'un fort enjeu de visibilité

## 2. Dynamiques territoriales à l'échelle du Pays et de l'agglomération

### 2.1 Un territoire carrefour mais contraint

Située au centre du département de la Haute-Loire (Auvergne), la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay constitue le pôle économique et démographique majeur ainsi que la zone urbaine la plus importante du territoire départemental. Seule intercommunalité de cette importance en Haute-Loire, elle est composée de 28 communes organisées autour de la ville centre du Puy-en-Velay, préfecture de département, et compte 61 054 habitants (INSEE, 01/01/2015).

La Communauté d'agglomération est le point de convergence majeur de l'ensemble du réseau de transports structurant du département. La ville du Puy-en-Velay constitue le **nœud de passage et de distribution** de ce réseau.



La CA du Puy-en-Velay au sein du département de la Haute-Loire  
Source : diagnostic du projet de territoire CAPEV, 2015

# Le territoire du SCoT du Pays du Velay



- Type autoroutier
- Liaison régionale
- Réseau ferré
- Réseau ferré touristique
- Gare
- Espace bâti
- SCoT du Pays du Velay
- Commune
- Cours d'eau

Nombre de communes : 103  
 Populations légales 2011 : 95 478  
 Densité de population (habitants par km<sup>2</sup>) : 49,4  
 Communautés entièrement incluses dans le périmètre : 7

CC du Pays de Craponne	8 communes - 4 360 habitants
CC de l'Emblavez	11 communes - 8 653 habitants
CC des Portes d'Auvergne	13 communes - 6 661 habitants
CA du Puy-en-Velay	28 communes - 58 405 habitants
CC du Meygal	7 communes - 6 353 habitants
CC du Mézenc et de la Loire Sauvage	17 communes - 5 789 habitants
CC des Pays de Cayres et de Pradelles	19 communes - 5 257 habitants

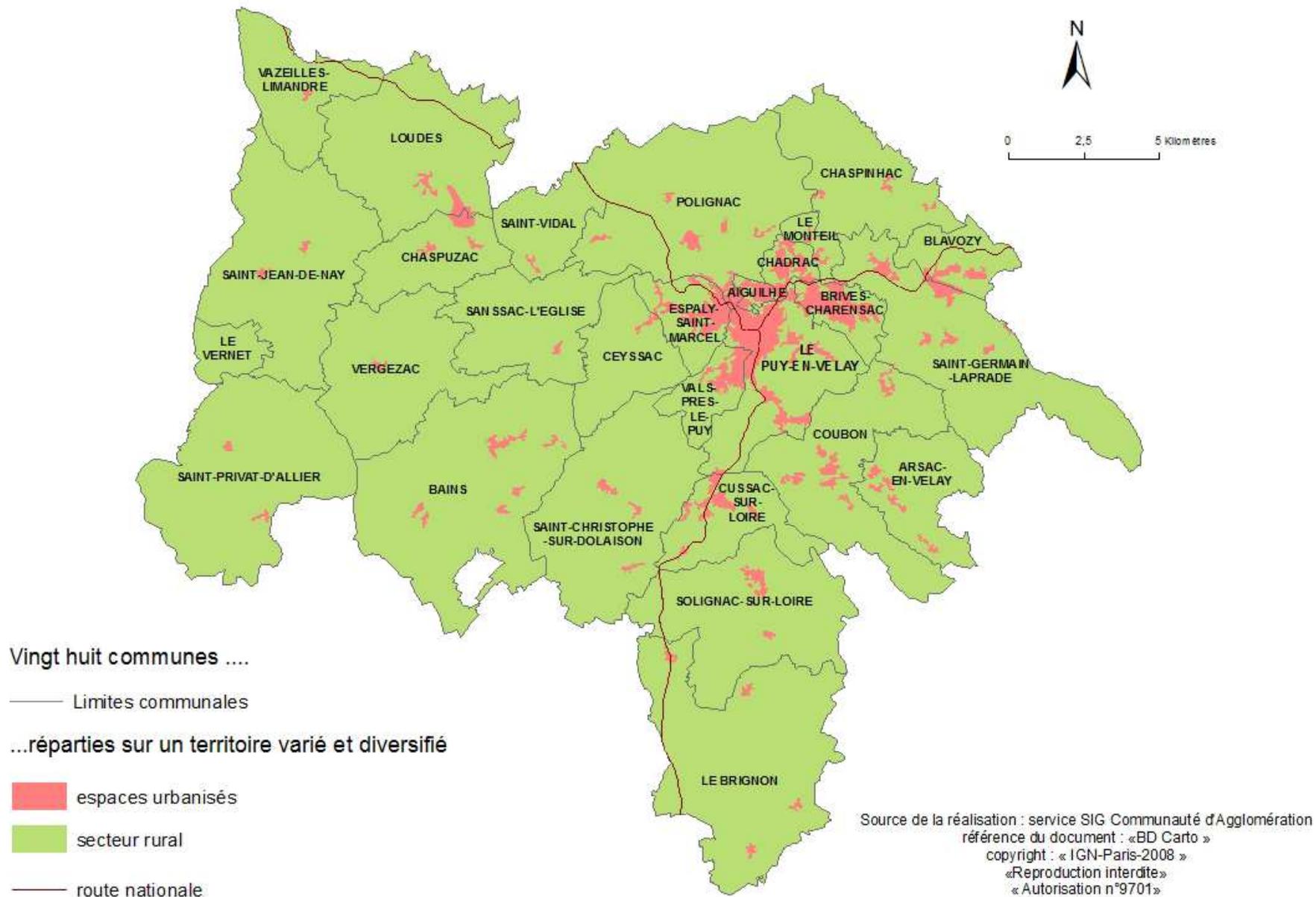
LOZERE

CITADIA 10/03/2014 Source : Geofla - Insee : RP 2011



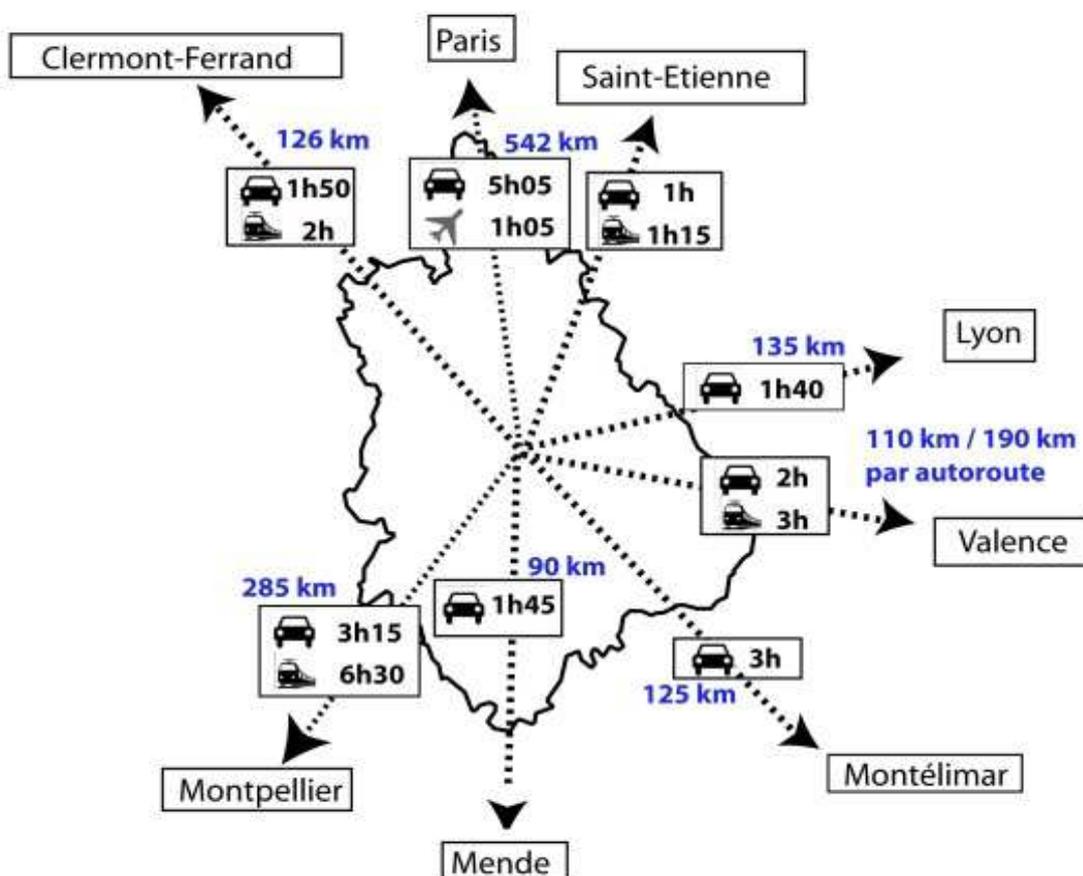
Source : SCoT du Velay, 2015

# Présentation de la Communauté d'Agglomération du Puy en Velay



Le territoire intercommunal est desservi par des infrastructures routières départementales et nationales (D906, RN88 et RN102) qui jouent un rôle clé dans l'accessibilité et l'ouverture du territoire sur la région urbaine de Lyon/Saint-Etienne/Clermont-Ferrand et sur les grandes aires urbaines du nord-est et de l'ouest. Par ailleurs, la RN88 facilite également les liaisons internes à la Communauté d'agglomération. Cependant, celle-ci reste relativement enclavée, à l'écart des grands axes autoroutiers et TGV, et éloignée des autres pôles, notamment en termes de temps de trajet, principalement lié au relief.

### Accessibilité : les distances temps en voiture et en train depuis l'Agglomération du Puy-en-Velay



CITADIA

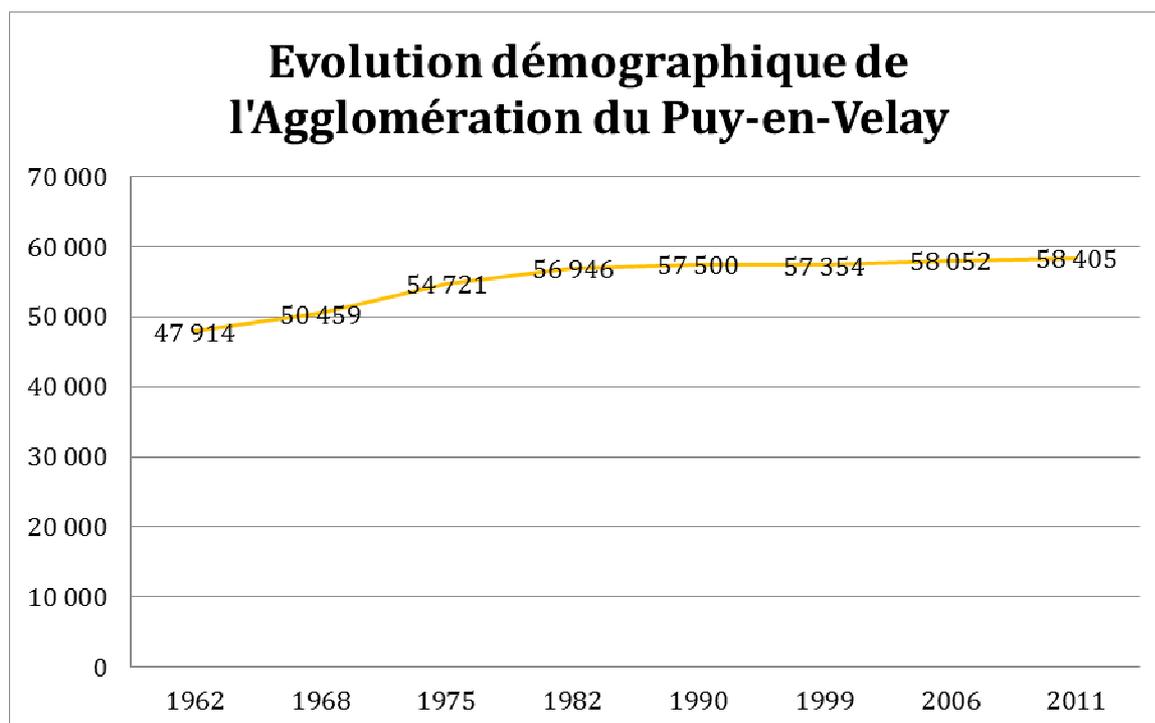
Source : SCoT du Velay, 2015

D'autre part, le réseau ferré, peu développé (quatre lignes) et centré sur la gare du Puy-en-Velay, est uniquement dédié à la circulation des TER. Un grand nombre de lignes ont été fermées et reconverties pour d'autres modes de transports (pédestre, cyclable, automobile). Le train reste un moyen de transport peu attractif sur le territoire, allongeant le temps moyen de trajet de 20 à 75% par rapport à la route. Enfin le territoire de la Communauté d'agglomération dispose d'une desserte aérienne (aéroport de Loudes) qui permet de relier Paris-Orly.

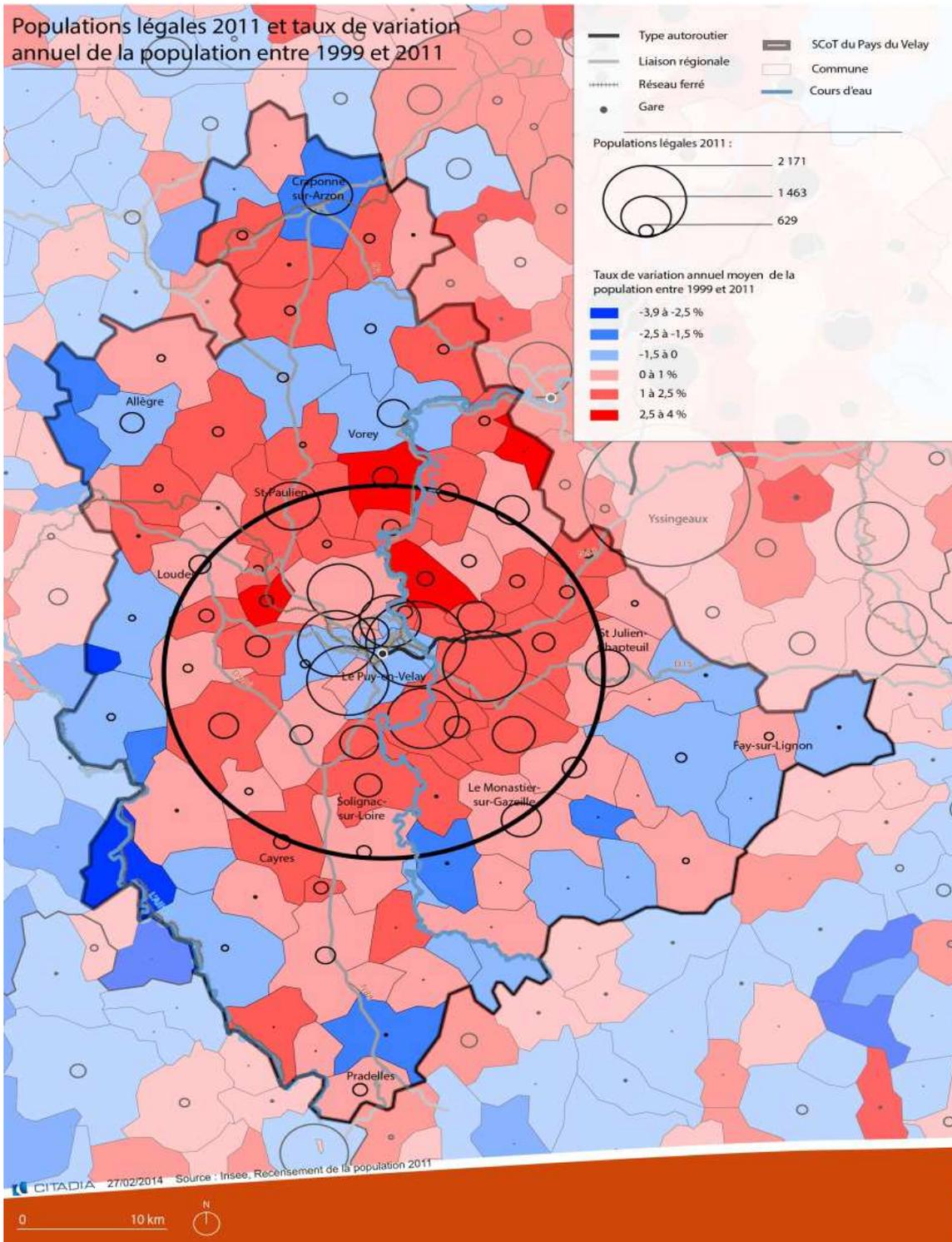
## 2.2 Une démographie stable mais inégalement répartie sur le territoire

La Communauté d'agglomération constitue un pôle démographique d'importance à l'échelle du Pays du Velay (61% de la population totale) mais aussi à l'échelle départementale (1/4 de la population totale). A l'instar de ces territoires, l'intercommunalité du Puy-en-Velay connaît à la fois une **augmentation de sa population et une tendance au vieillissement**.

Entre 1999 et 2011, le territoire de la Communauté d'agglomération gagne 1,8% de population supplémentaire par an, exclusivement grâce à un solde naturel positif. D'autre part, entre 1999 et 2009, la part des 45 ans et plus a augmenté (de 41 à 47% de la population), alors que celle des 0-44 ans n'a fait que diminuer (de 59 à 53% de la population). La part des jeunes reste tout de même significative, puisqu'en 2011 les moins de 20 ans représentent encore 23,6% de la population communautaire totale. A noter qu'on observe, depuis 2013, un regain de population sur la commune du Puy.



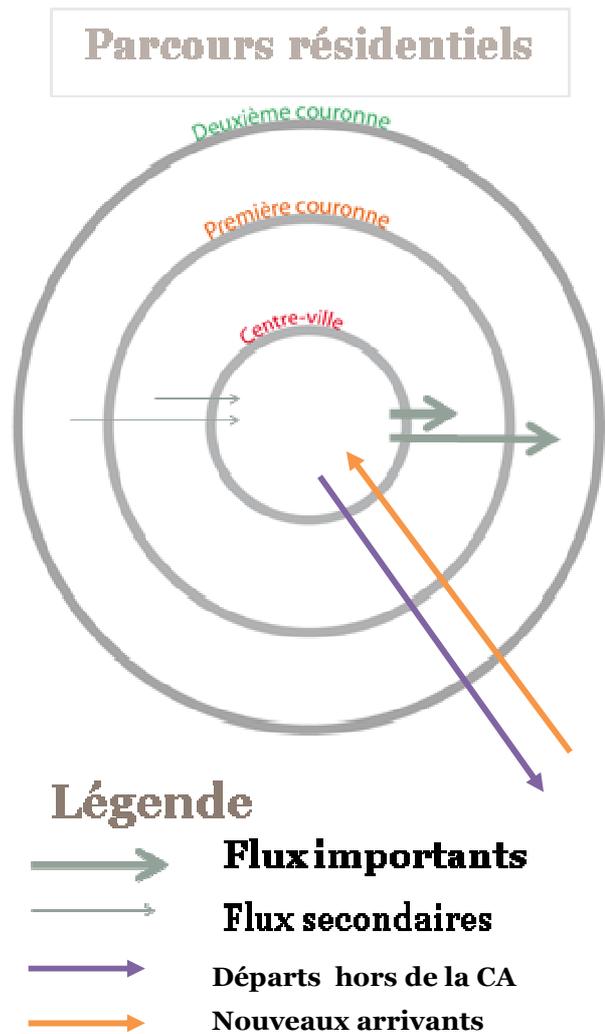
Source : INSEE, 2011



Source : SCoT du Velay, 2015

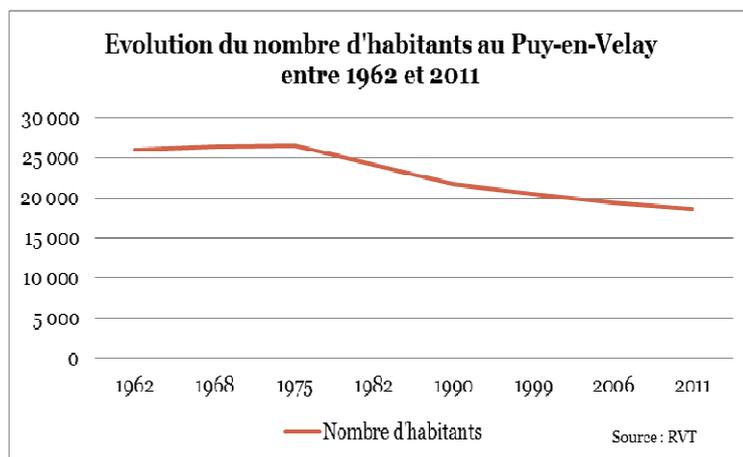
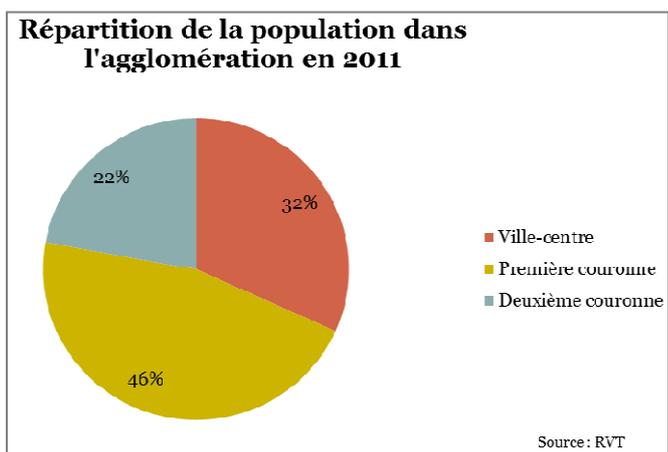
La répartition de la population sur le territoire intercommunal n'est pas homogène. La ville-centre connaît un **phénomène de dépopulation progressif** : entre 1975 et 2009, elle a perdu près de 30% de sa population (fort déficit du solde migratoire qui n'a pas été compensé). Son poids démographique au sein de l'agglomération s'est donc fortement amenuisé passant de 50% à 33% de la population totale entre 1968 et 2009. Cette tendance résulte de plusieurs phénomènes, notamment de concurrence avec des pôles externes attractifs et d'attractivité du périurbain. Cette dépopulation a renforcé la dégradation par endroits de la ville-centre ce qui nuit à son attractivité résidentielle. La ville du Puy fait d'ailleurs partie des 25 villes inscrites au PNRQAD<sup>6</sup>, véritable opportunité pour le redéveloppement du centre-ville et l'équilibre territorial du territoire intercommunal.

Certaines communes rurales perdent également de la population mais globalement, les autres communes de la Communauté d'agglomération en gagnent. Il s'agit principalement d'actifs et de familles. Malgré tout, le rythme de progression tend à se ralentir et l'on constate un départ important des ménages avec enfants hors du territoire de l'agglomération.



Dynamiques des parcours résidentiels sur la CA. Source : RVT, 2015

<sup>6</sup> Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés

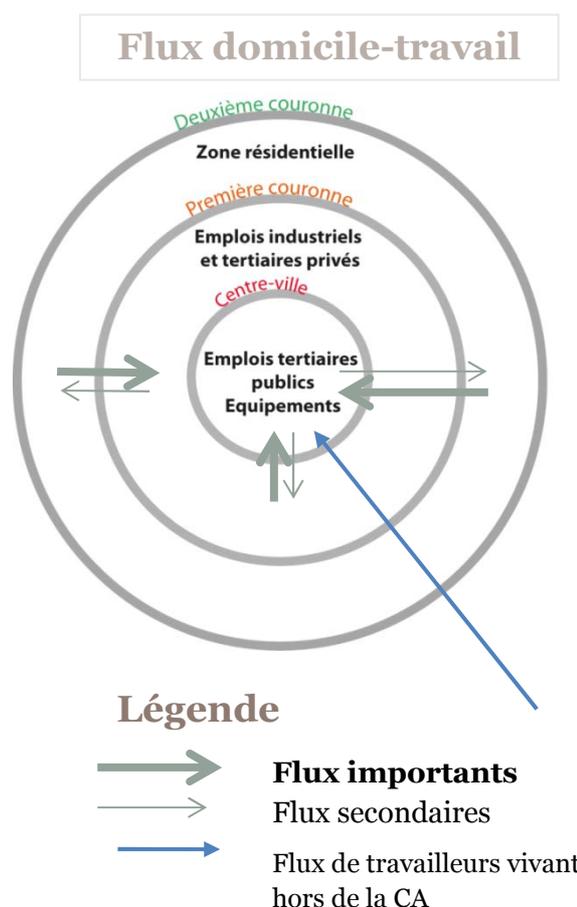


Evolutions démographiques sur la Communauté d'agglomération. Source : RVT, 2015

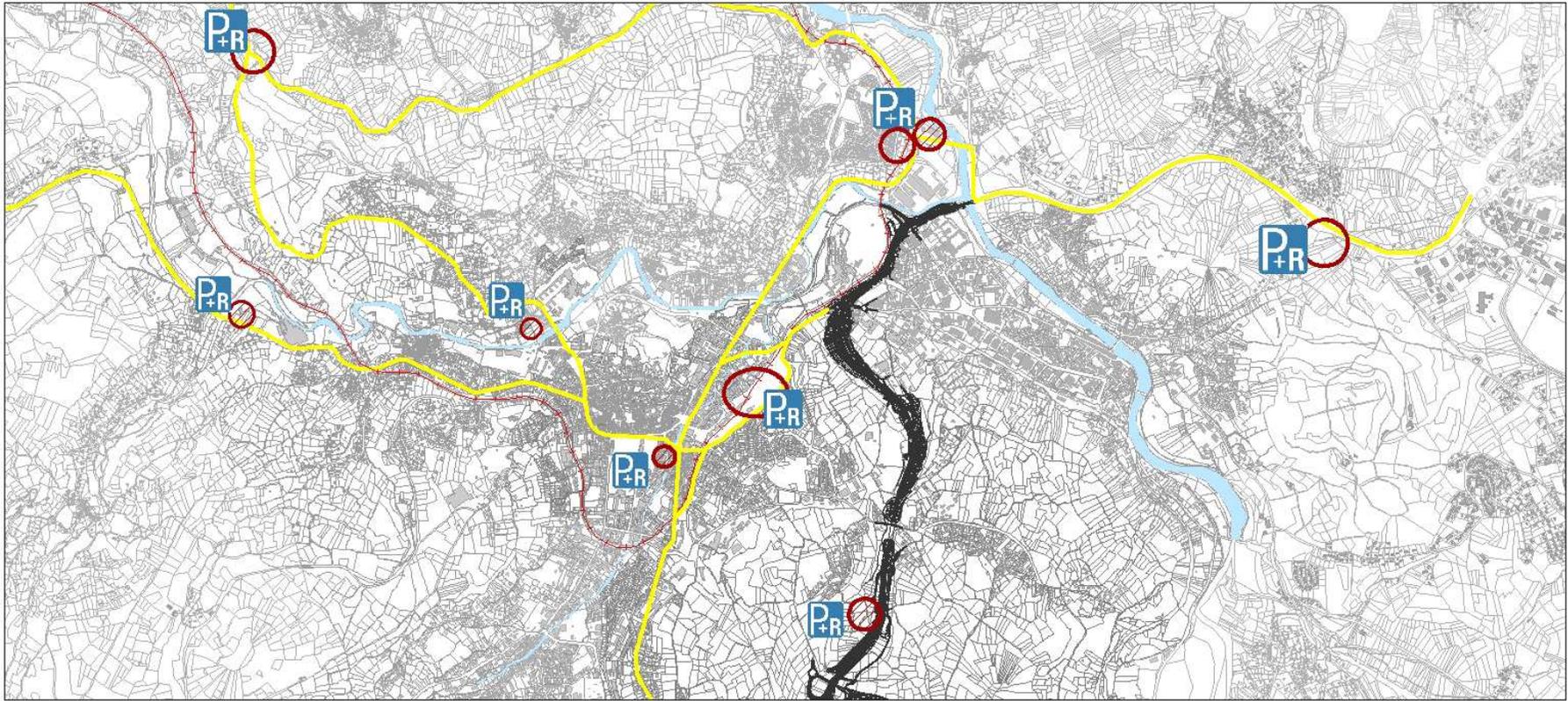
## 2.3 Une forte dépendance à l'automobile et une politique en faveur des transports alternatifs à renforcer

**82% des habitants de l'intercommunalité vont au travail en voiture** faute de moyens de transports ou de desserte alternatifs. Les **déplacements pendulaires** sont très importants sur le territoire de la Communauté d'agglomération puisque 67% des actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Des initiatives privées et publiques se développent autour du covoiturage et de la création d'aires dédiées sur l'agglomération (voir carte page suivante) pour pallier le faible taux de remplissage des véhicules personnels (1,3 personne par voiture).

Un réseau communautaire de bus urbains (TUDIP), exploité en régie, dessert le centre élargi de l'intercommunalité (12 lignes) mais celui-ci est principalement employé par les scolaires et les inactifs du fait de son inadaptation aux rythmes et besoins des actifs et **ne représente que 3% des déplacements des habitants de la Communauté d'agglomération.**



Dynamiques des flux domicile-travail. Source : RVT, 2015



### Localisation des parkings de co-voiturage ayant vocation à devenir des parkings relais



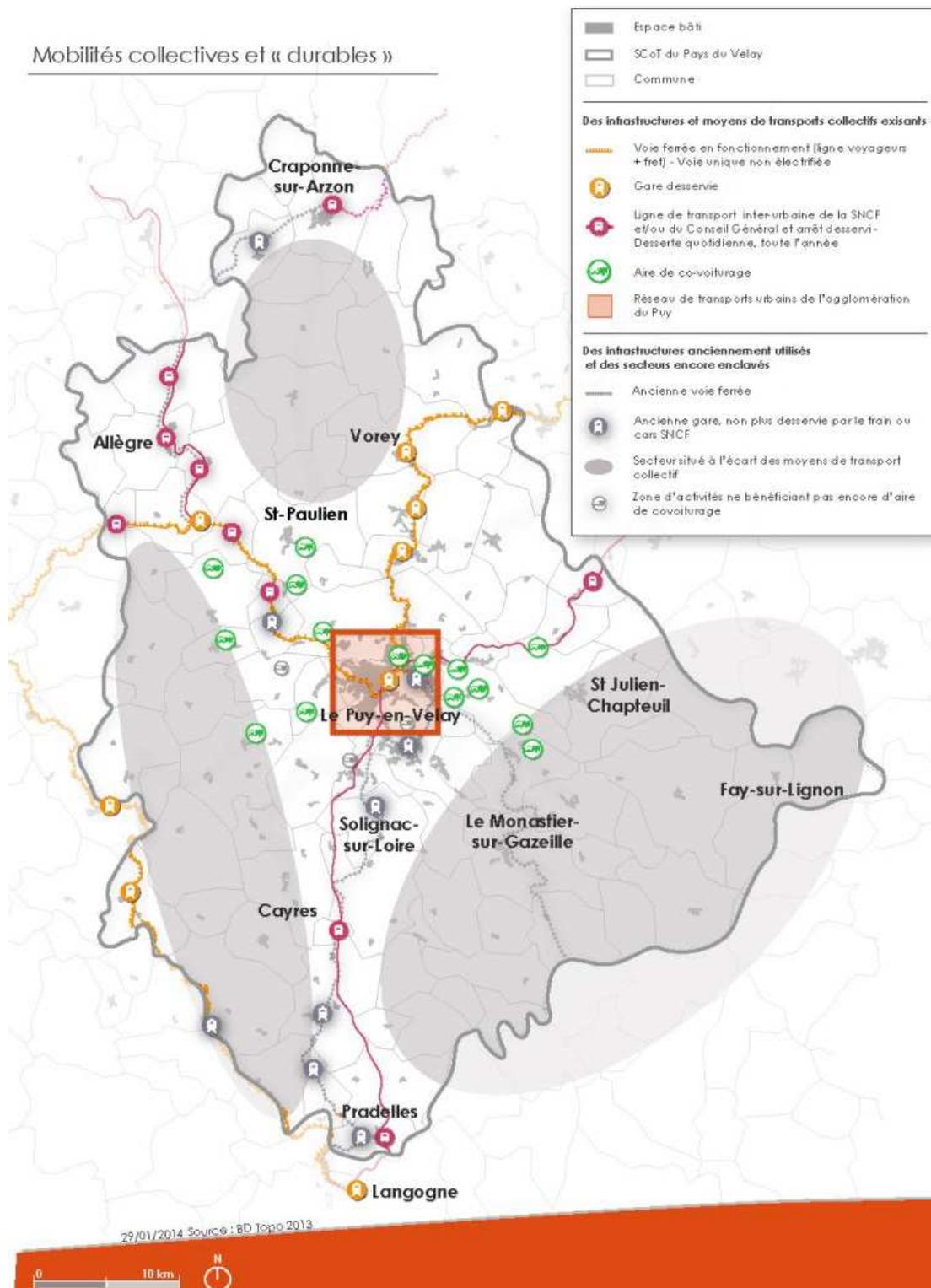
- Axes routiers importants
- Contournement
- + - SNCF
- Parking relais existants
- Parking relais à venir

Auteur : Service Aménagement de l'Espace - Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay  
 22 juin 2015  
 Source des données : Origine Cadastre © Droits de l'Etat réservés  
 Ce document ne constitue pas de preuve de la propriété de biens

Source : Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay

Le **pôle d'échanges intermodal** (projet livré fin 2015), connectant les modes de déplacements entre eux et favorisant l'utilisation des transports collectifs permettra, au niveau urbain, de désenclaver la gare et plus largement d'encourager la pratique de l'intermodalité.

Dans l'objectif de créer un maillage du territoire et une cohérence des cheminements doux, des **voies vertes** ont été aménagées et d'autres sont en projet.



Source : SCoT du Velay, 2015

## **Le contournement du Puy-en-Velay, opportunité d'aménagement et de transformation des mobilités résidentielles**

Actuellement l'Etat porte un investissement financier important pour la réalisation du contournement du Puy-en-Velay. Ce projet a pour but de désenclaver le territoire non seulement intercommunal mais aussi départemental, en créant une nouvelle voie de contournement (2x2 voies) à l'extérieur du cœur urbain. Ce contournement constituera un axe majeur de développement pour le territoire, avec trois points d'échanges qui seront autant d'entrées sur le territoire, et aura des répercussions à plusieurs échelles. (Cf. partie IV)

**Ce projet constitue une opportunité pour valoriser l'ensemble du territoire et porter des projets de requalification au travers du PDUI**



Vue aérienne du contournement depuis l'entrée « nord »  
Source : DREAL Auvergne

## 2.4 Un développement territorial contrasté : entre ultra-polarisation et périurbanisation

### Morphologie urbaine

La Communauté d'agglomération présente une structuration en trois « couronnes » : la ville du Puy-en-Velay est entourée des communes limitrophes (Aiguilhe, Chadrac, Brives-Charensac, Espaly-Saint-Marcel, Vals-près-le-puy) qui constituent la première couronne. Ces deux entités forment le centre de l'intercommunalité. Les communes plus éloignées du centre-ville (Solignac-sur-Loire, Ceysnac, Bains, Chaspinhac, Loudes...) constituent la deuxième couronne. Au-delà, une troisième couronne est composée des communes plus rurales.

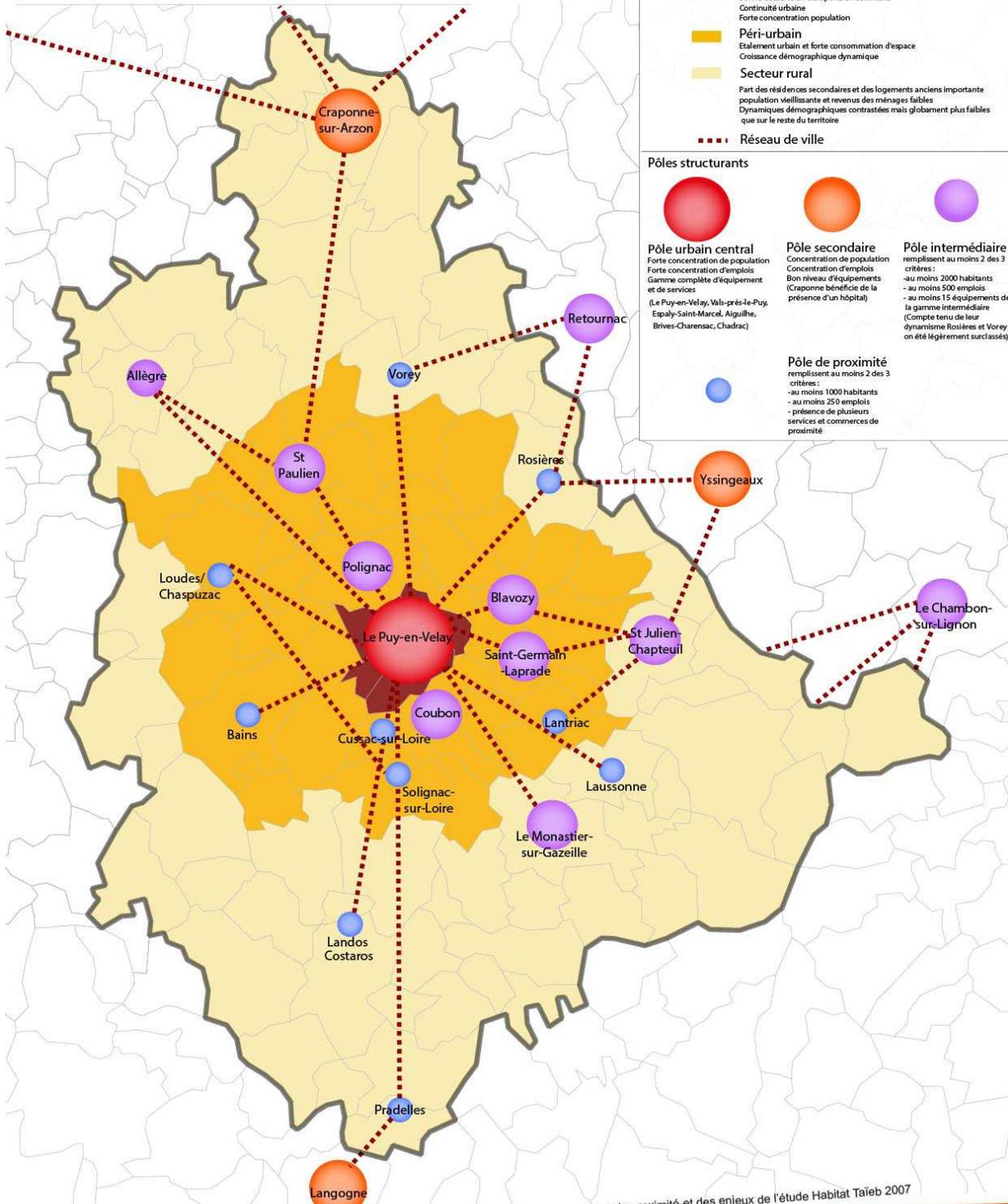
Le centre de l'agglomération **polarise la majorité des emplois, des services et des équipements du territoire** du Pays du Velay. Dans ce centre élargi, qui représente 75% de l'emploi du Pays du Velay, se distinguent d'une part les activités administratives et le pôle commercial et multiservices du centre-ville et les ZAE en proche périphérie, regroupées principalement à l'est de l'agglomération, le long des axes routiers (Chirel, Corsac etc). Un schéma de développement des zones d'activité économique vise néanmoins à rééquilibrer territorialement les secteurs de développement économique.

A l'échelle du Puy-en-Velay, **la ville haute** concentre une grande partie des monuments historiques et des lieux touristiques et présente une plus grande difficulté d'accessibilité, du fait du relief et de la coupure urbaine existante entre le centre médiéval ancien et les extensions modernes de la **ville basse** (18<sup>ème</sup> – 20<sup>ème</sup> siècles). La ville basse, quant à elle, concentre les services et les accès aux transports en commun et constitue le lieu de vie quotidien des habitants.



Boulevard du Breuil, coupure urbaine entre ville haute et ville basse  
Source : CAPeV, juin 2015

# Réseau de pôles résidentiels et économiques et fonctionnalité des espaces



22/12/2014 Source : D'après l'analyse de la répartition de l'emploi, de la population, des équipements et services de proximité-et des enjeux de l'étude Habitat Taïeb 2007  
DDT Haute-Loire Service construction et logement - Insee 2010



Source : SCoT du Velay, 2015

Malgré cette ultra-polarisation du centre, le territoire intercommunal est marqué par un fort **phénomène de périurbanisation**. Les raisons en sont la recherche de l'habitat individuel, l'inadaptation du parc ancien aux besoins des familles et les prix élevés en centre-ville qui trouvent une réponse dans le périurbain en première et surtout en deuxième couronne et au-delà du périmètre de l'intercommunalité. Il en est de même pour les activités qui s'installent de manière préférentielle dans les ZAE où le foncier est plus abordable et qui constituent des vitrines économiques puisque situées aux entrées de l'agglomération et le long des axes principaux de circulation. Ces installations entraînent l'étalement urbain et le mitage de l'espace intercommunal. Pour répondre aux enjeux de rééquilibrage urbain, plusieurs politiques sont menées dans le cadre des SCOT, PLH, PNRQAD, etc.

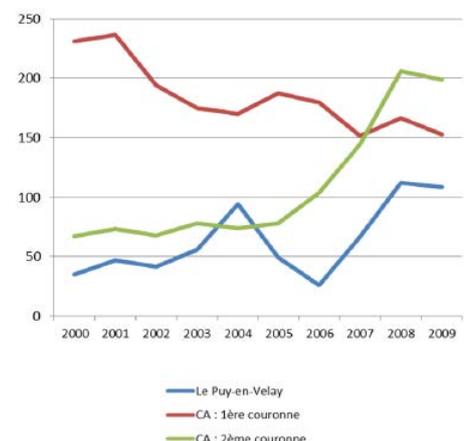


Périurbanisation : Saint Germain Laprade. Source : SCOT du Velay, 2015

Si le territoire présente encore une identité paysagère profondément rurale, l'urbanisation (habitat, économie et transports), historiquement implantée dans le fond de la vallée, tend toutefois à progresser en périphérie de la ville du Puy-en-Velay. Depuis une dizaine d'années, elle représente environ 70 hectares nouvellement consommés par an. Aux abords immédiats de la ville centre, les communes, sont de plus en plus marquées par un phénomène de conurbation progressif lié à l'éclatement de l'habitat. Sur certains secteurs, cet étalement affecte directement les continuités écologiques. Le SCOT du Velay constate l'existence de modes développement urbain « davantage basés sur des opportunités que sur une stratégie de planification », ce qui entraîne des phénomènes de mitage de l'espace, en particulier dans les zones résidentielles. Ces évolutions affectent également la richesse patrimoniale de l'architecture locale et déséquilibrent les formes traditionnelles d'organisation urbaines (unité villageoise). La prise en compte de cette problématique se traduit dans les actions et orientations données par les pouvoirs publics (dispositif 1% Paysage et développement, SCOT, PLH).

### Habitats et logements

La périurbanisation induit la présence importante d'un habitat pavillonnaire sur le territoire. On observe ainsi une dichotomie dans l'offre de logements : la première couronne dispose plutôt de logements collectifs. A l'inverse, les communes plus excentrées présentent une forte proportion d'habitat individuel et la part des propriétaires y est plus importante. Plusieurs **projets de renouvellement urbain**



Evolution de la construction de logements au sein de l'Agglomération du Puy-en-Velay. Source : PLH, 2011

ont été lancés depuis 2005 (quartier Guitard au Puy, quartier La Bouteyre à Chadrac), pour requalifier certains secteurs dégradés, assurer une dé-densification et stabiliser la population dans le centre-urbain, en garantissant un parcours résidentiel plus varié. Cela illustre la volonté d'attirer à nouveau la population au cœur de l'agglomération et d'éviter les corollaires négatifs de la périurbanisation. Malgré tout, certaines communes de première couronne offrent un parcours résidentiel adapté et varié.

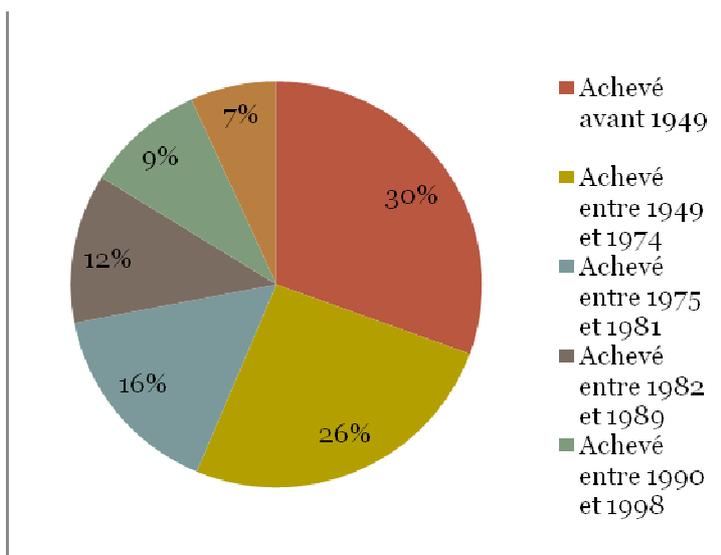
**La construction neuve** en première et seconde couronne a chuté ces dernières années, en revanche, sur la Ville du Puy-en-Velay on note une augmentation (2011-2012) du nombre de dépôts de permis de construire de logements collectifs (environ 400 logements).

Ceci s'explique pour la commune-centre par les opérations de requalification et de diversification. Cela dit, les communes de première couronne souffrent d'un déficit de construction neuve, notamment du fait du manque de terrains constructibles et du foncier plat.

Un tiers du parc de logements actuel a été construit avant 1949.

Bien que majoritairement composé de logements individuels (57,4% en 2011), le parc intercommunal présente une forte proportion de logements collectifs (41,6% du parc constitué en 2011 et 34% de la construction neuve en 2010). On constate que la majorité de l'offre de logements sociaux se situe dans des quartiers inscrits dans des dispositifs en matière de politique de la ville.

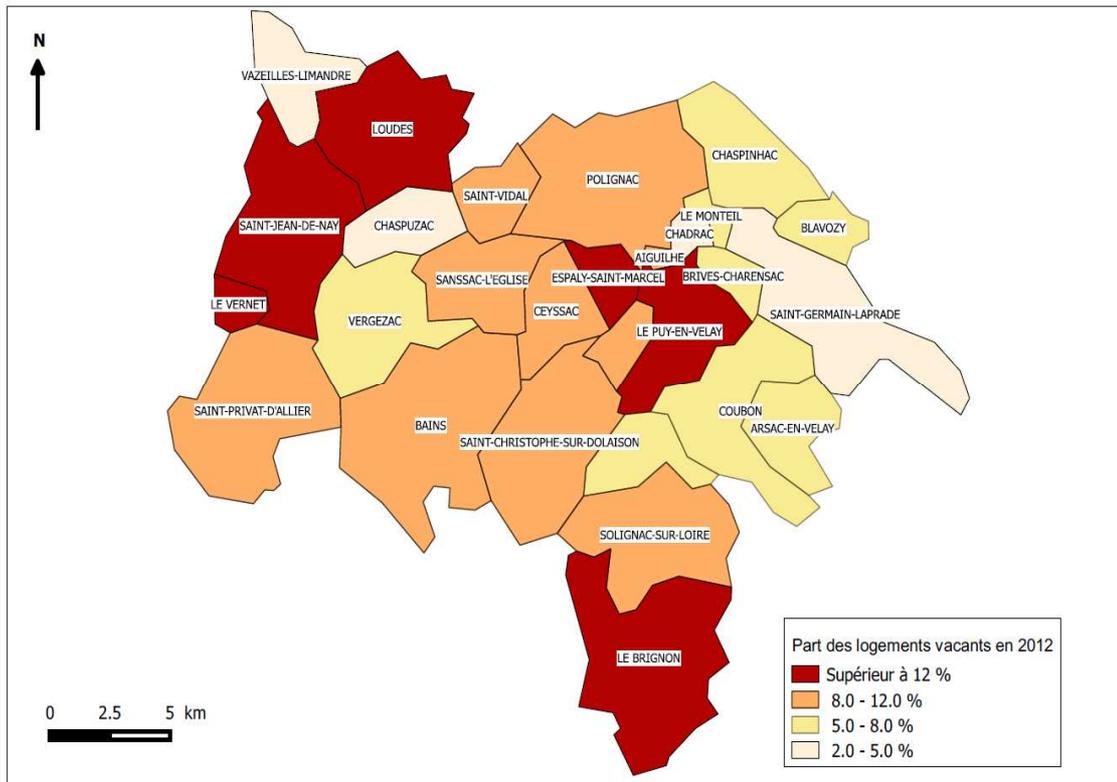
Dates de construction des logements de l'Agglomération du Puy-en-Velay.  
Source : RVT, 2015



**L'offre de logement** est principalement composée de grandes habitations (4 à 5 pièces ou plus), représentant près de 67,5% du parc de logements et l'on peut craindre une inadéquation de l'offre aux besoins

actuels de la population. A mesure que la construction progresse en deuxième couronne, le taux de vacance des logements s'accroît sur le territoire : il représente 11,4% du parc en 2011. Un Programme Local de l'Habitat (PLH) à l'échelle de l'Agglomération a été mis en place en décembre 2012 et fixe les objectifs en matière d'habitat pour 6 ans, notamment celui de la reconquête des centres-bourgs.

### Logements vacants des communes de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay



Source : Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, 2015

#### ENJEUX DE LA PARTIE 2 :

- Attirer les actifs travaillant dans et hors de la Communauté d'agglomération
- Poursuivre les efforts de requalification du centre-ville pour aboutir à l'accroissement démographique
- Privilégier la réutilisation du foncier en cœur de ville et limiter l'étalement urbain
- Requalifier l'offre de logements en centre-ville et les adapter aux nouveaux besoins de la population
- Diminuer la place occupée par la voiture et notamment son usage quotidien (domicile-emploi) en favorisant le report modal et les nouvelles pratiques de mobilité et en renforçant l'offre en transports en commun et de déplacements doux

### 3. Profil économique du territoire

#### 3.1 Une offre culturelle et touristique attractive

La Communauté d'agglomération bénéficie d'une offre culturelle diversifiée, principalement axée sur le **patrimoine à la fois urbain, historique et naturel**. Le Puy-en-Velay, ville d'art et d'histoire, accueille 600 000 touristes par an, venant visiter les sites architecturaux majeurs, inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO (au titre de ville-départ des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle) : Cathédrale du Puy et Hôtel-Dieu, ainsi que d'autres sites remarquables (forteresse de Polignac, Rocher et Chapelle Saint-Michel d'Aiguilhe, Rocher Corneille et statue Notre-Dame). Parmi les 600 000 visiteurs, on comptabilise en 2012 35 000 personnes s'engageant sur les chemins de Saint-Jacques (ce chiffre est en augmentation de 20% depuis 2009, 1/4 des visiteurs concernés sont d'origine étrangère), ce qui prouve la reconnaissance internationale du territoire.



Hôtel-Dieu du Puy-en-Velay

Source : Office du tourisme de l'agglomération du Puy-en-Velay

Enfin, une partie du flux touristique s'inscrit dans le cadre des nombreuses **festivités et manifestations** organisées : les Fêtes du Roi de l'Oiseau, le Grand trail de Saint Jacques, le festival InterFolk et, depuis 2015, festival des nuits du Saint Jacques.



Les Fêtes du Roi de l'Oiseau.  
Source : <http://www.roideloiseau.com>

La richesse du patrimoine et la réputation des montagnes du Massif Central attirent des visiteurs de plus en plus nombreux chaque année, participant pleinement à la dynamique économique locale. Il s'agit avant tout d'un **tourisme de passage**, le Puy restant un point d'étape pour un grand nombre de visiteurs. Ainsi, 80% des séjours ont une durée inférieure à 3 jours. Ceci peut s'expliquer par la politique touristique locale qui s'oriente beaucoup vers l'événementiel. Avec 26 hôtels (75% situés en première couronne) et 50 chambres et tables d'hôtes, la communauté d'agglomération présente une bonne capacité d'accueil pour ce tourisme de passage. A noter qu'en 2011, 5.2% des habitations du territoire sont des résidences secondaires.



Chemin de Saint-Jacques de Compostelle, Office du tourisme de l'Agglomération du Puy-en-Velay

# Principaux sites touristiques du Pays du Velay

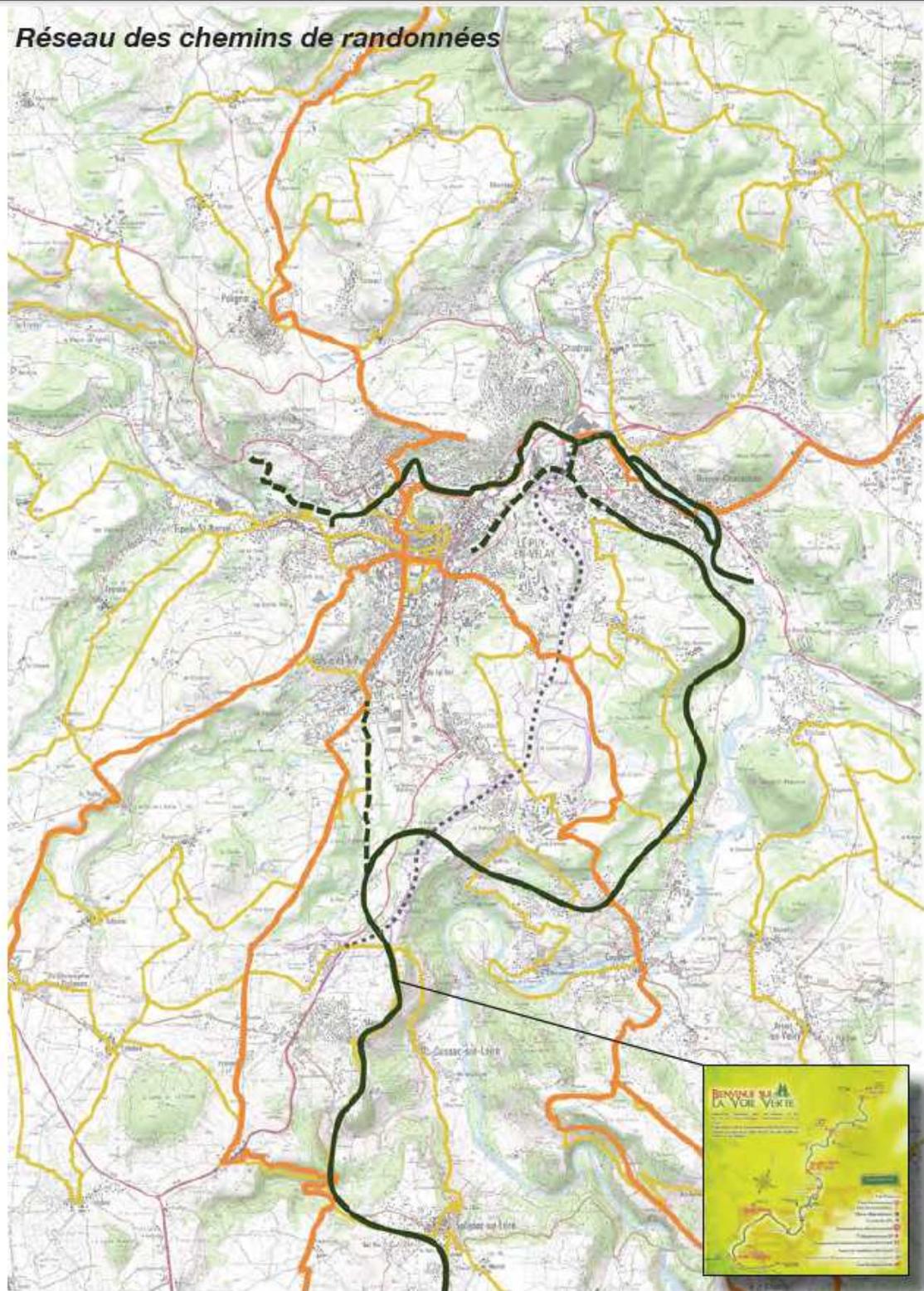


CITADIA 27/02/2014 Source : Tourisme en Haute-Loire - auvergnevacances.com



Source : SCoT du Velay, 2015

## Réseau des chemins de randonnées



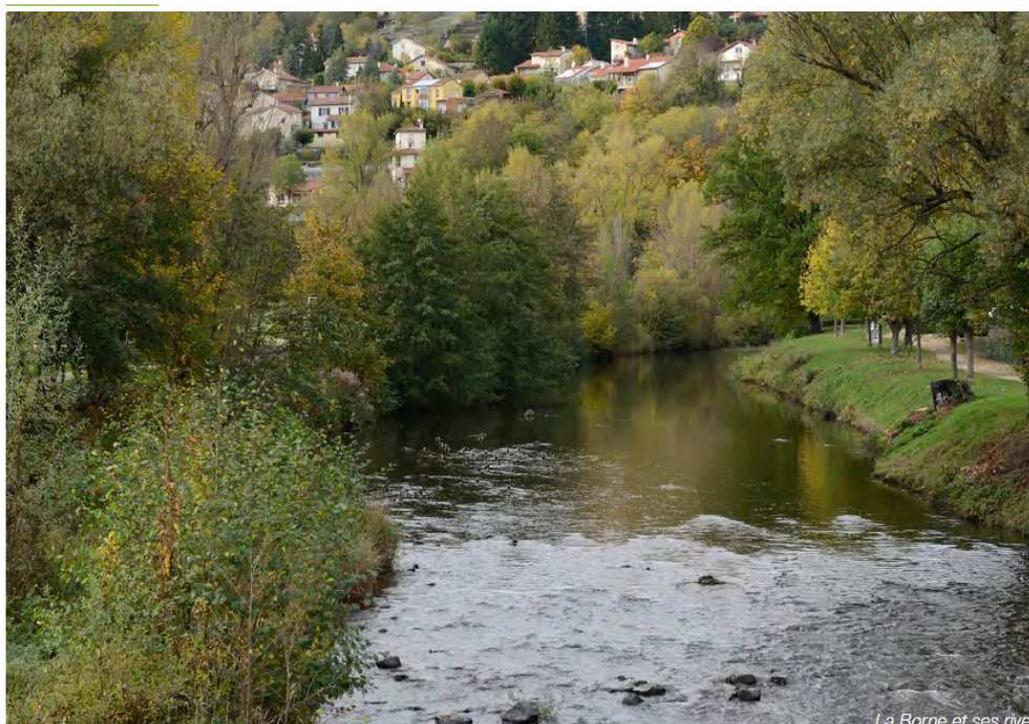
-  Itinéraires de grandes randonnées (GR)
-  Itinéraires de petites randonnées (PR)
-  Voies vertes

Source : Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay

En dehors de la ville, le fleuve de **la Loire et ses affluents** ainsi que les sites naturels remarquables (marais de Limagne, rocher de Corneille...) sont également des vecteurs d'attractivité. L'offre de loisirs est axée autour des sports nautiques, du cyclisme et des sports de montagne (randonnées, escalade...) ainsi que des sports de nature (pêche). Enfin, le territoire bénéficie de nombreux points de mires qui sont autant de repères dans le paysage du bassin et qui participent à la construction de l'identité territoriale de la Communauté d'agglomération (le Rocher Corneille, le Rocher d'Aiguilhe, ...).



La Loire à Brives-Charensac, Office de tourisme de l'Agglomération du Puy-en-Velay



La Borne et ses rives. Source : étude « 1% paysage et développement », DREAL Auvergne, 2011

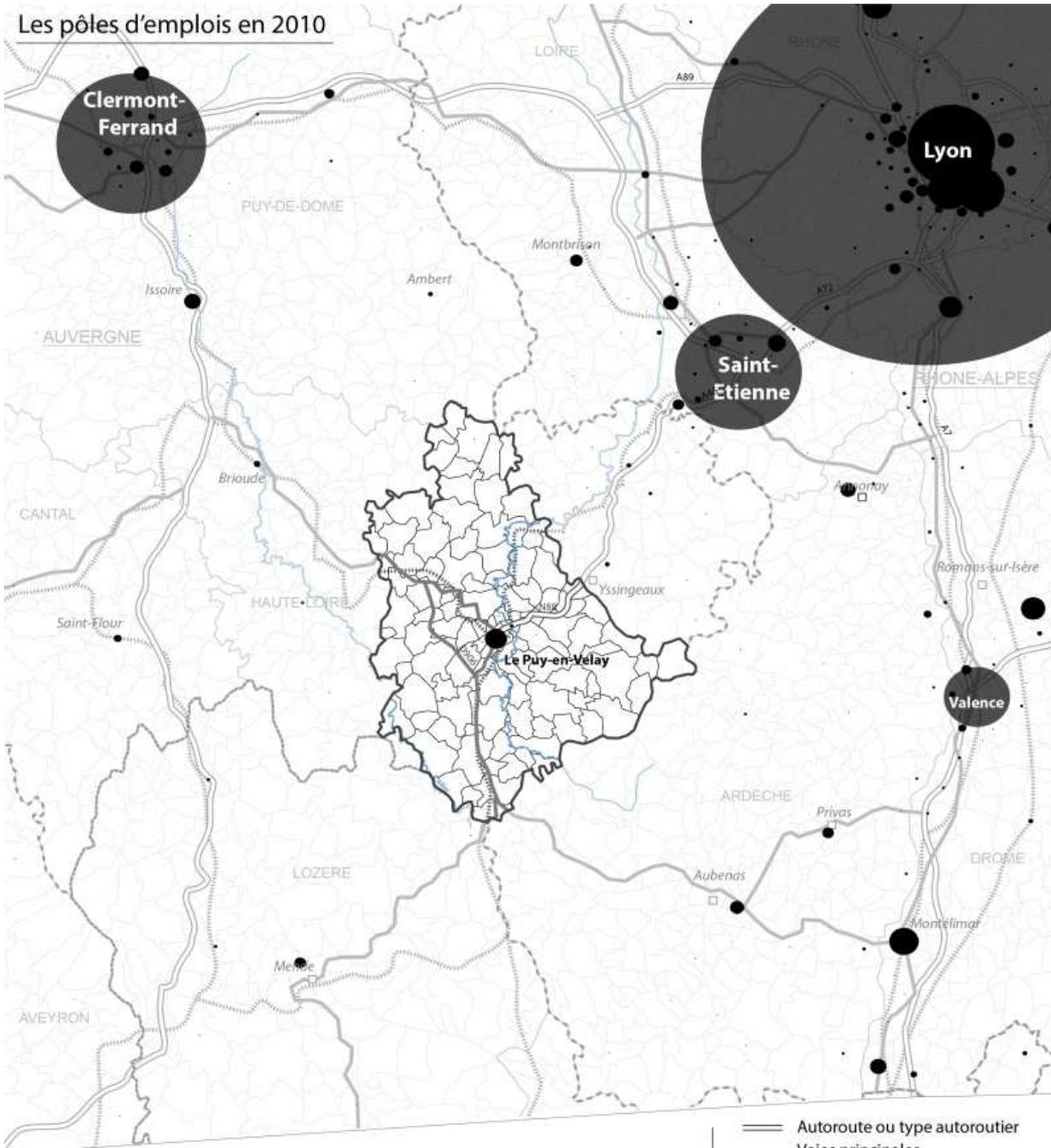
### 3.2 Un développement économique porté par le secteur tertiaire

Véritable moteur économique régional et départemental, la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay constitue le **5<sup>e</sup> pôle d'emploi de la région Auvergne** avec 27 593 emplois en 2011. La ville du Puy-en-Velay, particulièrement, concentre la majorité de l'offre d'emploi (14 900 emplois en 2011) tandis que 13 communes comptent moins d'1% des emplois. D'autre part, l'emploi progresse plus vite que la population sur le territoire de la CA (+7,3% entre 1999 et 2009). Cette configuration illustre une bonne santé du marché de l'emploi intercommunal et renforce le **caractère attractif du bassin d'emploi du Puy-en-Velay**. Malgré tout, des poches de chômages subsistent, notamment dans la première couronne (ville du Puy et communes limitrophes). Cette situation affecte principalement les jeunes et les femmes.

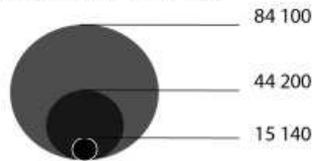


Entreprise Sabarot, Zone de l'Aérodrome Nord  
Source : CAPEV

# Les pôles d'emplois en 2010



Nombre d'emploi au lieu de travail en 2010 :



- Autoroute ou type autoroutier
- Voies principales
- Voies ferrées
- Réseau hydrographique
- Région
- Département
- SCoT du Pays du Velay
- Commune

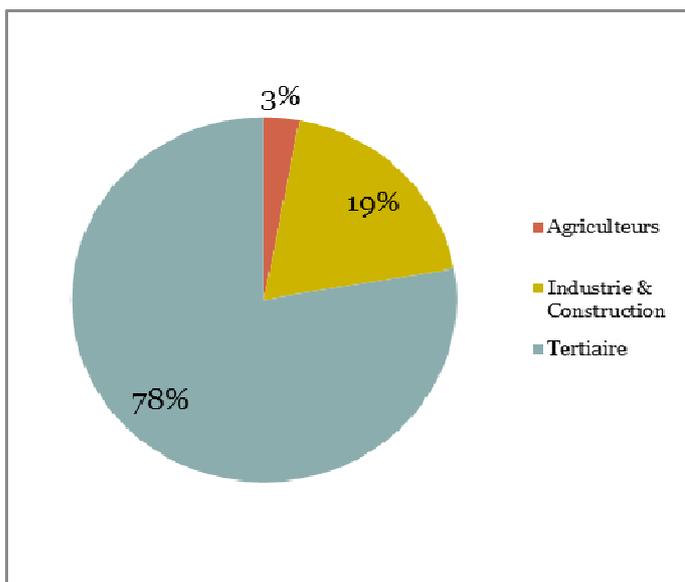
CITADIA 17/02/2014 Source : Insee - Base-CC-emploi-pop-active-2010

0 20 km

Source : SCoT du Velay, 2015

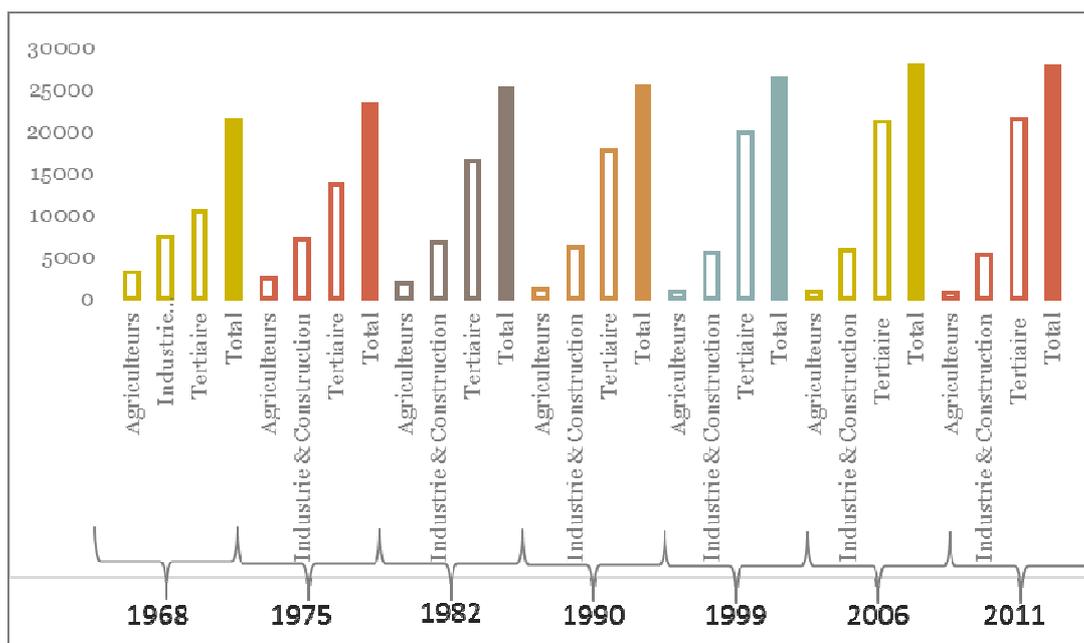
## Secteurs de développement économique

Au cœur d'un territoire dominé par l'activité agricole et industrielle, la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay a connu une forte **montée du tertiaire** sur les dernières décennies, en lien avec la part croissante de l'économie résidentielle, désormais principal moteur de l'économie locale. Son agglomération, préfecture et pôle touristique, est en grande partie à l'origine de cette forte progression. En 2011, les activités dominantes dans la CA sont d'une part l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale (41,2%) et les commerces, les transports et les services divers (36,6%). A l'inverse, l'agriculture ne représente que 3% des emplois et l'industrie 12%.

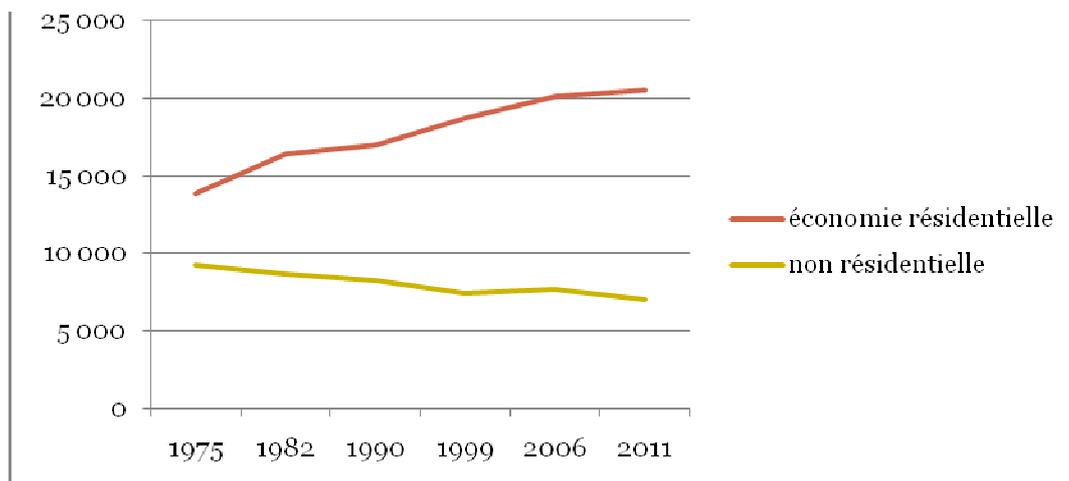


Répartition des secteurs d'activités en 2011. Source : RVT, 2015

Cependant, contrairement à d'autres territoires ayant opéré une complète conversion vers l'économie résidentielle, l'industrie, bien que fragilisée, a su se maintenir sur l'Agglomération. **L'activité agricole**, quant à elle, a subi ces dernières années, une forte pression foncière en raison de l'étalement urbain et des projets structurants. Elle reste néanmoins très présente sur les plateaux péri-urbains et ruraux et offre une composante qualitative très forte : AOP Lentilles vertes du Puy, verveine du Velay, AOC Fin gras du Meyzenc. Enfin, on note la présence équilibrée d'industries agro-alimentaires sur les ZAE de la communauté d'agglomération (salaison, maraichage, fromagerie, abattoir).



Evolution des secteurs économiques par année. Source : RVT, 2015



Evolution de la part de l'économie résidentielle et non résidentielle par nombre d'emplois sur l'Agglomération du Puy-en-Velay. Source : RVT, 2015

Bassin économique longtemps enclavé, le territoire intercommunal a impulsé son développement grâce à ses ressources endogènes (services et industrie). Il ne souffre pas de la concurrence d'autres pôles économiques à l'échelle du Pays du Velay. Cependant, à une échelle plus large, la présence de plusieurs bassins d'emploi de grande importance remet en cause ce statut de monopole, notamment ceux très polarisants des aires urbaines de Clermont-Ferrand au nord-ouest et de Lyon/Saint-Etienne au nord-est. Ces aires influencent grandement les dynamiques du territoire et créent une **forte concurrence territoriale au niveau de l'attractivité résidentielle et professionnelle**.

### Offres de formation

La Communauté d'agglomération dispose de plusieurs **structures de formation**, majoritairement tournées vers les **métiers des nouvelles technologies et des sciences** (IUT, ISVT, ISFI<sup>7</sup>), ainsi que de l'enseignement (Ecole Supérieure du Professorat et de l'Éducation). Par ailleurs, en lien avec les instances consulaires, des formations aux métiers de l'artisanat et de l'ingénierie packaging (ESEPAC<sup>8</sup>) sont dispensées.

Le Puy-en-Velay dispose aussi d'un des laboratoires pédagogiques du Greta du Velay (Groupement d'Établissements publics œuvrant pour la formation continue des adultes), le CRI (Conseil, Recherche, Innovation) spécialisé dans les nouvelles technologies.

### Offre commerciale

L'offre commerciale se développe à l'échelle de l'agglomération (4 000 emplois pour une zone de chalandise de 100 000 habitants) : de nouvelles enseignes et de nouveaux modes de distribution (« drives » alimentaires,...) **apparaissent dans les zones commerciales** qui continuent à se développer, favorisant l'usage de la voiture, alors que l'on assiste à une forte **recomposition du petit commerce** de centre-ville (rétrécissement spatial). Le secteur des services connaît quant à lui de profondes mutations, liées à la re-concentration des services publics et des services à la personne dans une perspective d'optimisation des interventions (partage de locaux, fusion d'établissements scolaires...). On assiste également à un phénomène de « délocalisation interne » des services qui quittent la ville-centre pour les espaces périphériques (centre de tri de La Poste et siège départemental de l'ADMR).

#### ENJEUX DE LA PARTIE 3 :

- Consolider et développer l'offre touristique
- Maintenir un tissu économique local
- Lier développement économique et qualité des paysages
- Promouvoir l'image de la Communauté d'agglomération

<sup>7</sup> Institut des Sciences de la Vie et de la Terre et Institut de Formation en Soins Infirmiers

<sup>8</sup> Ecole Supérieure Européenne de Packaging

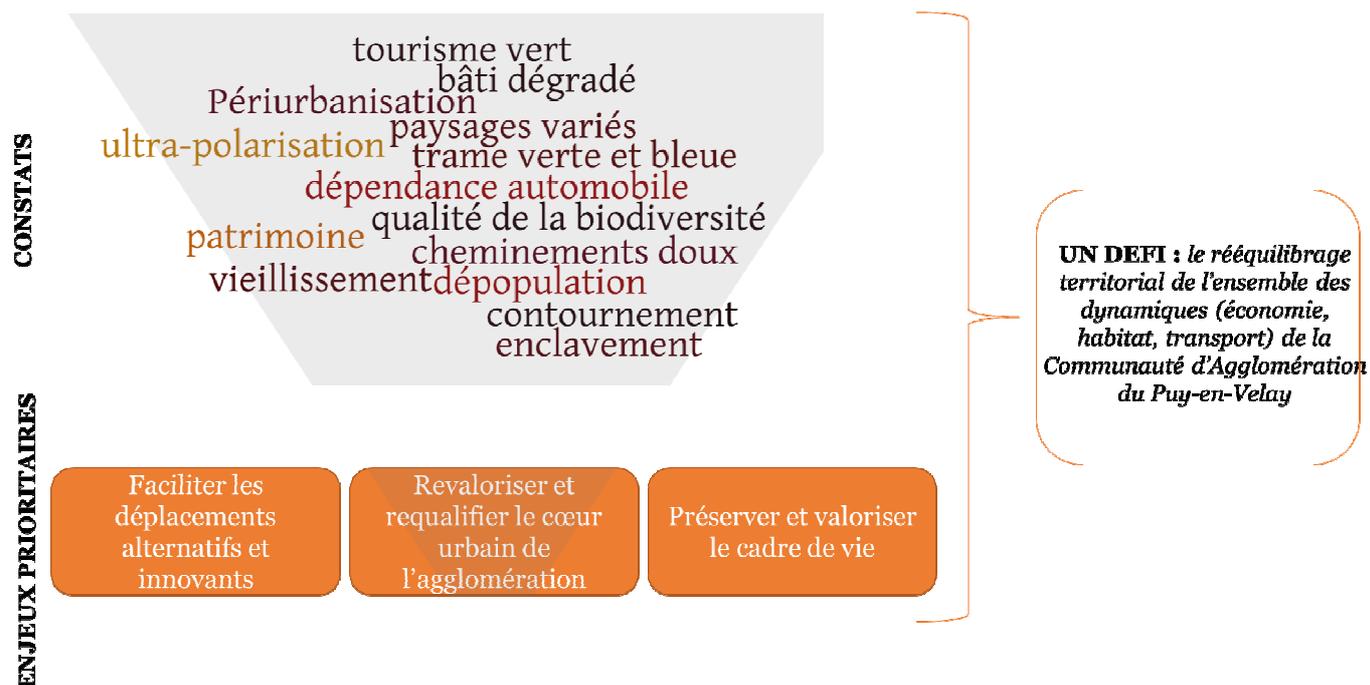
## **B. Synthèse du diagnostic**

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville-centre, pôle dynamique du Puy-en-Velay</li> <li>- Patrimoine riche et préservé</li> <li>- Diversité des paysages</li> <li>- Structure économique solide et dynamique (cœur économique du département, 5<sup>e</sup> pôle d'emploi en Auvergne)</li> <li>- Solde naturel positif</li> <li>- Secteur de la construction en croissance et densification dans certaines zones</li> <li>- Une politique de la ville engagée et poursuivie en 2015-2020</li> <li>- Offre touristique importante, notamment autour du patrimoine historique et de la randonnée pédestre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enclavement du territoire</li> <li>- Coupure urbaine majeure entre la ville-basse et la ville-haute du Puy-en-Velay</li> <li>- Contrainte de la dépendance automobile</li> <li>- Réseau ferré peu efficient</li> <li>- Liaisons routières avec les capitales régionales en cours d'amélioration (Lyon)</li> <li>- Utilisation très limitée des transports en commun urbains</li> <li>- Fuite démographique du centre-ville et périurbanisation</li> <li>- Val Vert : quartier où se concentrent les difficultés sociales, économiques et urbaines</li> </ul>
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contournement du Puy-en-Velay</li> <li>- Projet du Pôle d'Echanges Intermodal</li> <li>- Développement des trames vertes et bleues</li> <li>- Développement du covoiturage</li> <li>- Politique en faveur d'un rééquilibrage territorial</li> <li>- Signature du Contrat de Ville 2015-2020 et du NPNRU</li> <li>- Valorisation patrimoniale, paysagère et touristique par le biais du 1% paysage et développement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attractivité des grands pôles d'emplois à proximité</li> <li>- Ultra-polarisation des activités et des services</li> <li>- Vieillesse de la population</li> <li>- Etalement urbain</li> <li>- Nouveaux secteurs de pression foncière liée au désenclavement de sites présentant du foncier plat</li> </ul>

## C. Les enjeux prioritaires de développement du territoire

A partir du diagnostic et des enjeux sectoriels identifiés, le **rééquilibrage territorial des dynamiques** économiques, résidentielles, de mobilité, de la Communauté d'agglomération est un défi qui se distingue. Ce défi sera la ligne de mire du projet, vers lequel convergeront les **trois enjeux prioritaires**, les objectifs et le plan d'action.

Les enjeux prioritaires sont synthétisés dans le schéma ci-dessous.



### Enjeu 1 : Faciliter les déplacements alternatifs et innovants

Les investissements jusqu'alors réalisés par les pouvoirs publics ont amélioré de manière constante les infrastructures routières, au détriment des autres modes de transport. L'enjeu est donc le **(re)développement des transports alternatifs à l'automobile**. Pour ce faire, plusieurs actions sont envisagées, notamment la restructuration du réseau de bus urbains, qui ne dessert pas l'ensemble de l'agglomération, et l'adaptation des horaires et fréquences au rythme des actifs ; l'amélioration des connexions entre transport ferroviaire et transport en commun ; la création de sites propres pour les circulations douces et les bus.

Un autre point d'enjeu est le **manque d'intermodalité** entre les différents modes de transports. Pour exemple, un rapport de la DIACT<sup>9</sup> souligne que le Puy-en-Velay est une gare de départ plutôt

<sup>9</sup> Etude Accessibilité et Transports-20 villes moyennes témoins (2009)

qu'une gare de destination. Une réflexion a ainsi été engagée pour permettre l'amélioration des correspondances vers les grands pôles urbains environnants et les gares TGV. Le projet du Pôle d'échanges intermodal (PEI) de la gare du Puy-en-Velay, qui sera livré fin 2015, constitue l'une des premières réponses opérationnelles à cet enjeu.

Le développement des transports en commun et des modes de transports alternatifs (covoiturage) sur le territoire intercommunal permettra également de **limiter les phénomènes d'engorgement des axes routiers** dus à la surutilisation de la voiture, au trafic routier en augmentation continue et à l'ultra-polarisation des activités et des services dans le centre de la Communauté d'agglomération.

Par ailleurs, la dépendance à l'automobile a de **multiples incidences** :

- **Ecologiques et environnementales**, comme l'émission de gaz à effet de serre
- **Paysagères**, comme la place accordée à la voiture dans les aménagements urbains
- **Sociales**, comme la difficulté pour les habitants ne disposant pas de véhicules de se déplacer et d'accéder ainsi aux services, à l'emploi ou à la formation

Enfin, ces projets seront complétés par différentes opérations répondant à cet enjeu : mise en service de bus électriques, installation de bornes de recharge électriques, création de billets numériques, développement des e-services, élaboration d'un schéma de circulation et de stationnement,...

## Enjeu 2 : Revaloriser et requalifier le cœur urbain de l'agglomération

Le diagnostic montre que le centre de la Communauté d'agglomération est à la fois **ultra-polarisant** en ce qui concerne les activités mais aussi, dans une certaine mesure, **en désaffection des habitants** de l'intercommunalité. Ainsi le cœur de l'agglomération supporte la plupart des charges de centralité, tout en connaissant une certaine fragilité démographique.

Le territoire connaît un phénomène de périurbanisation et de mitage de l'espace ainsi qu'une **progressive dégradation du parc immobilier de centre-ville**. A travers son Programme local de l'habitat (PLH), son opération programmée d'amélioration de l'habitat-rénovation urbaine (OPAH-RU), le PNRQAD et l'OPAH communautaire, la Communauté d'agglomération entend **enrayer la périurbanisation** et favoriser la réhabilitation du bâti dans la ville-centre et dans les centre-bourgs périphériques. Ces actions sont en cohérence avec le développement des transports en commun urbains : si les habitants se rapprochent du centre, le réseau de transports en commun peut être plus largement exploité.

A ces actions, s'ajoutent celles en faveur du **dynamisme du secteur économique du cœur d'agglomération** afin de renforcer son attractivité résidentielle et commerciale. Dans ce cadre, ville du Puy et la Communauté d'agglomération développent une politique axée sur la stratégie marketing, sur la création d'événementiels en centre-ville, en partenariat avec les commerçants et sur la mise en

œuvre d'aménagements urbains valorisant les secteurs touristiques et commerciaux (requalification d'espaces publics, création de places,...).

De plus, les centres historiques anciens souffrent d'une dégradation de la qualité de vie, due à la problématique posée par la présence de nombreux bacs à ordures ménagères qui dévalorise le paysage.

### Enjeu 3 : Préserver et valoriser le cadre de vie

Le diagnostic a souligné combien **l'environnement et les espaces naturels** offerts par le territoire de l'agglomération du Puy sont uniques, avec des entités paysagères et une biodiversité remarquables. Alors que la Ville du Puy-en-Velay et la première couronne constituent le noyau dur de l'urbanisation sur le territoire de la CA, le territoire est globalement très naturel, et comprend plusieurs **secteurs protégés** : zones Natura 2000, ZNIEFF, sites classés, etc. Cette qualité paysagère est un atout pour l'attractivité du territoire, pour ses résidents comme pour les touristes de passage, dans l'optique d'un « **tourisme vert** ». De même, le patrimoine vernaculaire du territoire participe à l'identité du territoire, son inventaire et sa protection seraient à engager.

Concernant le **patrimoine bâti**, au cœur de la Communauté d'agglomération, la ville du Puy-en-Velay est engagée dans une politique de valorisation de son patrimoine historique et culturel, facteur d'attractivité et enjeu de l'équilibre territorial par rapport aux grands pôles urbains environnants. A ce titre, un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur est en vigueur sur la ville du Puy-en-Velay.

Les **entrées de ville** se caractérisent par une qualité paysagère limitée, des axes routiers importants peu sécurisés et engorgés en heure de pointe ainsi que par des bâtiments mal intégrés. Un des enjeux, en lien avec le projet de contournement, sera de requalifier les entrées de ville existantes mais aussi d'en créer de nouvelles, plus qualitatives, offrant notamment des panoramas sur le bassin du Puy-en-Velay et garantissant un meilleur partage des usages (voies vertes dédiées aux piétons et cycles, végétalisation, sites propres pour les transports en commun,...).

Par ailleurs, le cadre de vie inclue également le renouvellement urbain de quartiers de l'agglomération. Le **quartier du Val-Vert**, inscrit au sein de la nouvelle géographie prioritaire de la politique de la ville, bénéficiera de l'action combinée du contrat de ville 2015-2020 et du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain. Ce secteur, nouvelle entrée sur le territoire depuis le contournement, nécessite une requalification urbaine importante s'appuyant sur une politique de mixité sociale à l'échelle du quartier.

# Partie II : La présentation du projet intégré de territoire

---

## **A. Les orientations stratégiques du projet de territoire**

Le choix a été fait, par l'ensemble des élus communautaires et des partenaires étroitement associés à la rédaction de la candidature, de concentrer la plus-value du PDUI sur le **cœur urbain de l'agglomération**, c'est-à-dire la ville du Puy-en-Velay et les communes de première couronne : Espaly-Saint-Marcel, Vals-près-le Puy, Polignac, Aiguilhe, Brives-Charensac, Chadrac. Ce choix s'explique par la concentration de l'activité dans ce secteur, mais également car les autres secteurs de l'agglomération, notamment les centres-bourgs, sont traités dans le cadre du projet LEADER, du contrat Auvergne+ et du projet du Pays.

La périurbanisation est par ailleurs marquée sur le territoire et la croissance démographique est ralentie dans le cœur urbain. Le PDUI a donc comme objectif de renforcer l'attractivité du cœur urbain, en termes d'implantation d'activités et de choix de lieu de résidence.

Le projet proposé par l'agglomération du Puy-en-Velay a soulevé **trois enjeux majeurs** qui deviennent les **trois axes stratégiques du PDUI<sup>10</sup> et concourent à un défi global** : le rééquilibrage territorial de l'ensemble des dynamiques (économie, habitat, transport) de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay.

Cette stratégie propose un projet transversal qui conjugue, au regard des objectifs thématiques et des priorités d'investissement retenus dans le cadre du Programme opérationnel régional : mobilité durable et amélioration de l'environnement urbain au bénéfice de l'ensemble des habitants.

Chaque axe est décliné en **objectifs opérationnels**, tels que schématisés ci-après.

---

<sup>10</sup> Les trois axes stratégiques présentés ci-après correspondent exactement aux trois enjeux prioritaires développés aux pages 36-38. Le cheminement logique du PDUI nous conduit à passer du stade des enjeux à celui des axes.

CONSTATS

tourisme vert  
 bâti dégradé  
 Périurbanisation  
 paysages variés  
 ultra-polarisation  
 trame verte et bleue  
 dépendance automobile  
 patrimoine  
 qualité de la biodiversité  
 cheminements doux  
 vieillissement  
 dépopulation  
 contournement  
 enclavement

AXES STRATEGIQUES

Faciliter les déplacements alternatifs et innovants

Revaloriser et requalifier le cœur urbain de l'agglomération

Préserver et valoriser le cadre de vie

OBJECTIFS OPERATIONNELS

- **Objectif 1** : Améliorer l'accès et la circulation entre ville-haute et ville-basse, entre ville-centre et périphérie, grâce au renforcement de l'offre de transports en commun et des circuits de déplacement doux
- **Objectif 2** : Ouvrir le territoire de l'agglomération au reste du territoire régional et national
- **Objectif 3** : Faciliter l'utilisation par tous les habitants du territoire des modes de transports doux et l'intermodalité, par le développement de nouveaux services articulés entre eux
- **Objectif 4** : Placer le territoire dans une logique de développement durable grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre induites par le report modal.
- **Objectif 5** : Désengorger les nœuds de circulation, notamment les entrées de ville aux périodes de pointe

- **Objectif 1** : Renforcer l'attractivité du cœur urbain au bénéfice de l'ensemble du territoire grâce à la requalification des espaces publics et du bâti
- **Objectif 2** : Améliorer et diversifier l'offre de logement en cœur urbain
- **Objectif 3** : Favoriser le développement des commerces de proximité en centre-ville
- **Objectif 4** : Créer les conditions d'une mixité fonctionnelle à l'échelle du centre-ville
- **Objectif 5** : Requalifier les espaces publics en donnant plus de place aux piétons et aux cycles
- **Objectif 6** : Limiter l'étalement urbain et réinvestir les friches et dents creuses du cœur urbain

- **Objectif 1** : Préserver les richesses naturelles et les paysages spécifiques de l'agglomération du Puy-en-Velay
- **Objectif 2** : Encourager la sauvegarde du patrimoine vernaculaire, vecteur d'identité du territoire
- **Objectif 3** : Mettre en valeur le secteur sauvegardé du centre ancien de la ville du Puy-en-Velay pour renforcer son attractivité touristique
- **Objectif 4** : Engager des opérations de renouvellement urbain dans les quartiers concernés, dont le Val Vert, pour favoriser la mixité sociale et la qualité du cadre de vie
- **Objectif 5** : Créer de nouvelles entrées de ville et requalifier les entrées existantes.

**UN DEFI** : le rééquilibrage territorial de l'ensemble des dynamiques (économie, habitat, transport) de la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay

## **B. Le périmètre du projet**

Au sein de ce cœur urbain, **quatre secteurs à enjeux spécifiques** se distinguent, qui posent des problématiques de mobilité, de paysage, d'urbanisme et de cohésion sociale :

- Les entrées de ville, correspondant aux **secteurs nord, est et sud** :

La réalisation du projet de contournement (dont la mise en service devrait intervenir en 2017) est l'occasion pour la CA de se pencher sur l'ensemble du schéma de circulation et de proposer des alternatives en faveur de la mobilité durable et des modes doux. Ainsi, l'ensemble des entrées de ville, correspondant aux **secteurs nord, est et sud**, du PDUI, seront requalifiées, repensées, pour favoriser la création de cheminements dédiés aux piétons, aux cycles, et permettant d'assurer la priorité aux transports en commun (feux prioritaires, sites propres...). De même, les parkings relais et aires de covoiturage existants seront complétés.

- Les secteurs est et centre, porteurs de projets d'aménagement importants.

Quatre secteurs auxquels s'ajoute un **cinquième** :

- Le secteur « centres historiques anciens », complémentaire des quatre premiers et du projet LEADER porté par le Pays du Velay

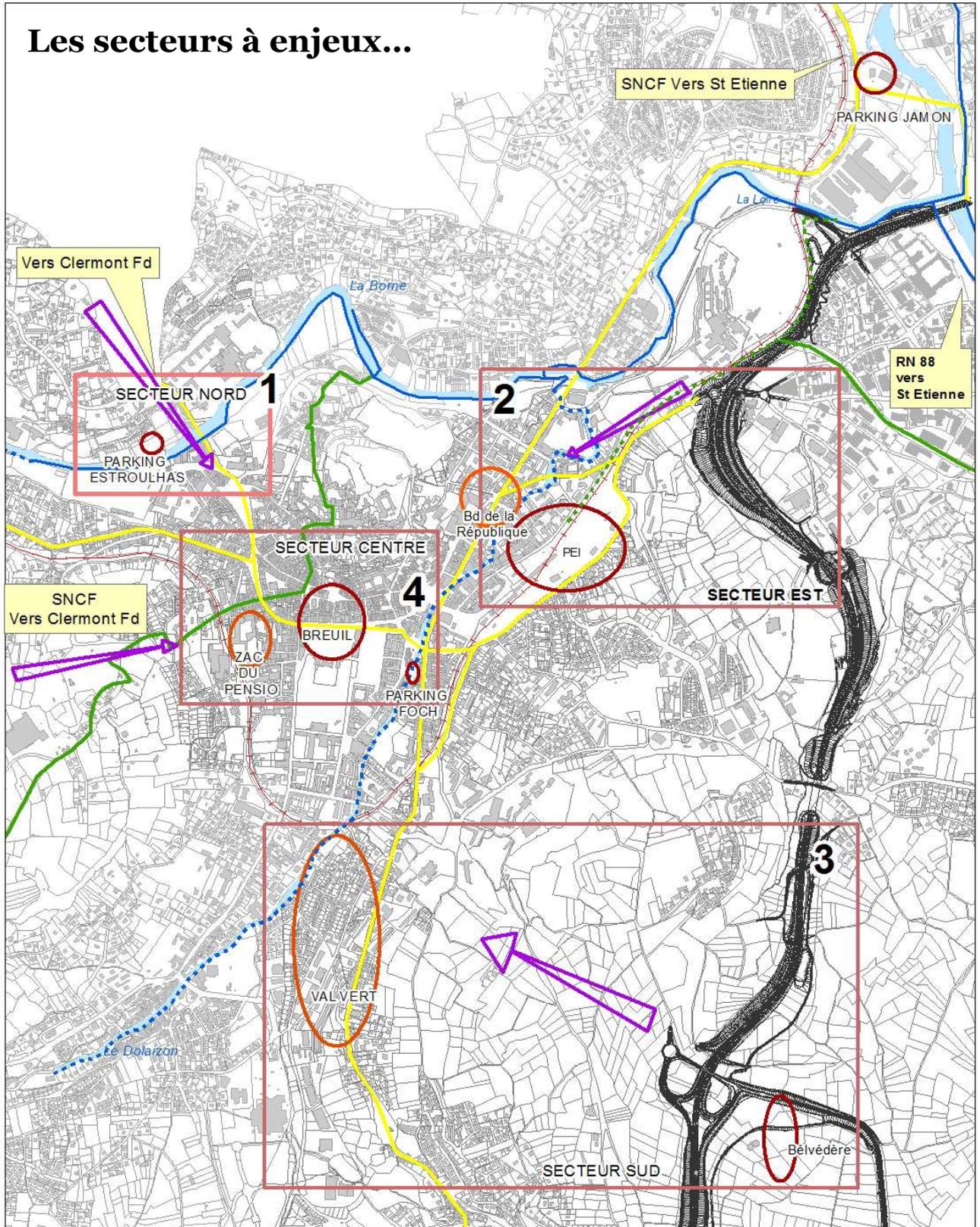
### *Interactions entre les secteurs à enjeux spécifiques*

L'ensemble de ces secteurs sont reliés par les principaux axes routiers existants et par les voies vertes et bleues existantes ou en projet. Le projet de PEI à la gare du Puy-en-Velay, point nodal du territoire, permettra de connecter les modes de déplacements entre eux.

Par l'identification de ces cinq secteurs spécifiques, le PDUI joue le **rôle de fil conducteur**, garant de la cohérence de l'action publique en faveur de l'équilibre territorial de l'agglomération du Puy-en-Velay, comme souligné par l'analyse de son diagnostic. La place occupée par la voiture dans le quotidien des habitants de l'agglomération et plus largement les questions de déplacements et de mobilité dépassent les frontières administratives et sont transversales à l'ensemble du territoire. Les secteurs ici identifiés répondent à cet enjeu et, dans une logique systémique, interagissent les uns envers les autres : les trois entrées de ville et le secteur centre doivent faire l'objet d'une même attention, afin d'éviter le jeu des vases communicants par exemple.

Pour chaque secteur, sont décrits ci-après les enjeux prioritaires du PDUI auxquels ils contribuent.

# Les secteurs à enjeux...



- voies vertes et bleues existantes
- voies vertes et bleues en projet

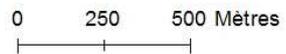
Entrées de Ville

Secteurs à enjeux

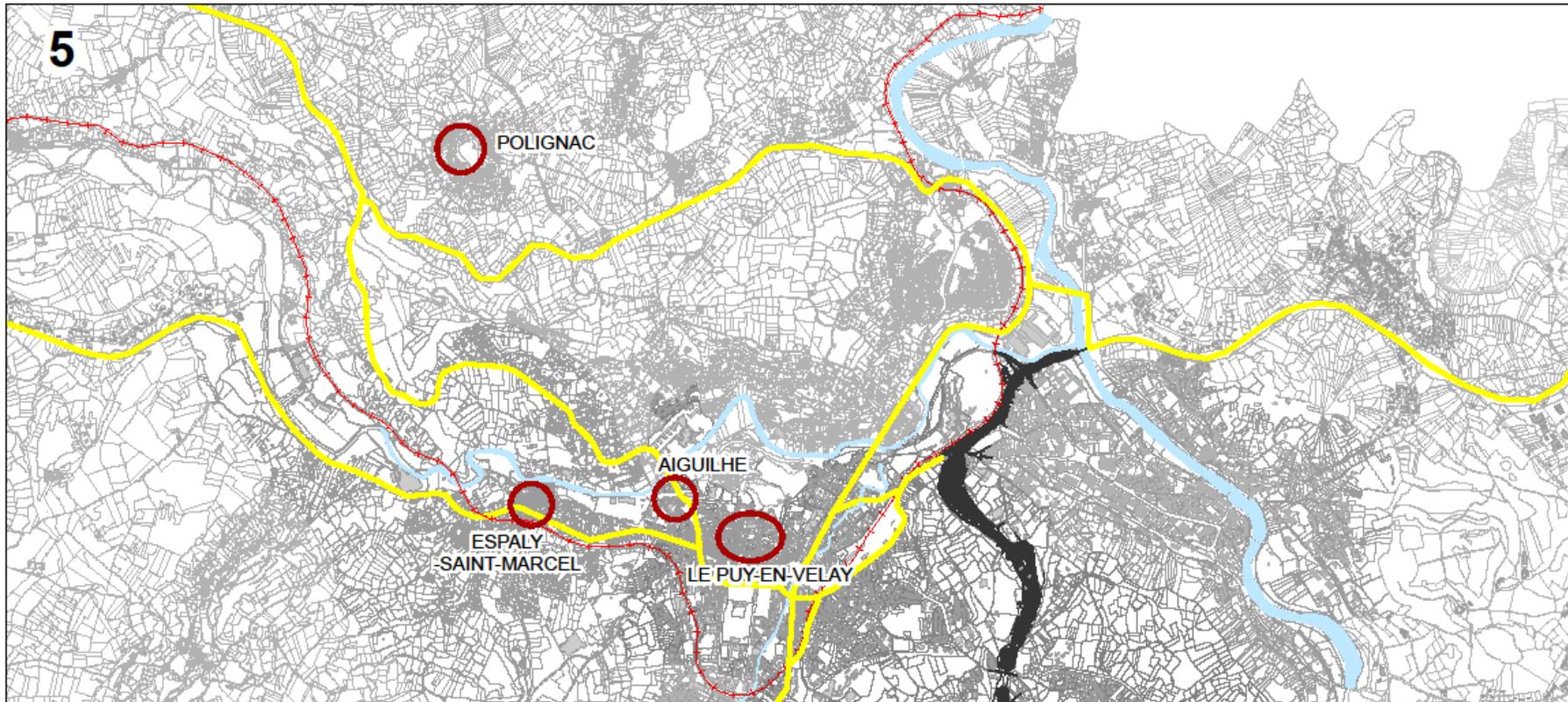
— Axes routiers importants

Contournement

—+— SNCF



Auteur : Service Aménagement de l'Espace - Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay  
22 juin 2015  
Source des données : Origine Cadastre © Droits de l'Etat réservés  
Ce document ne constitue pas de preuve de la propriété de biens



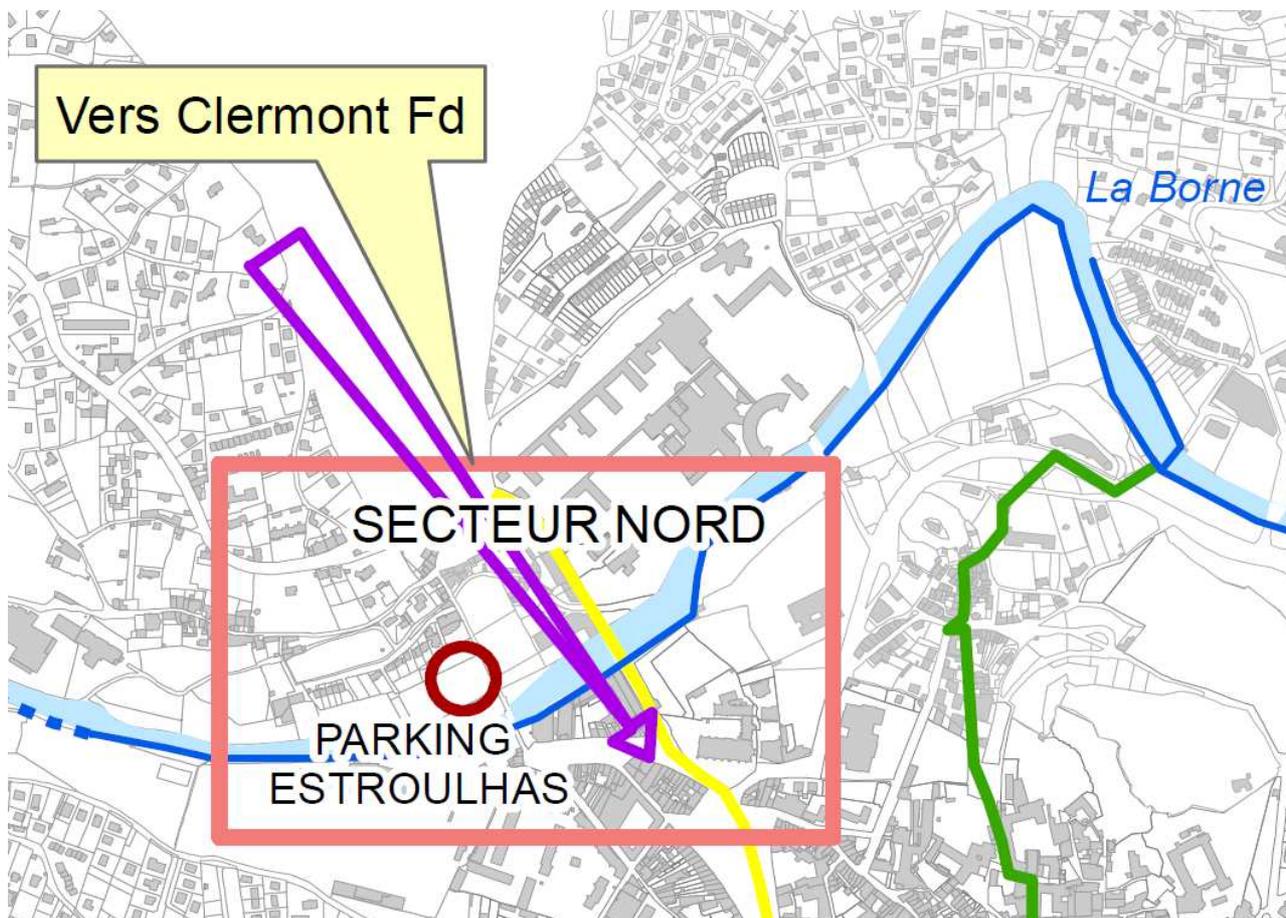
0 0,5 1 Kilomètres

- Axes routiers importants
- Contournement
- + -+ SNCF
- Implantation des conteneurs

Auteur : Service Aménagement de l'Espace - Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay  
 22 juin 2015  
 Source des données : Origine Cadastre © Droits de l'Etat réservés  
 Ce document ne constitue pas de preuve de la propriété de biens

**...et le secteur « centres anciens historiques » à requalifier**

## Secteur 1 : Le secteur « nord »



### *De quelle manière le secteur « nord » contribue-t-il au PDUI*

En bordure de la Borne, corridor écologique naturel, en entrée de ville depuis Clermont-Ferrand, cette zone présente des enjeux spécifiques en termes de déplacement et de préservation du cadre de vie.

La requalification de ce secteur va permettre, entre autres, le **réaménagement de friches** en bordure des rives de la Borne avec la **création de parking-relais**, la **requalification et la mise de monuments historiques classés**. L'enjeu de ces aménagements est donc à la fois de faciliter l'accès piéton au centre-ville et de mettre en valeur le patrimoine bâti du territoire.

Des études sont également en cours pour requalifier des **espaces de voirie** (carrefour) et des **espaces publics**, notamment **la place de la Libération** (végétalisation, cheminements piétons, ...), qui assure la transition entre les emplacements de futurs parkings-relais et la vieille ville.

Ce secteur répond donc aux deux enjeux prioritaires suivants :

- Faciliter les déplacements alternatifs et innovants
- Préserver et valoriser le cadre de vie

### *Zoom sur des types de projet<sup>11</sup>*

- *La création de parking-relais :*

En périphérie de la ville du Puy-en-Velay pour inciter les automobilistes à se rendre en centre-ville, en transport en commun ou à pied. Parkings qui pourraient rejoindre les voies vertes existantes le long des rives de la Borne et de la Loire

- *L'implantation de parc à vélos*

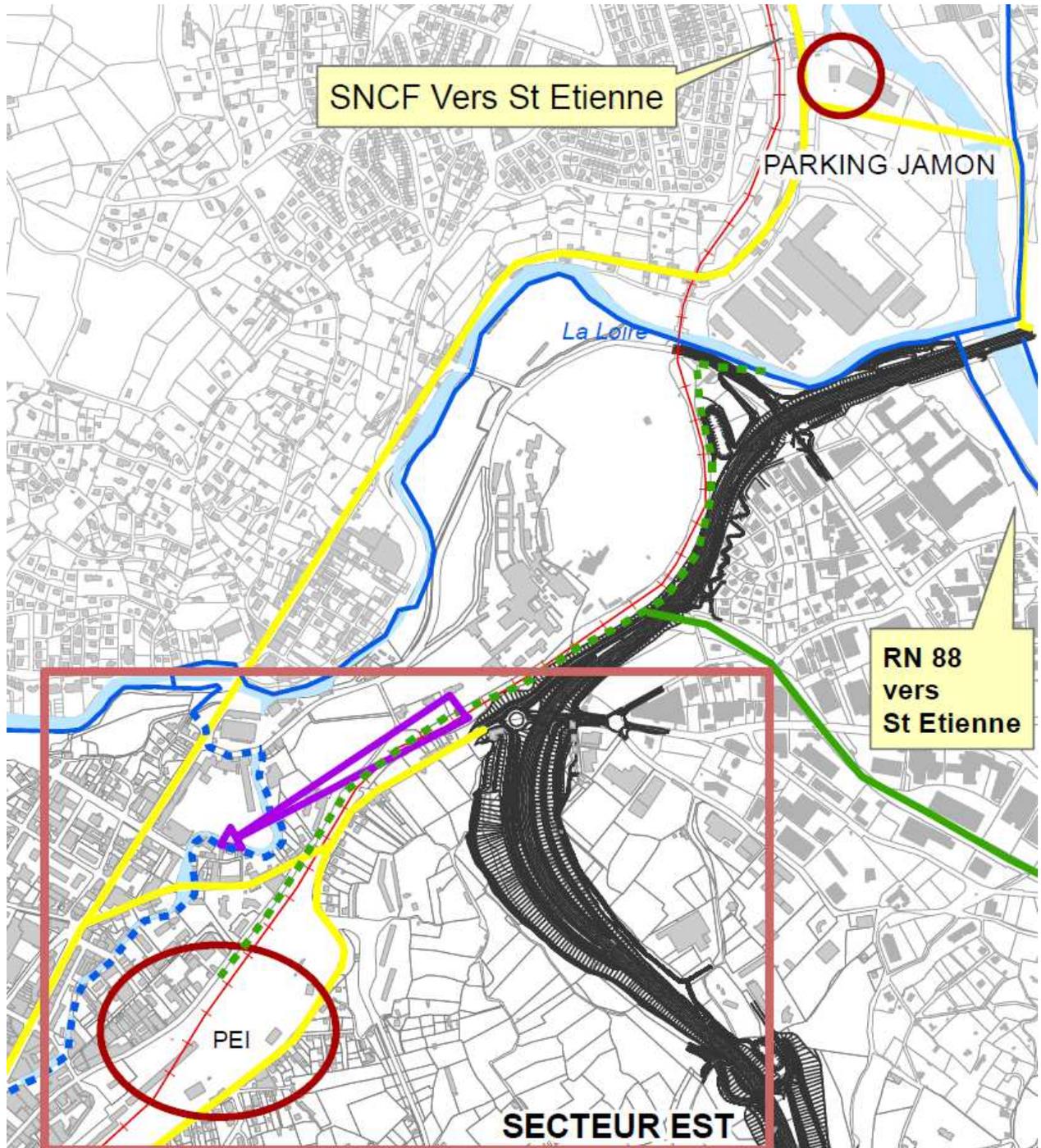


Secteur Nord : exemple de site ayant vocation à devenir parking relais. CA du Puy en Velay

---

<sup>11</sup> Ce projet est donné à titre indicatif, sans présumer de la sélection finale relevant de la responsabilité du Comité de pilotage du PDUI et de l'avis d'éligibilité de l'autorité de gestion régionale

## Secteur 2 : Le secteur « est »



### *De quelle manière le secteur « est » contribue-t-il au PDUI*

Ce secteur présente de fortes potentialités en termes de **renforcement de l'offre touristique, de mise en valeur des paysages et de fluidité des mobilités**, d'autant plus que cette entrée de ville, située au niveau de l'Avenue des Belges, deviendra à terme l'entrée principale.

L'entrée « est » du Puy-en-Velay connaît une requalification dont l'objectif est d'orienter les visiteurs directement vers le **pôle d'échanges intermodal**, qui sera livré fin 2015 et sur lequel, outre une plateforme multimodale de cars et de bus (Communauté d'agglomération et Conseil départemental) reliée à la gare ferroviaire, sont prévus également une aire de camping-cars de 30 emplacements, un parc à vélos, un parking relais longue durée ainsi que la mise en place d'une navette gratuite permettant de relier le PEI au centre-ville.

**La requalification de la nouvelle entrée vers le « cœur d'agglomération »** permettra, par des acquisitions foncières et des démolitions, de créer une nouvelle voie verte jusqu'au centre-ville ancien ainsi qu'un panorama sur la ville. Ce dernier contribuera à la valorisation des paysages et à l'attractivité du territoire.

Enfin, une friche industrielle située à l'est devrait être requalifiée pour la transformer en **parking relais** supplémentaire.



Secteur est : exemple de site ayant vocation à devenir parking-relais  
Source : DREAL

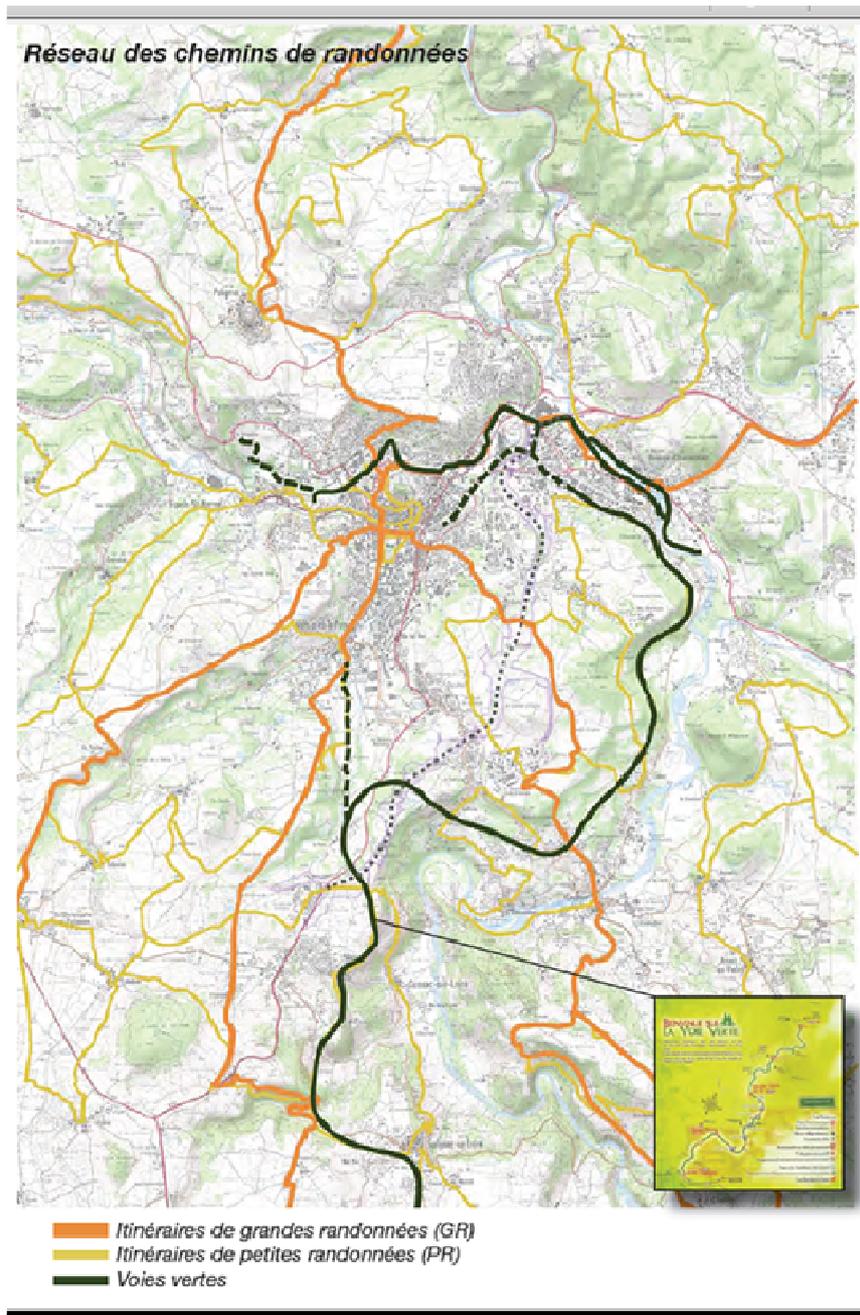
Les actions développées sur ce secteur « est » contribueront à promouvoir une meilleure image du territoire - en améliorant son entrée principale vers le cœur urbain - pour y attirer actifs et touristes (en réponse aux enjeux indiqués pages 24 et 34). Ce secteur s'inscrit donc dans les axes stratégiques suivants :

- Faciliter les déplacements alternatifs et innovants
- Préserver et valoriser le cadre de vie

### Zoom sur un type de projet<sup>12</sup>

#### - Développement de voies vertes :

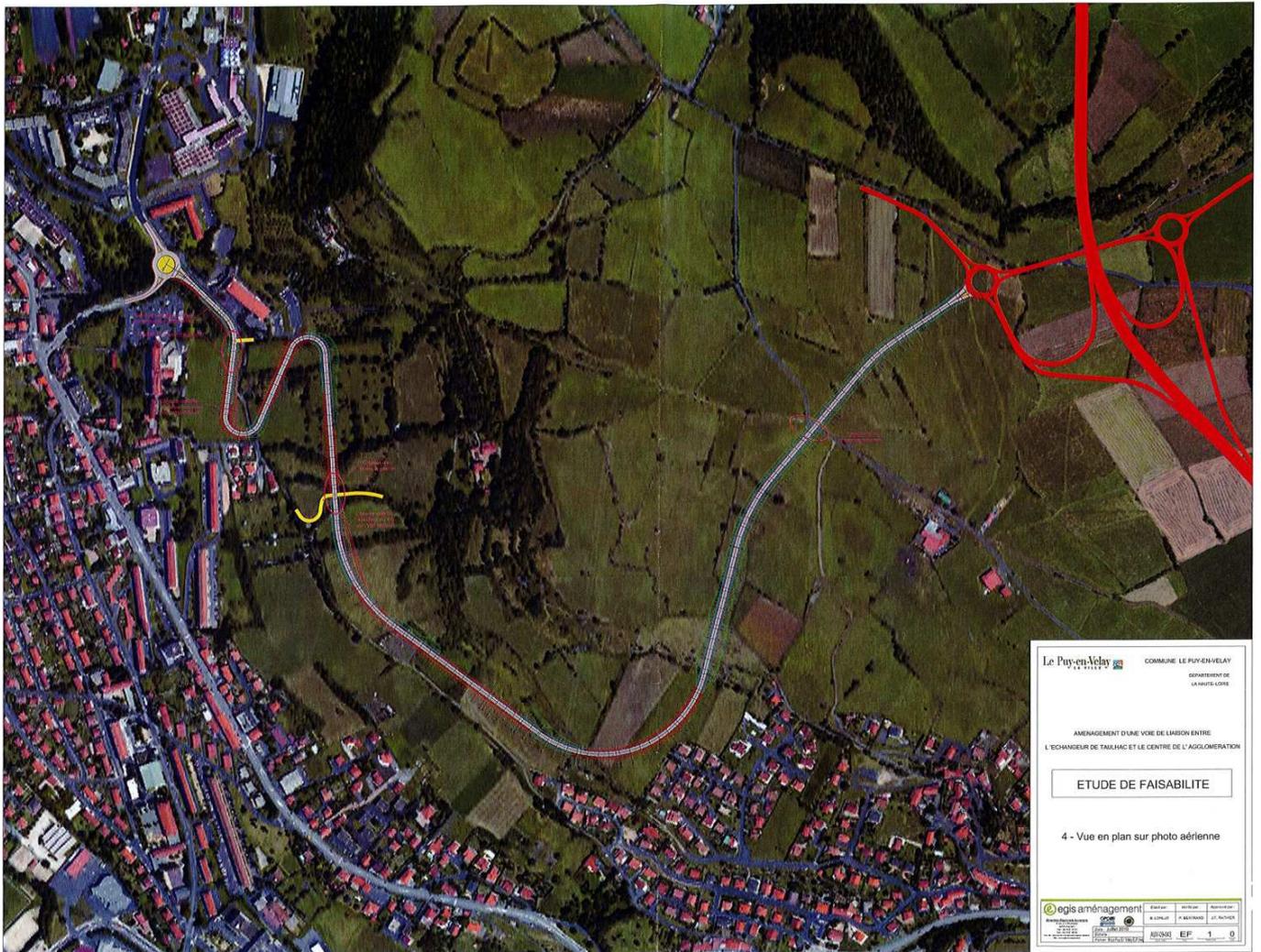
Un maillage important de voies vertes a déjà été réalisé par la Communauté d'agglomération. De nouvelles voies vertes, dédiées aux piétons et aux cycles, permettraient d'assurer une connexion entre les aménagements déjà réalisés le long de la Loire et des rives de la Borne, avec le centre historique ancien, et à terme, de rejoindre la promenade en projet le long des berges du Dolaizon.



Réseaux chemins de randonnées  
Source : Diagnostic du « 1% paysages »

<sup>12</sup> Ce projet est donné à titre indicatif, sans présumer de la sélection finale relevant de la responsabilité du Comité de pilotage du PDUI et de l'avis d'éligibilité de l'autorité de gestion régionale

## Secteur 3 : secteur « sud »



### *De quelle manière le secteur « sud » contribue-t-il au PDUI*

Ce secteur contribue à l'ensemble des enjeux du PDUI :

- Faciliter les déplacements alternatifs et innovants : création d'une nouvelle entrée de ville, reliée aux cheminements doux, et requalification du chemin du Fieu en liaison douce.
- Revaloriser et requalifier le cœur urbain de l'agglomération, notamment le quartier du Val Vert, quartier prioritaire de la politique de la ville.
- Préserver et valoriser le cadre de vie, grâce notamment à la création d'un belvédère et d'un réseau de cheminements piétonniers.

Ce secteur va devenir une **nouvelle entrée de ville**. Actuellement, il existe seulement un chemin : le chemin dit « du Fieu ». Le chemin sera conservé en liaison douce, en bordure de la voie créée. Cette nouvelle entrée de ville servira de délestage de l'entrée nord et traversera le **secteur du Val Vert**.

En effet, le quartier du Val Vert, le plus pauvre de la ville et de l'agglomération, nécessite une attention significative du fait des difficultés qu'il rencontre et de l'opportunité de cette nouvelle entrée de ville. Le quartier du Val-Vert a été retenu au sein de la géographie prioritaire de la politique de la ville 2015-2020, connaît des enjeux urbains prédominants en termes d'urbanisme et d'offre de logements<sup>13</sup> et fera également l'objet d'un réaménagement complet dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain.

Sur le plateau, dans le secteur des Baraques, un **belvédère** sera aménagé, à proximité de l'aire de repos de la RN 88, qui sera connecté avec un réseau de cheminements piétonniers, et permettra d'avoir une vue sur le bassin du Puy, le Mézenc et la vallée de la Loire. Une maison de Pays est actuellement à l'étude sur ce site, avec un financement potentiel dans le cadre du programme LEADER.

### *Zoom sur un type de projet<sup>14</sup>*

- *Opération de rénovation urbaine du quartier du Val Vert*

L'objectif de l'opération de rénovation urbaine est de renverser les tendances lourdes de disqualification et de concentration constatées, de créer de l'aération au sein du quartier ainsi que des espaces de vie et de jeux. Une étude urbaine est en cours, elle affinera les axes de développement du projet. A ce stade, celui-ci comprend des démolitions, la reconstitution et la diversification de l'offre de logements, des réhabilitations, des résidentialisations, la construction d'équipements et de services de proximité ainsi que des aménagements urbains.

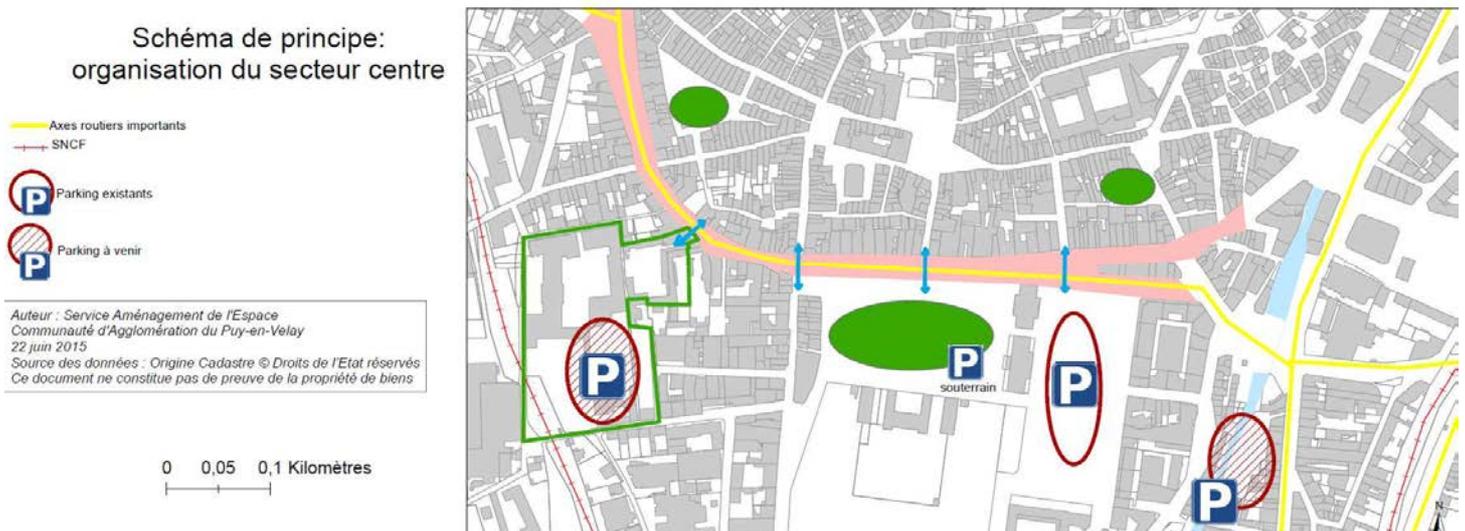


Prise de vue actuelle du quartier du Val-Vert  
Sources : Etude urbaine, OPAC, 2014

<sup>13</sup> Voir l'étude de cadrage du quartier du Val Vert, disponible en annexe

<sup>14</sup> Ce projet est donné à titre indicatif, sans présumer de la sélection finale relevant de la responsabilité du Comité de pilotage du PDUI et de l'avis d'éligibilité de l'autorité de gestion régionale

## Secteur 4 : Secteur Centre



### *De quelle manière le secteur «centre» contribue-t-il au PDUI*

**Le secteur centre** connaît un projet d'aménagement très important, permettant de répondre aux enjeux démographiques et d'amélioration du cadre de vie, par le biais d'opérations de renouvellement urbain et de requalification des friches urbaines (ZAC). Il connaît également un projet de réorganisation du stationnement pour une meilleure circulation et une place plus grande pour les déplacements doux en centre ancien.

Sur le secteur centre, l'objectif est également de proposer un aménagement qui supprimera la coupure urbaine (la 2x2 voies) entre basse ville et haute ville, afin d'assurer une continuité piétonne, visuelle et paysagère entre la place du Breuil et le centre médiéval ancien.

Si le cœur historique du Puy est vivant grâce à la présence de nombreux commerces, certaines rues et places souffrent d'un manque d'attractivité et le contexte économique affecte la dynamique du centre-ville :

- Dans le cadre d'un schéma de circulation repensé, l'objectif est de revoir l'ensemble des cheminements vers le centre-ville, en facilitant les accès piétons, en retravaillant la signalétique touristique et commerciale et en diminuant la place de la voiture en ville.
- Plusieurs sites prioritaires ont été retenus en vue de la réalisation de ce projet d'ensemble, et notamment **l'aménagement de places en centre-ville** qui s'inscrit dans le cadre d'une réflexion sur les boucles marchandes, qu'il s'agit de conforter et d'étendre. De même, les axes commerciaux importants du centre historique seront requalifiés avec une place privilégiée pour le piéton : mise en plateau, végétalisation, principe d'une zone de rencontres.

Ce travail de requalification du centre-ville s'appuie sur des politiques volontaristes déjà bien engagées par la Ville au sein du secteur sauvegardé : aménagements de proximité dans le cadre du PNRQAD, OPAH-RU, opérations de résorption de l'habitat insalubre et programme de ravalement de façades.

Ce secteur répond aux deux enjeux suivants du PDUI :

- Faciliter les déplacements alternatifs et innovants
- Revaloriser et requalifier le cœur urbain de l'agglomération

## Exemple de suivi de projet de renouvellement de façades



## Zoom sur des types de projets

**L'aménagement de places** en centre-ville ayant pour objectif de les intégrer à la ville haute médiévale. Il devra également permettre de redistribuer l'espace au maximum au bénéfice des piétons, cyclistes, bus, espaces verts et lieux de convivialité. Une analyse prospective des grands équipements et services centraux sera également menée.

Une réflexion sera conduite sur les sens de circulation des boulevards circulaires de la ville. Le stationnement sera également étudié, notamment pour améliorer son accessibilité et augmenter le nombre d'emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite et aux livraisons.

La **reconquête de friche urbaine** permettant la création de mails piétonniers et d'espaces publics, la création de logements sociaux ou de logements en accession sociale et porter une attention particulière sur les vecteurs de cohésion et d'égalité.

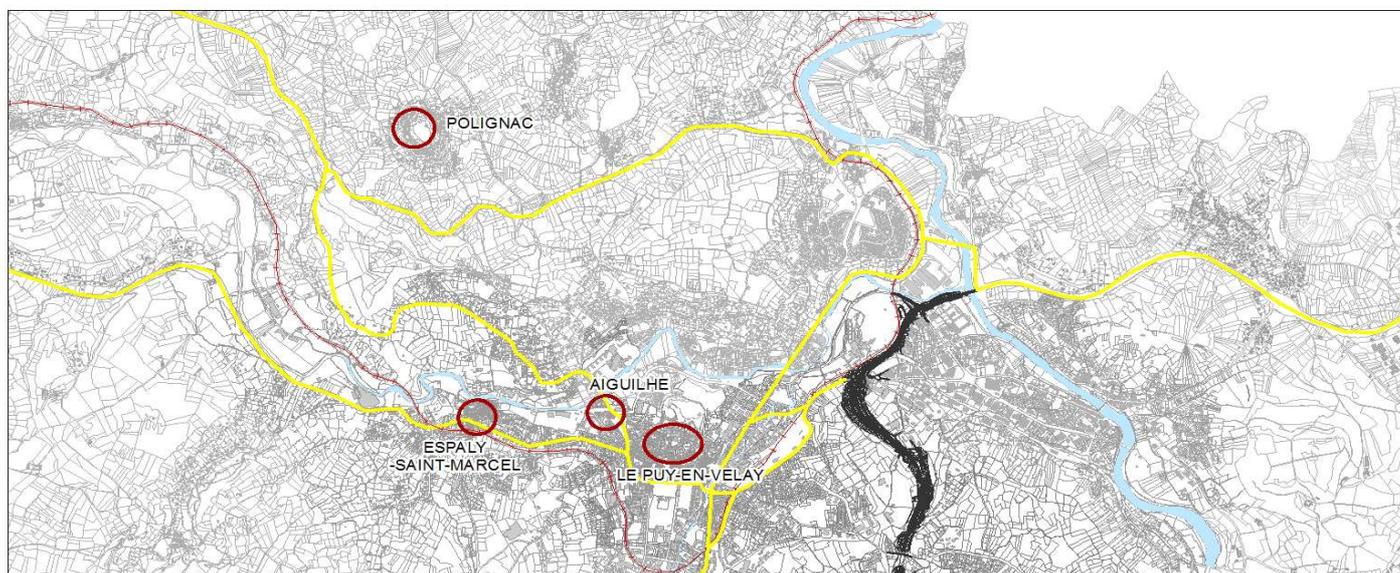
La Communauté d'agglomération souhaite améliorer l'image de chaque quartier de la ville centre et tout en renforçant les fonctions de centralité de l'agglomération et en affirmant une identité forte et singulière sur des espaces aujourd'hui à requalifier

Il s'agit à ce titre de poursuivre l'ensemble des efforts déjà fournis en matière de renouvellement urbain et de revitalisation de l'ensemble des quartiers, en soutenant des projets permettant d'améliorer la qualité de vie des habitants (agir sur le cadre de vie et le logement, les services à la population...), d'accompagner la rénovation urbaine (développement de nouvelles centralités, démarches respectueuses de l'environnement, promotion de la diversité des fonctions urbaines...) et de soutenir l'intégration des habitants dans la ville (agir sur l'accessibilité, soutenir des équipements permettant l'ouverture sur la ville et favorisant la mixité sociale...), favoriser « le vivre ensemble »

Vues d'espaces à reconquérir  
Source : CA du Puy-en-Velay



## Secteur 5 : Secteur « centres anciens historiques »



— Axes routiers importants  
— Contournement  
+ SNCF

○ Secteurs « centres anciens historiques »

Auteur : Service Aménagement de l'Espace - Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay  
22 juin 2015  
Source des données : Origine Cadastre © Droits de l'Etat réservés  
Ce document ne constitue pas de preuve de la propriété de biens

### *De quelle manière le secteur « centres anciens historiques » contribue-t-il au PDUI*

**Ce cinquième secteur**, dédié aux **centres villes historiques**, concerne les communes du Puy, d'Espaly Saint Marcel, d'Aiguilhe et de Polignac, où un vaste projet d'amélioration du cadre de vie est envisagé.

En complément des investissements sur le patrimoine ancien, la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay souhaite une requalification toute aussi importante des espaces publics des centres anciens historiques et desservir au mieux les unités de vie, redonner une valeur d'usage à des pratiques collectives tout en respectant les identités singulières des différents quartiers et avec le souci permanent de faire se rencontrer deux grandes richesses « l'histoire et la modernité » et ainsi libérer et valoriser l'espace pour mieux répondre à l'attractivité touristique.

Parmi les types de projets pouvant concourir à l'embellissement du cadre de vie, on notera l'intégration dans l'espace urbain des centres historiques des équipements publics et collectifs qui concourent à l'amélioration de la salubrité et de la propreté, permettant ainsi de répondre à un double objectif : préserver l'environnement des secteurs historiques ; apporter des solutions innovantes et adaptées aux habitants des centres anciens.

*Les centres anciens historiques en images :*

## **Polignac**



Centre historique de Polignac, Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, 2014

## **Espaly Saint Marcel**



## Aiguilhe



Centre historique d'Aiguilhe, La Montagne.fr

## Le Puy-en-Velay



Centre historique du Puy-en-Velay, Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay, 2014

*Zoom sur un type de projet : l'implantation de conteneurs enterrés en centres anciens historiques*



Exemple d'insertion paysagère.

## Récapitulatif non exhaustif des projets et correspondance avec les enjeux prioritaires

Catégorie de projets	ENJEUX PRIORITAIRES		
	Faciliter les déplacements alternatifs et innovants	Revaloriser et requalifier le cœur urbain de l'agglomération	Préserver et valoriser le cadre de vie
<b>Matériel et mobilier urbain</b> (ex : véhicules de transport électriques, parc à vélos, bornes de recharge électrique, conteneurs enterrés,...)	X	X	X
<b>Services innovants</b> (ex : navette gratuite pour l'intermodalité, e-services, billets de transport numériques...)	X	X	X
<b>Aménagements en faveur de la mobilité</b> (cheminements doux piétons et cycles, parkings relais, aires de co-voiturage, belvédère...)	X	X	X
<b>Etudes</b> (schéma de circulation et de stationnement, sur le réseau de transports en commun, sur l'inventaire et la valorisation du patrimoine ...)	X	X	X
<b>Aménagements et requalification d'espaces publics</b> (aménagement, renouvellement urbain, requalification, mise en valeur...)	X	X	X

## Les bénéficiaires potentiels

### *Les porteurs de projet potentiels*

Le PDUI est ouvert à **toute structure qui œuvre dans les champs d'application des priorités d'investissement retenues**. Ces champs comprennent, entre autres, la mobilité physique, les freins à la mobilité psychologique, la mobilité douce, la requalification urbaine, l'aménagement urbain.

Le PDUI peut concerner des opérateurs privés ou publics, des collectivités territoriales et des associations.

Toutefois et à la lecture de la stratégie du Projet de développement urbain intégré, **les sept communes du cœur urbain de l'agglomération, la Communauté d'agglomération et le Pays du Velay**, sont identifiés comme porteurs de projet prioritaires et/ou lieux de mise en œuvre d'actions portées par d'autres opérateurs.

En ce qui concerne les autres opérateurs publics et les opérateurs privés ainsi que les associations, le comité de pilotage s'appuiera sur les acteurs-relais présents en son sein afin d'identifier le maximum de bénéficiaires potentiels pouvant intervenir et contribuer à la réussite du PDUI.

### *Les bénéficiaires finaux*

Les bénéficiaires finaux du PDUI sont les habitants :

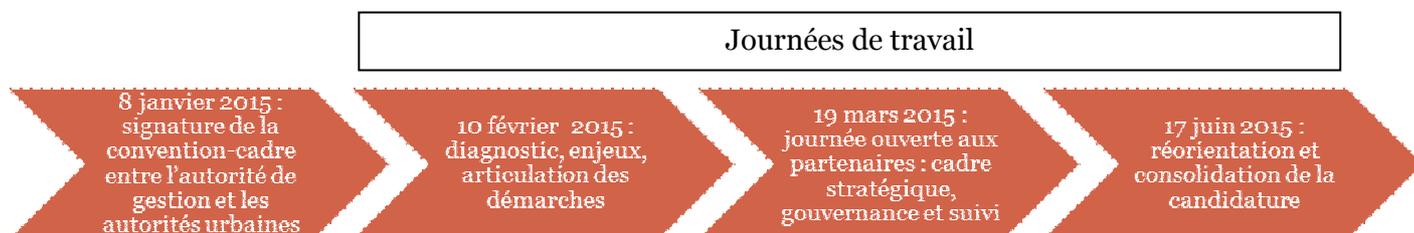
- de l'aire urbaine dans son ensemble
- de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay
- ainsi que les touristes de passage sur le territoire

Si la majorité des actions financées dans le cadre du PDUI s'inscrit dans le périmètre resserré des quatre secteurs à enjeux spécifiques tels que présentés précédemment, les bénéficiaires finaux ne se limitent pas à ce secteur.

Le diagnostic du territoire démontre que de nombreuses personnes vivent en dehors de la ville-centre ou de la première couronne mais y travaillent ou s'y rendent pour bénéficier des services et commerces. Voilà pourquoi, le PDUI a vocation à impacter, directement ou indirectement, la vie quotidienne de l'ensemble de la population de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, de l'aire urbaine et des touristes de passage sur le territoire.

## C. Le calendrier prévisionnel

*Calendrier d'élaboration du PDUI :*



*Calendrier prévisionnel de la mise en œuvre du PDUI :*



# Partie III : Le plan de financement indicatif

---

**Une enveloppe globale de 3 090 000€ composée de :**

- **1 198 920€ pour la mobilité durable : 38,8% de l'enveloppe**
- **1 891 080€ pour l'environnement urbain : 61,2% de l'enveloppe**

## *Eléments préalables*

Les fonds européens ont pour rôle de jouer un effet levier pour les opérations programmées, ils ne sont en aucun cas destinés à financer la totalité d'une opération mais ils permettent aux bénéficiaires de disposer d'un apport solide, gage de qualité du projet. Cet effet levier a pour traduction pratique que le FEDER ne peut être employé que dans le cadre d'un cofinancement de l'opération. De plus, son apport ne peut excéder 60% du montant total de l'ensemble du PDUI. Les bénéficiaires potentiels doivent donc solliciter d'autres partenaires co-financeurs afin d'assurer le montage financier de leur projet.

## *Types d'opérations, calendrier et éléments financiers*

Ces financements peuvent concerner trois différents types d'opérations :

- **Etudes** (avant-projets, diagnostics, études d'impact, études environnementales...) permettant la définition plus précise et plus opérationnelle des projets d'investissement. La période à venir est l'opportunité pour la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay d'engager de nombreux nouveaux projets, structurants pour son développement. Ces derniers ont systématiquement besoin d'être précédés d'études pertinentes et opérationnelles.
- **Investissements :**

Catégories d'opérations
Matériel et mobilier urbain
Services innovants
Aménagements en faveur de la mobilité
Aménagements et requalification d'espaces publics

- **Actions d'animation, de communication et d'ingénierie** (suivi, évaluation) du PDUI.

Les études pourront être lancées dès **le démarrage de la programmation des fonds européens** (deuxième semestre 2015). Les premières opérations d'investissement seront sélectionnées lors de la première phase de mise en œuvre (2015-2017). La sélection des opérations sera assurée par les experts siégeant au comité de pilotage, comité local de sélection des opérations.

Les études ne pourront représenter plus de **25% de l'enveloppe** allouée au PDUI de la CA du Puy-en-Velay, soit **772 500 euros**.

Conformément au programme opérationnel régional, les frais relatifs à la définition, à l'animation, au suivi et à l'évaluation du PDUI ne pourront représenter plus de **3% de l'enveloppe totale**, soit **92 700 euros**.

### *Equilibre entre actions de proximité et actions structurantes*

Le projet articulera **opérations structurantes** et **opérations de proximité**. Cette ambition, préconisée par le Conseil régional d'Auvergne est également l'un des enseignements de la période de programmation précédente 2007-2013 (les Projets urbains intégrés).

Les opérations structurantes, de grande ampleur, réclament du temps d'élaboration et de mise en œuvre, au-delà d'un effort financier certain. Ces opérations sont indispensables pour modifier en profondeur l'équilibre territorial, son fonctionnement et son attractivité, à la fois en direction des personnes extérieures (les touristes) mais en premier lieu en direction des habitants.

Les opérations de proximité permettent de mobiliser un autre type d'acteurs et de bénéficiaires. Ils permettent également de traiter le territoire différemment en s'attachant soit à une situation urbaine très précise et circonscrite, soit à une solution ne nécessitant pas un effort financier trop important.

C'est bien l'alternance entre ces deux types d'opérations qui rythmera la programmation, mobilisera un nombre plus important de bénéficiaires et fournira des résultats concrets sur le court terme, moyen terme et long terme.

# Partie IV : Articulation avec les autres dispositifs intervenant sur le territoire communautaire du Puy-en-Velay

---

Le PDUI sera articulé avec les dispositifs suivants :

## **Dispositif 1% paysage et développement**

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay est concerné par la politique du « **1% Paysage et développement** » puisque la N88 entre Saint-Etienne et Toulouse a été retenue dans le champ d'application de cette démarche.

La politique du « 1% paysage et développement », portée par la DREAL, constitue en elle-même une politique d'aménagement durable puisqu'elle vise la valorisation des paysages traversés par l'infrastructure routière dans un objectif de développement économique et touristique, appuyée sur la concertation des collectivités et des élus locaux. Dans le cadre du projet de contournement, l'attention est portée notamment sur la valorisation des entrées d'agglomération, des vues et des panoramas et des paysages. L'objectif de cette démarche rejoint donc ceux du PDUI **d'amélioration de l'environnement urbain et la promotion d'un aménagement durable**.

En outre, la politique « 1% paysage et développement » présente également un axe dédié à la **mobilité** et aux **déplacements** qui concerne le réseau de cheminements doux et l'accompagnement à des solutions alternatives à la voiture en cœur d'agglomération.

## **Contrat de ville 2015-2020 et Nouveau programme de renouvellement urbain**

Le PDUI s'inscrit dans les objectifs du contrat de ville 2015-2020 et notamment son pilier 2 « cadre de vie et renouvellement urbain », qui concerne sur le territoire de la communauté d'agglomération les quartiers de Guitard et Val-Vert. Le premier nommé a déjà fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine, l'enjeu porte donc sur le quartier du Val-Vert, pour lequel des fonds européens seront mobilisés.

Le diagnostic du quartier met en lumière une problématique **d'accessibilité** du quartier en raison de la présence de dénivelés, d'axes routiers importants à proximité, d'escaliers. Face à ce constat, l'objectif est bien de **permettre une meilleure mobilité de ses habitants**, notamment grâce à des **modes de déplacements alternatifs à la voiture**. Un travail sur comment lever les freins à la **mobilité psychologique** sera également conduit dans le cadre du contrat de ville (pour un meilleur accès à l'emploi et à la formation des habitants du quartier).

Plusieurs projets lancés dans le cadre du NPRU et du contrat de ville sont en articulation forte avec les priorités du PDUI :

- Les requalifications faites à partir du projet de contournement vont modifier les habitudes de circulation et permettre d'améliorer d'une part le cadre de vie du quartier du Val-Vert, grâce à la réduction des flux automobiles, et d'autre part l'accès des habitants au centre-ville.
- Il est également prévu de renforcer les **circulations douces et l'accessibilité à l'intérieur même du quartier** du Val-Vert par la création de cheminements doux, la sécurisation des déplacements piétons, notamment en faveur des personnes à mobilité réduite (jeunes enfants, personnes âgées, parents avec poussettes, personnes handicapés).

Ainsi, le PDUI pourrait répondre au pilier « cadre de vie et renouvellement urbain » du contrat de ville ainsi qu'à la priorité transversale souhaitée par l'Europe et le Conseil régional : « prise en compte de l'égalité des chances ».

## Révision générale du Plan local d'urbanisme

La révision générale du PLU est en projet au sein de l'Agglomération du Puy-en-Velay. Bien que l'on ne dispose pas encore de suffisamment d'éléments, il est d'ores-et-déjà possible d'affirmer que cette révision représentera une opportunité pour articuler le PLU et le PDUI.

De plus, le PLU révisé intégrera des thématiques nouvelles telles que la requalification des friches industrielles et la transition énergétique, deux thématiques qui figurent parmi les axes d'actions du PDUI.

## CPER et crédits FEDER et FSE

Les crédits du Fonds social européen (FSE) seront mobilisés pour accompagner les opérations relatives à la mobilité durable et pour lever les freins relatifs à la mobilité psychologique, notamment des habitants du quartier du Val-Vert. La mobilisation des crédits FSE permettra d'adosser un volet social aux investissements soutenus par les crédits FEDER.

Par ailleurs, la mobilisation de l'ensemble des axes du programme opérationnel régional, FEDER ou FSE, permettra d'enrichir la stratégie grâce à des projets complémentaires. Une articulation pourra notamment être trouvée avec les axes suivants du programme opérationnel :

- **Axe 4** « Soutenir la transition vers une économie à faibles émissions en CO2 dans l'ensemble des secteurs pour contribuer à la transition énergétique » ;
- **Axe 6** « Protéger l'environnement et encourager l'utilisation durable des ressources » ;
- Les **axes 6 et 7** qui sont des axes FSE en faveur de l'emploi et de la formation tout au long de la vie ;
- **L'Initiative pour l'emploi des jeunes (IEJ)**, dispositif auquel la Région Auvergne a accès, devra permettre de proposer des actions d'accompagnement renforcés à destination des jeunes

NEET : jeunes de moins de 25 ans qui ne sont ni en emploi, ni en stage et qui ne suivent pas d'études.

Une articulation entre les fonds régionaux et de l'Etat alloués au territoire dans le cadre du **volet territorial du CPER**, aujourd'hui en cours d'élaboration, et les crédits européens gérés par la Région sera également recherchée.

## **SRADDT et Contrat de territoire Auvergne+**

La stratégie du PDUI est articulée avec les objectifs du SRADDT que sont l'attractivité, le numérique et la transition énergétique et écologique.

Un certain nombre d'actions conduites dans le cadre du Contrat de territoire Auvergne+ qui sera signé entre le Pays du Velay et la Région Auvergne, vont dans le même sens que le PDUI sur différents sujets :

- En matière **d'aménagement durable** :
  - o Le traitement des friches urbaines telles que la ZAC du Pensio pour augmenter l'offre de logements et contribuer à l'attractivité du territoire.
  - o La requalification de bâtiments tels que l'ancien site de la piscine Quincieu pour offrir de nouveaux services à la population.
- En matière de **mobilité durable**, plusieurs actions sont inscrites dans le Contrat de territoire Auvergne+ :
  - o La réalisation de voies vertes, notamment en lien avec le contournement du Puy en Velay : création et maillage de cheminements doux en site propre.
  - o Le parc-relais d'Estrouilhas pour les déplacements doux (transport en commun, vélo, marche à pied) qui renforce l'intermodalité par la proposition d'alternatives à l'automobile.

## **Projet LEADER 2014-2020 du Pays du Velay**

L'articulation entre le PDUI et le projet LEADER 2014-2020 du Pays du Velay relève d'une réelle complémentarité et permet de toucher finement les différentes structures du territoire. Le projet LEADER, destiné aux centres-bourgs, et le PDUI, destiné au centre urbain, couvrent des champs stratégiques variés et permettent ainsi une **action globale sur le territoire**.

La stratégie du GAL du Pays du Velay (créé en 2010) est axée autour de trois grands objectifs:

- L'aménagement des bâtiments vacants
- La transition écologique et énergétique
- Le tourisme et l'attractivité

Ces objectifs recoupent la stratégie envisagée par le PDUI et les complètent, notamment sur les thématiques de l'environnement et de l'énergie.

Par ailleurs, la **transversalité et l'articulation entre ces deux dispositifs** seront renforcées au niveau de la gouvernance : la participation du Président du GAL au comité de pilotage du PDUI est prévue. Inversement, la participation du Vice-Président à l'Aménagement du Territoire de la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, en tant que référent du PDUI, est prévue au sein du comité de programmation du GAL.

Cette organisation répond aussi aux enjeux d'échanges de bonnes pratiques, cœur de la stratégie de partage des savoirs afférente à la gestion des fonds européens.

### **CG2D, label « Partenaires de l'insertion CG2D 2015 »**

L'Assemblée départementale du 24 octobre 2014 a décidé la reconduction du dispositif d'aide à l'investissement des projets des Communes et Communautés pour l'année 2015, les CG2D.

Pour favoriser les investissements publics dans cette période de crise, une bonification de 20 % des enveloppes sera attribuée aux Communautés qui souhaitent devenir partenaire du Département pour l'insertion.

L'objectif est de proposer plus d'heures de travail aux personnes en insertion qui veulent retrouver une dynamique professionnelle.

Dans ce cadre, la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay a été retenue. Des clauses d'insertion dans les marchés publics étaient déjà présentes mais seront développées.

Le code des marchés publics, notamment les articles 14, 30 et 53, permet d'inclure une clause sociale lors de l'attribution de marchés. Cette clause sociale peut se traduire sous des formes multiples :

- travaux réalisés directement par un chantier d'insertion ou une entreprise d'insertion,
- recours à une entreprise de travail temporaire d'insertion et/ou embauche de personnes en insertion par les entreprises attributaires des marchés.

# Partie V : Plus-value du PDUI sur le territoire de la CA du Puy-en-Velay

---

La plus-value du PDUI sur le territoire de la CA du Puy-en-Velay s'observera à plusieurs niveaux.

## Conforter la stratégie territoriale

Tout d'abord, d'un point de vue opérationnel, le projet permettra de **financer des projets complémentaires aux démarches en cours sur le territoire** (contrat de ville, NPRU, projet de contournement...) pour un meilleur impact de l'action publique en faveur des habitants de l'Agglomération du Puy-en-Velay. Le PDUI a vocation à **enrichir les stratégies territoriales** en s'intéressant à des thématiques nouvelles. L'obligation de co-financement inhérente aux fonds européens suppose un engagement de l'ensemble des pouvoirs publics et assure par conséquent un effet-levier sur l'investissement, nécessaire à l'activité économique et à l'attractivité du territoire.

## Poursuivre l'ouverture

Ensuite, du point de vue de la **gouvernance**, l'élaboration du projet a conforté **la dynamique communautaire** d'ouverture au partenariat, de collaboration avec les acteurs du territoire en faveur d'un projet cohérent, partagé, décloisonné et structurant.

## Mieux évaluer pour mieux programmer

Enfin, l'élaboration du PDUI devrait permettre au territoire de profiter de **l'exigence de suivi et d'évaluation de l'efficacité des opérations cofinancées par les crédits européens**. Il s'agit en effet d'une stratégie articulée autour de deux temps spécifiques d'évaluation (mi-parcours et évaluation finale) et d'un suivi continu par l'équipe projet et le comité de pilotage (réunion de fin d'année).

Cette stratégie d'évaluation est composée de deux types d'indicateurs :

- Les **indicateurs spécifiques** aux trois axes stratégiques du PDUI de la CA du Puy-en-Velay
- Les **indicateurs de résultat et de réalisation** proposés par le Programme opérationnel régional et prioritaires dans le cadre de la mesure de la performance

## Les indicateurs spécifiques au PDUI de la CA du Puy-en-Velay

Axe 1 Faciliter les déplacements alternatifs et innovants
- Améliorer la fluidité du trafic
- Réduire l'emprise de la voiture en centre-ancien du Puy-en-Velay*
- Augmenter la fréquentation des transports collectifs urbains
- Améliorer les connexions entre cheminements doux (maillage du territoire, entre zones urbaines et rurales)

\* à partir d'une étude sur la situation initiale, étude programmée pour fin 2015

Axe 2 Revaloriser et requalifier le cœur urbain de l'agglomération
- Améliorer la perception de la qualité de vie par les habitants des quartiers concernés par les opérations du PDUI**
- Améliorer la perception de la qualité de vie par les personnes extérieures au territoire**
- Renforcer la mixité fonctionnelle à l'échelle du centre-ville du Puy-en-Velay

\*\* à partir d'une enquête qui sera réalisée en 2018 et 2020 avec, à l'appui, un reportage-photos sur l'évolution physique des quartiers (système de l'avant/après)

Axe 3 Préserver et valoriser le cadre de vie
- Mettre en valeur le patrimoine naturel et bâti du territoire
- Conduire des opérations de renouvellement urbain dans un ou plusieurs secteurs à enjeux spécifiques identifiés

## Indicateurs de résultats :

### PI 4e

Indicateur	Valeur de référence 2011	Valeur cible 2023
Mouvement de voyageurs dans les transports en commun urbains	1 597 700	1 789 400

**PI 6e**

Indicateur	Valeur de référence	Valeur cible 2023
Part des zones urbaines en friches	5 ha	2.5 ha

**Indicateurs de réalisation :****PI 4e**

Indicateur	Valeur cible 2023
Nombre de nouveaux services de mobilité durable mis en œuvre grâce au programme	3
Développement urbain : Population vivant dans les zones bénéficiant de stratégies de développement urbain intégrées	40 572

**PI 6e**

Indicateur	Valeur cible 2023
Développement urbain : Espaces non-bâties créés ou réhabilités dans les zones urbaines	2.5 ha
Développement urbain : Bâtiments publics ou commerciaux construits ou rénovés en zone urbaine	NON CONCERNE

## Cadre de performance (axe 8 du Programme opérationnel) :

Indicateur	Valeur intermédiaire pour 2018	Valeur cible pour 2023
Développement urbain : Espaces non-bâties créés ou réhabilités dans les zones urbaines	0,26 ha	2,5 ha
Développement urbain : Bâtiments publics ou commerciaux construits ou rénovés en zone urbaine	NON CONCERNE	NON CONCERNE
Montant total des dépenses certifiées	618 000€	3 090 000€

Au-delà des projets intégrés au PDUI, cette stratégie de suivi et d'évaluation pourrait être appliquée à l'ensemble de l'action publique de la Communauté d'agglomération, dans l'optique d'une mise en œuvre rigoureuse et efficace.

### **Focus sur la cohésion sociale et l'égalité des chances**

Dans le suivi des indicateurs, une attention forte sera portée aux impacts du PDUI, notamment en faveur des quartiers prioritaires ainsi qu'à la prise en compte des priorités transversales de la politique européenne de cohésion, notamment la lutte contre les discriminations, l'égalité des chances et l'égalité hommes/femmes.