



EN TRIBUNE

ÉLUS:

- > **M. Yves PETIOT**, Maire de Noyant d'Allier
- > **M. Jean-Marc DUMONT**, Président de la Communauté de communes du Bocage Bourbonnais
- > **Mme Valérie LASSALLE**, Conseillère Régionale et élue référente du projet

ÉQUIPE PROJET RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES:

- > **M. Lionel MARTIN**, Directeur du projet – Région Auvergne-Rhône-Alpes
- > **Mme Aurélie GRÉGOIRE**, Cheffe du projet – Région Auvergne-Rhône-Alpes

ÉQUIPE D'ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE:

- > **M. Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projet Mobilité – INDDIGO
- > **Mme Camille GARREAU**, Paysagiste – INDDIGO

ANIMATION DE LA RÉUNION :

- > **Mme Margot LE ROY**, Animatrice de la réunion – Groupe Rouge Vif

COMPTE-RENDU

Réunion publique de Noyant d'Allier

Jeudi 27 novembre 2025, 18h-20h

Salle polyvalente, 4 Rte de Châtillon, 03210

Noyant-d'Allier

Nombre de participants : 112

PRÉSENTATION DU PROJET



Après un mot d'introduction des élus présents à la tribune, le maître d'ouvrage présente de manière synthétique le projet pour que chaque participant ait un socle commun de compréhension (cf. support de présentation).

BRISE-GLACE



L'animatrice demande aux personnes de lever la main pour mieux connaître la salle. Ainsi, le tiers de la salle a déjà emprunté des itinéraires de véloroute et des voies vertes, une quinzaine de personnes sont des usagers réguliers du vélo, une dizaine ont déjà emprunté des itinéraires et voies vertes. La salle est composée de deux tiers de personnes présentes à titre personnel, et d'un tiers de représentants d'organisations et de collectivités.

QUESTIONS-RÉPONSES



PROJET : CARACTERISTIQUES

Un participant demande ce qui va être fait au niveau de l'ancienne ligne SNCF, les rails, traverses et ballast seront-ils retirés ou conservés ? Le vélorail sera-t-il fermé ? Les arbres seront-ils supprimés ? Le participant souhaiterait que les arbres soient conservés au maximum pour l'ombre et leur qualité écologique.

La maîtrise d'ouvrage explique que les arbres seront maintenus autant que possible avec des ouvertures ponctuelles sur le paysage. Les rails seront retirés et revendus pour le prix de l'acier. Les traverses sont en mauvais état et polluées à la créosote, elles seront donc retirées et évacuées en filière spécialisée. Selon ce qu'il en reste après le défrichage, le ballast peut potentiellement être gardé sur la voie ou à proximité. Enfin, la volonté est de faire cohabiter la voie verte avec le vélorail, qui restera en activité.

Un participant explique que les acacias qui bordent la voie peuvent causer des problèmes pour l'ouvrage, car cette espèce est très résistante et peut repousser et abîmer le revêtement.

La maîtrise d'ouvrage indique que les espèces invasives feront l'objet d'un traitement spécial afin de les dessoucher correctement. La pose d'un géotextile peut également être étudiée. Ensuite il appartiendra à l'exploitant de surveiller une éventuelle repousse lors de l'entretien régulier de la voie.

Un représentant de l'association Sans voiture Simone ?! souligne l'importance des usagers "vélotafeurs". Il réalise lui-même quotidiennement le déplacement domicile-travail entre Moulins et Souvigny et demande si cette section se fait sur la voie ferrée, pour le projet V75 Ouest, ou si un tracé plus direct est prévu.

La maîtrise d'ouvrage explique effectivement aménager l'ancienne voie ferrée sur ce tronçon (et sur 60 km), ce qui est le fondement du projet, mais ce trajet est relativement direct. Comparé à un passage sur la départementale, peu de km sont ajoutés pour un confort accru. La maîtrise d'ouvrage est bien consciente que le tronçon Souvigny, Coulandon, Neuvy... sera très utilisé par les vélotafeurs et souhaite installer un revêtement le plus roulant possible pour favoriser leurs trajets quotidiens. Pour les aménagements autour de la voie verte, les liaisons avec les centres-villes, ils devront être portés par les collectivités.

HALTES, ÉQUIPEMENTS ET MISE EN TOURISME

Un participant, Président des Gîtes de France de l'Allier indique qu'une étude LEADER avait été réalisée pour un projet de train touristique, en 1996. Cette étude projetait la venue de 65 000 visiteurs annuels. Il explique que Gîtes de France est très intéressé par le projet de voie verte et souhaiterait que sa Directrice soit associée par la suite, afin d'indiquer les gîtes existants, en créer de nouveaux ou déployer de nouveaux services comme le transport de bagages.

La maîtrise d'ouvrage note bien l'existence de l'étude et l'intérêt des Gîtes de France.

COHABITATION DES USAGES

Un participant agriculteur de Chavenon explique que l'élevage est fréquent dans le Bocage et s'inquiète d'éventuels aménagements spéciaux pour les animaux, afin de leur faire traverser la voie.

La maîtrise d'ouvrage indique qu'aucun aménagement particulier n'est prévu pour les animaux. Les éleveurs rencontrés indiquaient traverser des routes fréquentées par les voitures à l'aide de câbles tendus pour faire traverser les bêtes. Cette pratique pourra être utilisée pour la voie verte.

Un riverain demande si la voie verte sera délimitée par une clôture.

La maîtrise d'ouvrage répond que la voie verte ne sera pas entourée de clôtures, mais que cette possibilité pourra être étudiée au cas par cas s'il y a un risque de divagation des usagers. Ce risque est d'ailleurs réduit par le fait que la voie ferrée est souvent soit encaissée, soit en surplomb.

Un propriétaire proche d'une coulée verte témoigne d'incivilités et demande comment se fera la gestion des déchets sur la V75.

La maîtrise d'ouvrage prendra en compte la gestion des déchets dans les études détaillées et soumettra plusieurs scénarios au futur gestionnaire. Pour l'instant le scénario de la responsabilisation des usagers, en encourageant l'emport de déchets, est favorisé.

OPPORTUNITÉ DU PROJET

Un participant regrette l'abandon du ferroviaire, la voie pouvant potentiellement relier Moulins à Montluçon en train si elle était réhabilitée. Il s'interroge sur le devenir de la V75 actuelle, sur la départementale.

La maîtrise d'ouvrage indique que SNCF Réseau n'a pas de projet de réouverture de voie ferrée. Comme il existe un projet d'aménagement en voie verte, des conventions sont passées entre SNCF Réseau et la Région puis les collectivités pour accueillir ce projet. L'Etat restera néanmoins propriétaire de l'emprise afin qu'il y ait une réversibilité possible un éventuel retour du mode ferroviaire à long terme.

ATELIERS THÉMATIQUES



Pendant 1h, les **112 participants** se sont répartis en deux groupes pour travailler, tour à tour, sur la cohabitation des usages et des revêtements d'une part, et la recherche d'une identité à valoriser de l'autre.

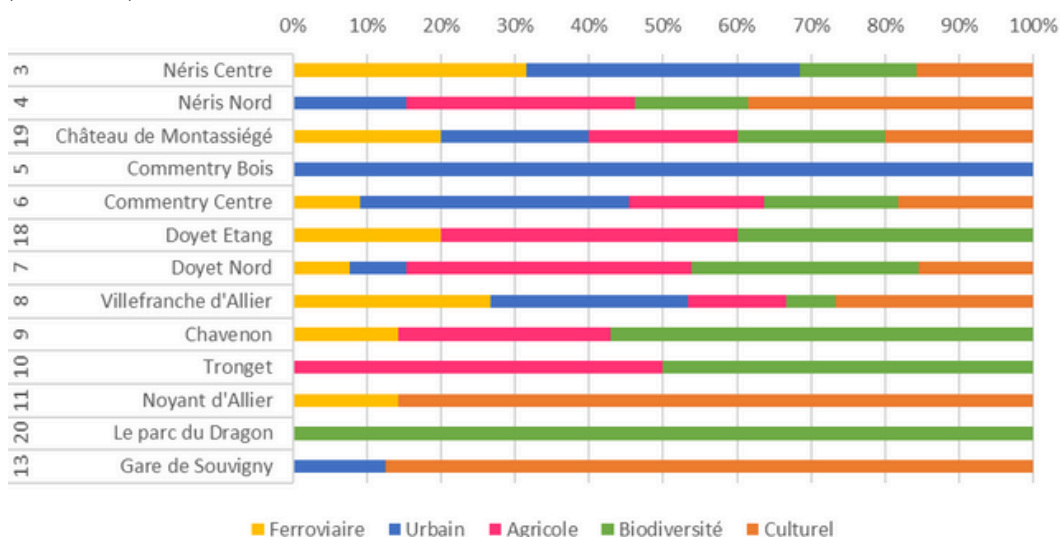
ATELIER VALORISATION DU TERRITOIRE



Les participants découvrent différents types d'identités (héritage ferroviaire, patrimoine urbain, agriculture et bocage, patrimoine culturel, biodiversité...) et révèlent les éléments du territoire à valoriser autour des haltes et du tracé

COULEURS DES HALTES

Les participants sont invités à indiquer des points d'intérêts et signaler les points noirs pour chaque halte. Le territoire regorge de points d'intérêts, cependant certaines grandes thématiques à valoriser ressortent pour chaque halte :



Ces retours, **cumulés au travail réalisé lors de l'atelier de Nérès-les-Bains**, ont permis de préciser les tendances sur l'identité à donner pour certaines haltes, en particulier dans le secteur de la Communauté de Communes du Bocage Bourbonnais. Ainsi La Gare de Souvigny, Le Parc du Dragon et Noyant d'Allier ont des identités très affirmées autour de leur patrimoine culturel. De même pour Commentry Bois, cette fois autour de son patrimoine urbain. Les autres points d'arrêts révèlent plusieurs points d'intérêts et identités possibles. Cette diversité permettra de rythmer et dynamiser les sujets tout au long de la V75.

Autour de la voie verte, hors des haltes, et dans le territoire du Bocage Bourbonnais, les participants proposent **d'ajouter une nouvelle halte à Coulandon** et de jalonner les sorties de passage à niveau au niveau du **Montet**, de l'étang de **Messarges** (proche des Coudrais), de **Châtillon** et de **Saint-Sornin**, qui présentent des patrimoines intéressants.

Concernant les **points noirs** dans le paysage, seule une déchetterie, située à proximité de la halte 10 (Tronget) a été signalée. Les participants étaient d'accord pour dire que le territoire était dans son ensemble à valoriser.

REMARQUES DES PARTICIPANTS SUR DES POINTS D'INTÉRÊTS PARTICULIERS

- Halte 9 Chavenon : Gare de transit de produits agricoles (bovins, engrais, semences...), Vallée de l'Aumance, insectes rares (Bombyx ? Moro-sphinx ?), Gare et ses aiguillages
- Halte 10 Tronget : Ancien sanatorium reconverti en centre médical de jour, mise en avant du patrimoine et de l'histoire de François Mercier, Magasin GamVert vendant des produits locaux, boucle possible vers la ferme Deschamps à Tronget et vers le plan d'eau de Tronget
- Halte 11 Noyant : Panneaux, éclairage des tunnels et mise en scène son et lumière pour son histoire de Résistance (ANACRO3), Gare de Noyant (gîte ? Accueil ? Aire de camping ?), Tunnel de la Mataire, Visite des corons, Favoriser l'accès aux commerces (en passant par terrain Allier habitat et pas la rue de la Mine, dangereuse), Lavoir au bord de la Queune commune de Châtillon et barrage de Châtillon (proche de Noyant), Ferme de Villars, Biodiversité des tunnels (chauve-souris, batraciens, hirondelles...), Jardin des corons : plantes asiatiques et fleurs particulières. Côtes Matras. Musée de la mine, Mammouth taillé Homme préhistorique, Pagode, Vierge asiatique dans l'église de Noyant, Château, Eglise, Carreau de la Mine et musée "Puits des arts" lieu culturel
- Halte 20 Parc du Dragon : Viaduc de Messarges, Futur espace Muséal et Corons, Côtes Matras, Espace muséal rapatriés d'Indochine, pagode, commerce asiatique, corons, ancienne mine
- Halte 13 Gare de Souvigny : Gare, musée, prieuré, lavoir, église romane de St Menoux et histoire du débredinoire, signaler les commerces sur la commune
- Halte 18 Doyet Etang : serres et pépinière Delbard actuellement en activité de recherche
- Halte 3 Nérès Centre : Thermalisme
- Halte 8 Villefranche : église en pierres rouges et claires
- Fossiles dans les mines de Buxières
- Orgues monastiques, Souvigny, les Grandmontains...
- Prévoir une sortie à Coulandon pour la visite de l'église et de son vitrail ancien, du bourg et de l'auberge.



Principes généraux et équipement des haltes :

- Quand la voie ferrée surplombe les terrains alentours, réaliser des trouées pour que l'utilisateur ait une belle vue du paysage alentours
- Importance des bornes de recharge pour vélos électriques : prévoir fréquence suffisante
- Prévoir dans les haltes des abris pour la pluie et l'ombre
- Les box sécurisés sont intéressants pour aller visiter les alentours.
- Ne pas oublier les aires de camping près des lieux de restauration (voire peut être la réouverture aux cyclistes du camping de Moulins réservé aux camping-cars)
- Garder des éléments pour rappeler l'époque ferroviaire comme à Moulins (bancs, déco, valorisation du patrimoine restant)
- Prévoir une bonne gestion des déchets (poubelles, containers).
- Organiser une course Montluçon-Moulins type Saint-Lyon
- Proposition d'interpeller les usagers avec des œuvres d'artistes locaux au sol
- Installation de brumisateurs et des séchoirs (comme au PAL)

Au-delà des haltes, certains participants proposent de réaliser des scénographies dans les deux tunnels, en rappelant notamment les événements qui s'y sont déroulés lors de la seconde guerre mondiale.

ATELIER COHABITATION DES USAGES ET REVÊTEMENTS



COHABITATION DES USAGES

- Plusieurs retours d'expérience favorables de cohabitation sur d'autres véloroutes voies vertes sont partagés.
- Inquiétude sur conflit entre piétons et vélos rapides (piétons surpris ou vélos stoppés) ; contrairement à la Loire à Vélo, où le vélo constitue de loin l'usage majoritaire, on peut s'attendre à des pratiques plus éclectiques sur la V75, en proximité de centre-ville et de bourgs, avec de nombreux marcheurs, joggers...
- Signalement que la voie verte à Noyant sera utilisée pour aller d'un site muséal à l'autre et pour aller des corons au centre-bourg et ses commerces, il faut donc un revêtement dur adapté aux PMR / poussettes.
- Riverains inquiets de la fréquentation à des heures matinales et tardives.
- Demande de faire attention au gabarit des vélos atypiques (Dispositifs de restrictions d'accès, rayons de giration...) en particulier pour les intersections
- Demande de confirmation de l'accès des secours à la voie verte. Les potelets amovibles permettront effectivement leur passage.
- Les centres équestres souhaitent un accès à la voie verte pour de nouvelles balades
- Comment les usagers pourront-ils rejoindre les autres voies vertes existantes ? L'étude de faisabilité est allée jusqu'à Dompierre et l'idée est, d'à terme, relier la Loire à vélo et avoir un aménagement continu.

- Certains participants proposent d'interdire l'accès à la véloroute par les chevaux, qui risquent d'être stressés par les cyclistes.
- Le tracé actuel de la V75 pourrait être reconverti en section de boucles locales en lien avec la voie verte, pour inciter les cyclistes à quitter l'aménagement et découvrir les territoires alentours.

Des pistes d'actions pour favoriser la cohabitation entre les usagers sont évoquées :

Campagne de communication aux alentours de la voie verte :

- Rappel des règles du code de la route, du respect des autres usagers, faire preuve de tolérance et bienveillance, rappeler les principes généraux de cohabitation sur une voie verte
- Sur certaines sections très habitées, proposer des horaires préférentiels de balade sur l'aménagement, en fonction des pratiques quotidiennes aux heures de pointe du matin et du soir (loisirs ou utilitaire)

Aménagements à réaliser

- Élargir la bande de roulement à 4,00 voire 5,00 m sur les sections le plus fréquentées (abords des zones urbaines)
- Mettre en place une séparation des trafics: profiter de l'emprise ferroviaire large pour créer un cheminement parallèle à destination des joggers, randonneurs, équestres
- Aménager un accotement enherbé large qui sera progressivement converti en cheminement naturel à force de passage par les cavaliers, piétons et joggers
- Aux abords, mettre en place du marquage au sol (pictos) pour la bonne cohabitation des cyclistes et piétons

REVÊTEMENTS

Un revêtement unique n'est sans doute pas la solution à retenir. Les cavaliers et les randonneurs notamment, souhaiteraient qu'une **bande débroussaillée soit laissée de part et d'autre du projet** (car ce dernier ne fait que 3m de large sur une plateforme de 6m de largeur) afin de leur permettre de se promener confortablement. Il est précisé par le bureau d'études que si ces bandes sont laissées aux usagers, elles ne seront **pas revêtues** (avec un revêtement souple par exemple), mais qu'on laissera une ligne de désir se former dessus.

Quelques participants sont surpris de la proposition d'**enrobé** pour le revêtement (impact environnemental, aspect agressif...). Un autre participant souligne que les enrobés actuels ont évolué avec des formulations plus vertueuses. Il est précisé par la maîtrise d'ouvrage que les enrobés sont multiples, qu'ils peuvent être réalisés avec des composants végétaux, à froid (moins d'impact carbone), qu'ils sont recommandés par FNE et qu'ils peuvent être colorés avec des **granulats de carrières locales** pour se fondre dans le paysage.

Les participants demandent d'**éviter un revêtement sombre** pour des questions de paysage, de chaleur renvoyée en été aux usagers et de risque de blesser les pattes des chiens des promeneurs.

Il est proposé de se servir du revêtement comme d'un **outil pédagogique**, changer son aspect en fonction de la sensibilité écologique du milieu traversé (Zone Natura 2000 ou non par exemple), pour sensibiliser à l'environnement sans forcément utiliser des panneaux. Le revêtement peut aussi changer (dans les tunnels ou sur les intersections pour être visible des voitures, en fonction des usagers en étant le plus inclusif possible proche des villes).

De même il est proposé d'installer un revêtement **ralentissant les cyclistes** au niveau de l'arrivée sur les intersections. Certains participants proposent de garder la voie nue, en chemin empierré destiné aux usagers piétons et VTT, et de ne revêtir que l'abord immédiat des villes. La maîtrise d'ouvrage indique que cela exclurait énormément d'usagers et ne permettrait pas de garder la fonction de véloroute pour l'ouvrage.

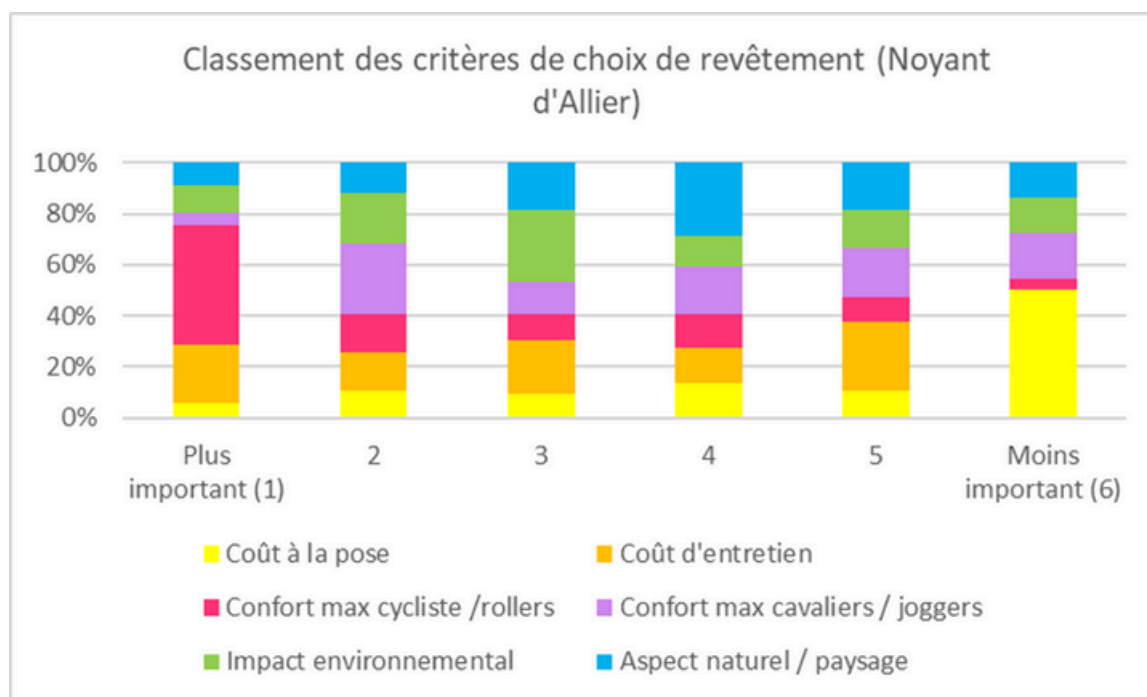
Un participant propose de **recycler et concasser le ballast** pour l'intégrer au revêtement.

Le revêtement de la via Allier rose est donné comme exemple car jugé esthétique et agréable par les participants (il s'agit d'un stabilisé renforcé).

Un revêtement enrobé avec **voile géotextile** est proposé pour éviter des repousses d'acacias. A ce titre, il est conseillé de **prévoir une épaisseur de revêtement plus importante que la norme pour retarder les phénomènes de dégradation** générés par les remontées racinaires.

66 formulaires de classement des critères de choix des revêtements ont pu être analysés. Globalement, le **confort maximal de tous les usagers** est le plus valorisé par les répondants, même si on constate une nette **préférence pour les usagers roulants** (PMR, cycliste, roller...). L'**impact environnemental** et les **coûts d'entretien** sont aussi des critères sensibles pour les participants. Le sujet de l'entretien est en effet régulièrement évoqué lors de l'atelier, notamment par des élus locaux qui s'inquiètent des opérations à engager et du **coût que cela engendrera pour les collectivités locales**.

Le critère le moins important pour les répondants est le coût du revêtement à la pose (financé par la Région). Les autres critères sont plutôt également répartis sur le reste de l'échelle.



AUTRES REMARQUES DES ATELIERS :

- Le Président des Gites de France 03 souhaite garder un **train touristique entre Souvigny et Moulins**. La maîtrise d'ouvrage indique que ce n'est pas possible car SNCF Réseau lui demande dans sa convention de déferer complètement l'emprise pour faire la voie verte. Dans tous les cas, les opérations de débroussaillage et dessouchage engendreront une destruction générale de la voie ferrée en place. Celle-ci ne pourra donc être maintenue à l'issue de ces travaux.
- Des participants proposent de **garder le train en parallèle de la voie verte**. Cependant SNCF Réseau n'a aucune perspective (le fret Moulins/Souvigny a même fermé malgré des investissements engagés) et si un train est remis en place il faudra démanteler la voie verte (les distances de sécurité de 3m libres de part et d'autre du train ne permettent pas leur compatibilité)