

AMÉNAGEMENT DE LA VIA ALLIER

de Billy à Bressolles ●●●



Dossier de concertation préalable
du 12 déc. 2025 au 23 janv. 2026





PRÉAMBULE



Axe structurant du schéma national des véloroutes et voies vertes et parcours identifié comme majeur au titre du Plan vélo départemental 2020-2030, l'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles fait partie d'un projet phare de parcours cyclable de 455 km entre Nevers et Langogne visant à longer et mettre en valeur une des dernières rivières sauvages d'Europe.

Outre le fait d'offrir aux Bourbonnais un équipement à haut niveau de service pour leurs loisirs, la Via Allier permettra aux touristes à vélo de découvrir pleinement les richesses patrimoniales et naturelles locales mais également de renforcer le développement des mobilités actives du quotidien.

Comme une colonne vertébrale connectée au sud vers Vichy et au nord vers Moulins grâce aux aménagements réalisés par Vichy Communauté et Moulins Communauté, ce projet est le support de nombreuses fonctions permettant le développement de l'attractivité touristique et économique du Département de l'Allier : boucles touristiques, hébergements, commerces, sites remarquables, activités de pleine nature...

Suite à la déclaration d'intention de projet adoptée le 17 novembre 2025, le Département de l'Allier a souhaité présenter à la concertation préalable du public le projet d'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles, en tant que maître d'ouvrage d'un itinéraire cyclable de 51 km.

Le Département de l'Allier invite toutes les personnes concernées par le projet à le découvrir, se l'approprier, à partager leur avis et formuler leurs remarques du vendredi 12 décembre 2025 au vendredi 23 janvier 2026.

Le présent dossier de concertation présente les objectifs poursuivis par le Département dans le cadre du projet Via Allier, il synthétise et rend accessible au public les études réalisées ou en cours.

SOMMAIRE



Le projet en bref 6

- Le maître d'ouvrage 6
- Les partenaires 7
- Le budget 7

Le contexte du projet 8

Les objectifs 10

- Véloroute et voie verte : définitions 11
- La Via Allier : un projet phare du Plan vélo 11

La concertation préalable 12

- Objet de la concertation 12
- Objectifs de la concertation 12
- Sujets à concerter 12

À vous de participer 13

- Où s'informer ? 13
- Où échanger ? 14
- Comment donner son avis ? 14

Présentation détaillée du projet 15

Section 1

De Billy à Varennes-sur-Allier (15,6 km) 16

Section 2

De Varennes-sur-Allier à Châtel-de-Neuvre (16,3 km) 18

Section 3

De Châtel-de-Neuvre à Bressolles (19,3 km) 20

Les aménagements prévus 22

- Voie verte 23
- Piste cyclable 23
- Véloroute ou voie partagée 23



• Revêtements	24
• Ouvrages particuliers	25
• Traversée sécurisée de la RD2009	25
• Mobiliers de restriction des flux et d'accès	26
• Signalisation	27
Les aires de repos et de services	28
• Aire « pause-minute »	29
• Aire « détente »	30
• Aire « étape »	31
Les enjeux environnementaux, paysagers et patrimoniaux	32
• Environnement et biodiversité	32
• La démarche « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC)	33
• Paysages, patrimoine et perceptions	33
Les enjeux humains et économiques	36
• Une pratique en vogue	36
• Le tourisme à vélo en chiffres	37
• Le territoire et ses habitants au cœur du projet Via Allier	37
Les suites de la concertation	38





Le projet en bref

La Via Allier aménagée par le Conseil départemental de l'Allier est un itinéraire cyclable de 51 km depuis Billy au sud jusqu'à Bressolles au nord.

Un tracé de
51 km composé de
3 sections cyclables
fonctionnelles

9 communes
concernées par le tracé

Une opération évaluée à
10,6 millions
d'euros

3 aires étape et 2 aires détente
jalonant le parcours et
une dizaine de pause-minute
répartis sur l'itinéraire

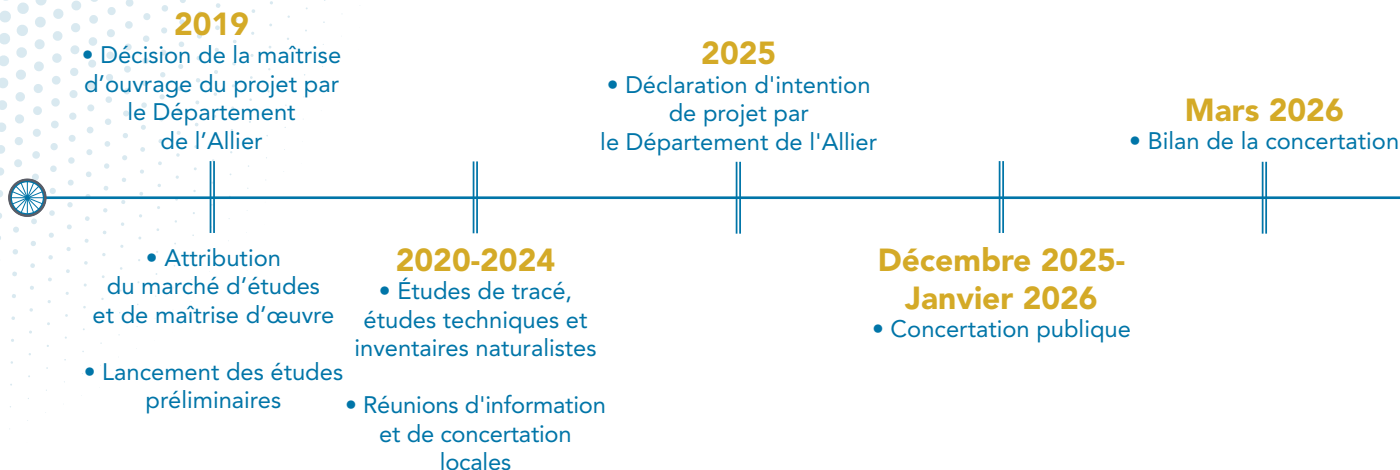
Lancement prévisionnel
des travaux en
2027

Le maître d'ouvrage

Le Département de l'Allier mène depuis 2019 les études de faisabilité de tracé, les études de conception technique et les études environnementales dans la perspective de conduire les travaux d'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles.

Il définit les objectifs, le budget et le calendrier du projet en associant les partenaires locaux et institutionnels.

En outre, le Département de l'Allier assurera l'exploitation et l'entretien de la section cyclable une fois le parcours de la Via Allier ouvert aux usagers.



Les partenaires

- Les communes traversées par le tracé de la Via Allier entre Billy et Bressolles ;
- Les Communautés de communes et Communautés d'agglomération concernées par le parcours et notamment Vichy Communauté et Moulins Communauté qui ont aménagé les sections de Via Allier au sud de Billy et au nord de Bressolles ;
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes qui coordonne le comité d'itinéraire de la Via Allier à l'échelle de l'ensemble du parcours de 455 km entre Langogne et Nevers.

Le budget

Le projet d'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles est évalué à 10,6 millions d'euros et fait l'objet d'un partenariat financier entre le Département de l'Allier, maître d'ouvrage, et la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui soutient l'opération à hauteur de 60 % dans le cadre du Pacte Région Allier adopté en février 2024.



Début 2027

- Déclaration d'utilité publique et autorisation environnementale

2028

- Ouverture des premiers tronçons

2027

- Démarrage des travaux

2029

- Fin des travaux

Printemps 2026

- Dépôt du dossier réglementaire auprès des services de l'État

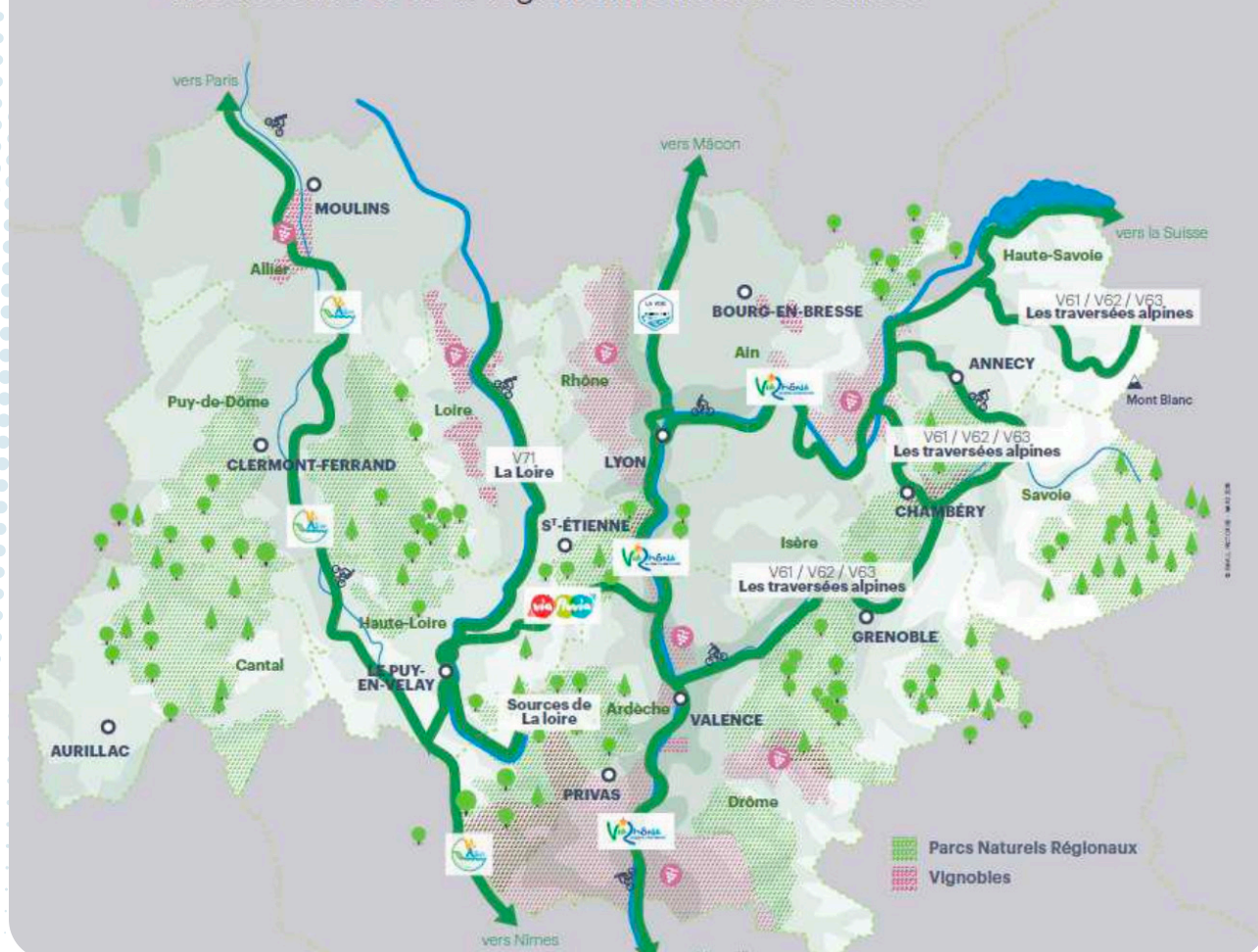
Le contexte du projet

Axe structurant du schéma national des véloroutes et voies vertes et identifié comme majeur au titre du schéma régional des véloroutes et voies vertes, la Via Allier viendra remplacer l'actuelle véloroute V70 par une infrastructure cyclable en site propre, offrant une plus grande proximité avec la rivière Allier et dotée de services (aires de repos, balisage et raccordement vers des sites remarquables...).

L'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles fait partie d'un projet phare de parcours cyclable de 455 km entre Nevers et Langogne visant à longer et mettre en valeur une des dernières rivières sauvages d'Europe.



Le réseau des véloroutes et voies vertes, une découverte de la région entre fleuves et vallées





Parfaitement connectée avec la véloroute V75 qui traverse l'Allier d'ouest en est, la Via Allier s'insère pleinement dans la stratégie territoriale de l'Allier à vélo qui compte 4 itinéraires nationaux (V87 La Vagabonde, V46 Cœur de France à vélo, V75 et V70 Via Allier) et 1 itinéraire européen (Eurovélo 6).

Grâce à ce projet, le Département de l'Allier assurera les connexions avec les sections de Via Allier réalisées par :

- Vichy Communauté qui a aménagé le tronçon entre Mariol à la limite nord du Puy-de-Dôme et Billy, soit une section de 27 km de voie verte ;
- Moulins Communauté qui a intégré un tronçon de Via Allier en voie verte sur 9 km dans son projet plus global de valorisation des berges de la rivière Allier entre Bressolles et Avermes.

Depuis 2019, les études conduites par le Département de l'Allier ont permis d'identifier un tracé opérationnel conditionné par les points de connexion avec les aménagements des autres maîtres d'ouvrage au nord et au sud, le choix de la rive de la rivière Allier, la possibilité de franchir ou non la rivière et ses affluents, l'intérêt patrimonial (villes à relier, monuments, sites remarquables) ainsi que par l'analyse des impacts potentiels sur l'environnement et la consommation d'espace agricole. Sur un linéaire de 51 km de Billy à Bressolles, 3 sections fonctionnelles ont été définies :

- Section 1 : Billy – Varennes-sur-Allier
- Section 2 : Varennes-sur-Allier – Châtel-de-Neuvre
- Section 3 : Châtel-de-Neuvre – Bressolles

ITINÉRAIRES



Les objectifs

Outre le fait d'offrir aux Bourbonnais un équipement à haut niveau de service pour leurs loisirs, la Via Allier permettra aux touristes à vélo de découvrir pleinement les richesses patrimoniales et naturelles locales mais également de renforcer le développement des mobilités actives du quotidien. Le projet du Département de l'Allier vise donc à substituer l'itinéraire V70 existant en véloroute par un itinéraire cyclable en voie verte et en véloroute, positionnée à proximité de la rivière Allier.

Les objectifs poursuivis par le Département de l'Allier pour la Via Allier sont les suivants :

- Constituer un itinéraire cyclable continu, cohérent, et de qualité ;
- Assurer un parcours sécurisé et confortable pour les usagers (respect des réglementations, isolement des usagers vis-à-vis des routes, etc.) ;
- Intégrer la meilleure insertion possible dans le site existant, que ce soit d'un point de vue paysager, naturel, topographique, accessibilité avec les voies ou bourgs existants ;
- Assurer la prise en compte de toute forme de riveraineté : particuliers, exploitants agricoles, exploitants routiers, autres usagers tels que les pêcheurs et les chasseurs ;
- Proposer un haut niveau de services (aires d'accueil, connexion avec le cœur des communes traversées, équipements en faveur des usagers vélo) ;
- Préserver au maximum les espaces naturels traversés et les espèces végétales ou animales qu'ils abritent ;
- Développer des activités touristiques en mettant en valeur les sites naturels ou patrimoniaux sur le tracé de la Via Allier, et en faire un outil de développement territorial sur le territoire Allier Bourbonnais.

Le projet du Département de l'Allier consiste donc en un aménagement durable des espaces naturel et urbain, aussi la Via Allier contribuera à l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire. Il répond aux besoins d'espaces récréatifs et de loisirs, en offrant un lieu de respiration et de promenade qui valorise les richesses naturelles, patrimoniales et culturelles du territoire.

La Via Allier représentera un emblème de notre département, fenêtre ouverte sur la rivière Allier, invitant les touristes à découvrir l'une des dernières rivières sauvages d'Europe, dans un de ses tronçons les plus singuliers, celui des méandres de la rivière et de la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier.

Comme une colonne vertébrale connectée au sud vers Vichy et au nord vers Moulins grâce aux aménagements réalisés par Vichy Communauté et Moulins Communauté, le projet est le support de nombreuses fonctions permettant le développement de l'attractivité touristique et économique du département de l'Allier : boucles touristiques, hébergements, commerces, sites remarquables, activités de pleine nature...



Véloroute et voie verte : définitions

La Via Allier est un itinéraire cyclable d'intérêt national qui répond à des critères de continuité, de confort et de sécurité. Elle doit être agréable et facile d'accès pour le plus grand nombre, balisée, entretenue et jalonnée d'offres de services à des étapes clés.

Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers (article R110-2 du Code de la route). Elle vise à offrir à un large public un espace sécurisé et dédié aux déplacements doux.

Sur la base du décret n°2022-635 qui vise à lever les freins au développement des voies vertes, les véhicules motorisés peuvent également être autorisés à y circuler (résidents, exploitants agricoles...) sous condition et par dérogation.

Une véloroute est une voirie partagée (route départementale ou communale à faible trafic). Elle peut faire l'objet d'aménagements légers (signalisation, jalonnement...).

La Via Allier : un projet phare du Plan vélo départemental

Le projet Via Allier s'inscrira pleinement dans les axes stratégiques validés par l'exécutif départemental en décembre 2020 lors de l'adoption du Plan vélo 2020-2030 :

1. Développer la pratique de loisirs des habitants : cadre de vie et bien-être ;
2. Développer le tourisme à vélo (grande itinérance, cyclotourisme en boucle) : attractivité touristique ;
3. Favoriser la pratique quotidienne des habitants : nouvelles mobilités ;
4. Développer la pratique sportive : santé et « culture vélo » ;
5. Contribuer à « la filière vélo » : économie et innovation.

La Via Allier profitera à plusieurs types et profils d'usagers et les aménagements proposés ont pour but de répondre à leurs attentes et à la cohabitation des différents publics :

- Les cyclotouristes itinérants qui réalisent des randonnées vélos au long cours sur plusieurs jours ;
- Les cyclistes excursionnistes ou en séjour qui profiteront de la Via Allier sur des parcours à la journée en famille ou entre amis ;
- Les usagers locaux (cyclistes, marcheurs...) qui utiliseront la Via Allier pour leurs loisirs ;
- Les utilisateurs « pendulaires » ou « vélotaf » qui sont des usagers du quotidien dans une tendance qui croît avec l'émergence et le développement de l'usage des vélos à assistance électrique.



La concertation préalable

Objet de la concertation

Suite à la déclaration d'intention de projet adoptée en novembre 2025, le Département de l'Allier a souhaité présenter à la concertation préalable du public le projet d'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles, en tant que maître d'ouvrage de l'opération.

Cette concertation préalable est conduite par le Département de l'Allier en référence aux modalités décrites dans l'article L121-15 à L121-19 du Code de l'environnement.

Objectifs de la concertation

La concertation préalable est une étape clé car elle vise à associer son élaboration à toutes les personnes concernées par le projet (élus, riverains, associations, exploitants, acteurs économiques, usagers cyclistes...).

Conformément aux dispositions réglementaires, la concertation préalable du projet d'aménagement de la Via Allier entre Billy et Bressolles est mise en œuvre en vue de :

- donner au public toutes les informations nécessaires et pertinentes à la compréhension du projet et lui permettre sa participation effective ;
- renforcer cette participation du public en amont du projet dans des délais raisonnables pour en améliorer sa qualité ;
- écouter, échanger avec chacun et recueillir les avis et remarques formulées par le public sur le projet ;
- tenir le public informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'approbation du projet.

Sujets à concerter

Chaque personne est ainsi invitée à échanger sur les propositions du maître d'ouvrage afin d'apporter :

- des contributions qui offrent une réelle plus-value à la Via Allier et qui permettent de maintenir la qualité du parcours pour le plus grand nombre en maintenant un impact environnemental, technique ou économique limité ;
- des propositions permettant une meilleure capacité d'adaptation du projet en optimisant un ou plusieurs de ses variables (délais, cohabitation d'usages et co-activités, maîtrise foncière, attractivité...).





À vous de participer

Le Département de l'Allier invite toutes les personnes concernées par le projet à le découvrir, se l'approprier, à partager leur avis et formuler leurs remarques du vendredi 12 décembre 2025 au vendredi 23 janvier 2026.

Les modalités de la concertation ont été actées par délibération du Conseil départemental en date du 17 novembre 2025.

Le dossier de concertation présente les objectifs poursuivis par le Département dans le cadre du projet Via Allier, il synthétise et rend accessible au public les études réalisées ou en cours. Ce dossier de concertation n'est pas le dossier définitif qui fera l'objet d'une enquête publique à l'occasion de l'instruction réglementaire officielle.

Où s'informer ?

Le dossier de concertation sur support papier est à disposition du public :

En mairie de Billy
1 rue Chabotin
03260 Billy

En mairie de Créchy
13 rue de l'Église
03150 Créchy

En mairie
de Varennes-sur-Allier
Place de l'Hôtel-de-Ville
03150 Varennes-sur-Allier

En mairie
de Saint-Loup
Rue de l'Hôtel de Ville
03150 Saint-Loup

En mairie
de La Ferté-Hauterive
4 Place Jean-Raoul
03340 La Ferté-Hauterive

En mairie
de Châtel-de-Neuvre
4 Place de la Mairie
03500 Châtel-de-Neuvre

En mairie de Bresnay
222 route de Souvigny
03210 Bresnay

En mairie de Chemilly
1 place Saint-Denis
03210 Chemilly

En mairie de Bressolles
5 Place de l'Église
03000 Bressolles

à l'Hôtel du Département
de l'Allier
1 avenue Victor Hugo
03000 Moulins

Le dossier de concertation sur support numérique est à disposition du public sur le site internet du Département de l'Allier, www.allier.fr, sur une page spécifique dédiée à la concertation.



Où échanger ?

Des permanences d'accueil du public se tiendront dans chacune des 9 communes traversées par le tracé retenu ainsi qu'à l'Hôtel du Département avec exposé possible du projet et réponses aux questions auprès des représentants du Département de l'Allier :

En mairie de Varennes-sur-Allier le mardi 16 décembre 2025 de 9 h à 12 h	En mairie de Billy le mardi 16 décembre 2025 de 14 h à 17 h	En mairie de Saint-Loup le jeudi 18 décembre 2025 de 9 h à 12 h
En mairie de Créchy le jeudi 18 décembre 2025 de 14 h à 17 h	En mairie de La Ferté-Hauterive le jeudi 8 janvier 2026 de 9 h à 12 h	En mairie de Châtel-de-Neuvre le jeudi 8 janvier 2026 de 14 h à 17 h
En mairie de Bresnay le vendredi 9 janvier 2026 de 8 h 30 à 11 h 30	En mairie de Chemilly le vendredi 9 janvier 2026 de 14 h à 17 h	En mairie de Bressolles le lundi 12 janvier 2026 de 9 h à 12 h
En mairie de Varennes-sur-Allier le mardi 13 janvier 2026 de 9 h à 12 h	à l'Hôtel du Département de l'Allier le mardi 13 janvier 2026 de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h	

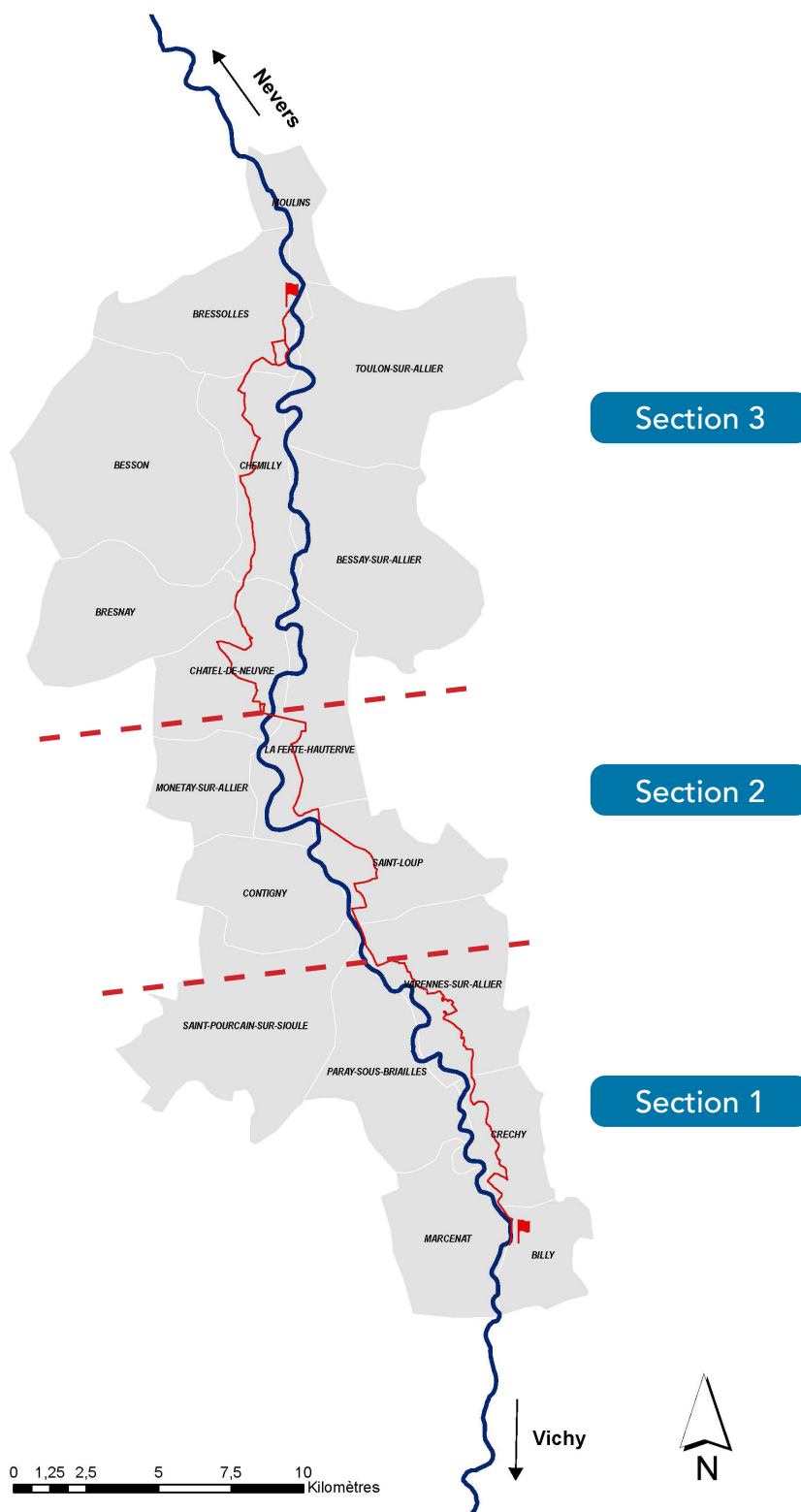


Comment donner son avis ?

À compter du 12 décembre 2025, et pendant toute la durée de la concertation, les habitants, les associations locales et toutes personnes concernées pourront faire part de leurs avis, observations ou propositions, selon les modalités suivantes :

- un registre papier sera mis à la disposition du public dans les 9 mairies des communes concernées par le tracé retenu et à l'Hôtel du Département de l'Allier ;
- un registre dématérialisé sera mis à la disposition du public, sur le site internet du département, www.allier.fr, et plus précisément sur une page spécifique dédiée à la concertation ;
- par courriel, à l'adresse : concertation-viaallier@allier.fr.

Présentation détaillée du projet



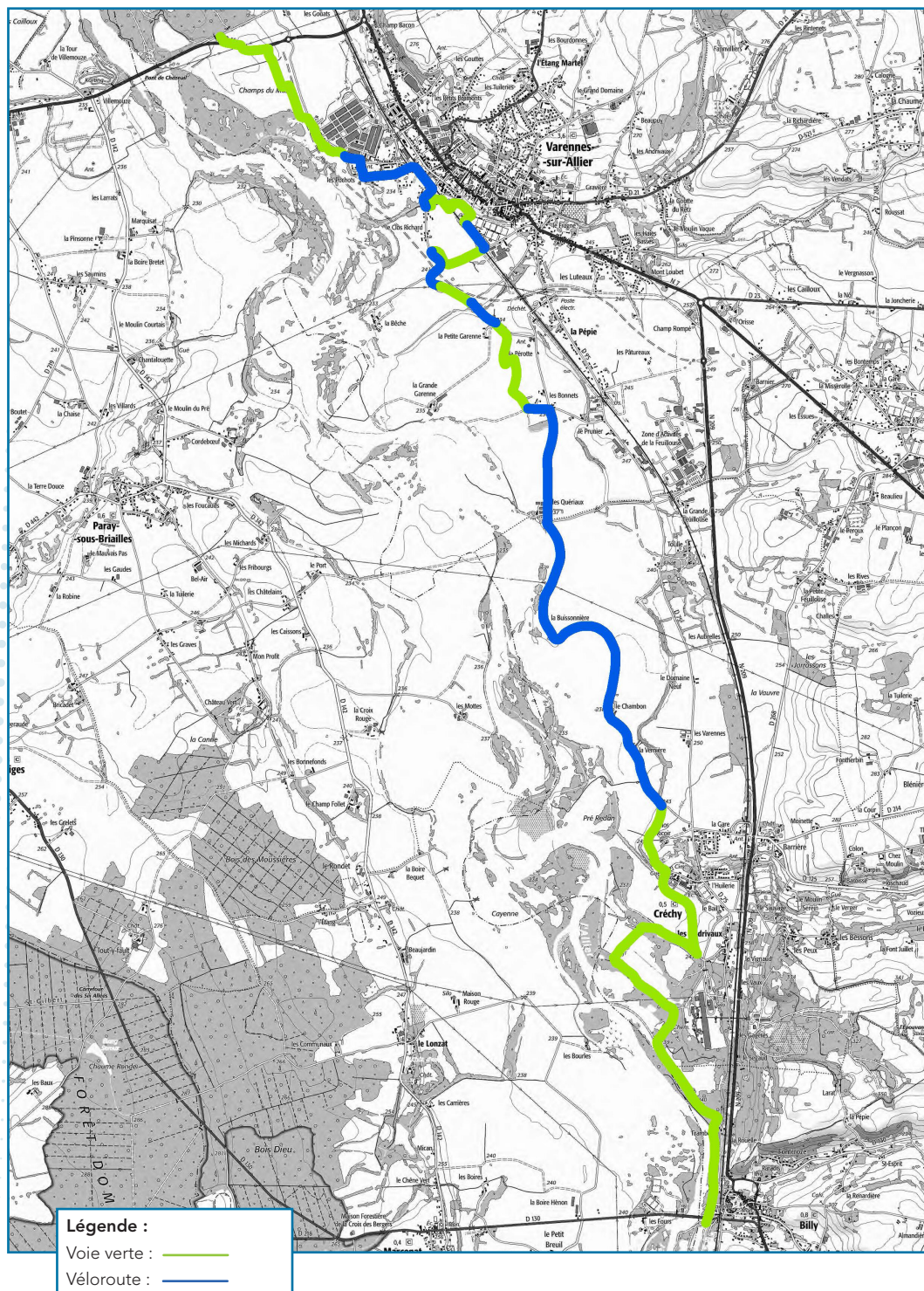
Analyse multicritères du parcours Via Allier

Le tracé de la Via Allier a été défini en combinant des options de parcours et en procédant à une expertise de plusieurs variantes possibles grâce à une analyse des critères suivants :

- attractivité et identité du territoire : qualité du parcours au regard du territoire traversé et de ses richesses (patrimoine bâti, architectural, vie locale et offres de services, attractivité touristique) ;
- insertion paysagère : impacts potentiels sur les paysages et qualité des perceptions paysagères depuis le tracé ;
- environnement : incidence de l'aménagement sur la biodiversité ;
- enjeux réglementaires : incidence du tracé sur les enjeux de protection de la ressource en eau ou d'inondation ;
- cyclabilité : confort d'usage et de sécurité pour les usagers ;
- emprise foncière : incidence du tracé sur les espaces consommés dans le domaine privé, notamment le foncier agricole ;
- coût de l'aménagement : montant de l'investissement de la section cyclable.

Section 1

de Billy à Varennes-sur-Allier (15,6 km)



Le tracé de la Via Allier débute au pont de Billy dans la continuité de l'itinéraire de l'aménagement cyclable réalisé par Vichy Communauté et ouvert au public en 2020.

L'itinéraire longe l'Allier à l'est, en restant à une distance respectable des berges. Il est adossé à des sentiers et chemins du domaine public fluvial en contrebas du bourg de Billy, qui constitue un point d'intérêt du parcours (forteresse, aire étape), puis contourne le plan d'eau appartenant à l'entreprise Vicat.

Sur la commune de Créchy, le parcours emprunte des chemins ruraux agrémenté d'une aire détente sous l'église et d'une traversée pittoresque du Redan par une passerelle.

La Via Allier se poursuit vers Varennes-sur-Allier par des routes communales à faible trafic qui permettent des points de vue sur la rivière Allier en passant par l'ancien port des Quériaux.

La traversée de Varennes-sur-Allier et des principales infrastructures (RN7, RD46, voie SCNF) sont sécurisées avant le terme de la section au pont de Chazeuil.

La commune de Varennes-sur-Allier pourra accueillir les cyclistes sur une aire étape au niveau du plateau sportif et du parc urbain qui dessert les services du centre-ville par la promenade du Valençon.

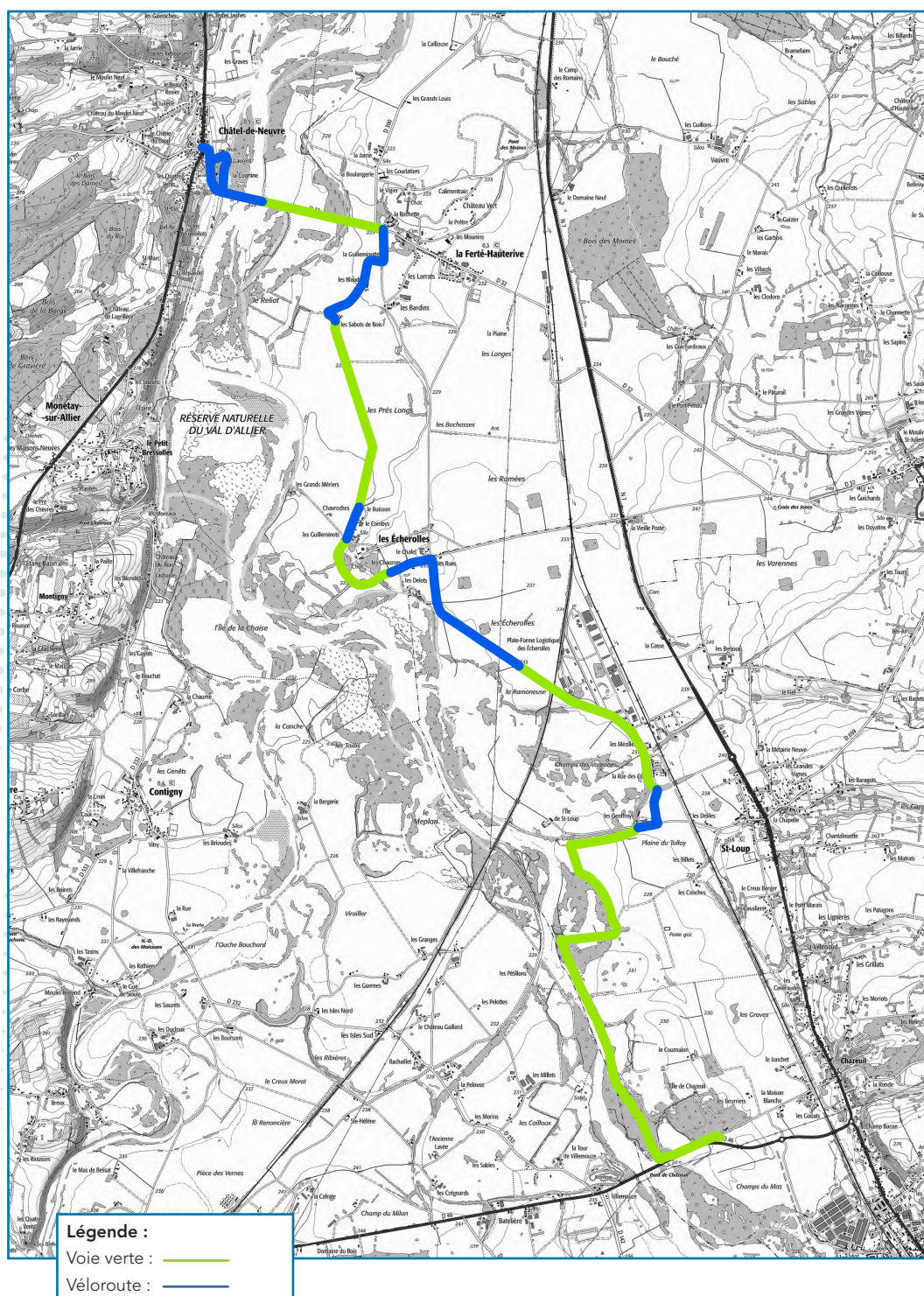
Nature de l'espace actuel	
Voie communale, RD, chemin rural, domaine public fluvial	84,9 %
Chemin privé	12,5 %
Terrains agricoles ou naturels	2,7 %
Statut de la Via Allier	
Voie verte	59,0 %
Véloroute	41,0 %





Section 2

de Varennes-sur-Allier à Châtel-de-Neuvre (16,3 km)



A partir du pont de Chazeuil, la Via Allier longe l'Allier, au plus proche de la rivière, en réutilisant des chemins existants sur une moitié sud de la section et aboutir au nord de Saint-Loup au niveau du talus de la digue du pont ferroviaire de Saint-Loup.

Des aménagements spécifiques en platelage bois seront réalisés dans cette partie sud du parcours pour limiter les impacts environnementaux sur la Cistude d'Europe notamment et des créations de voie verte ex-nihilo seront nécessaires afin de préserver au maximum les usages agricoles locaux.

La Via Allier est ensuite contiguë à la voie routière d'accès à la plateforme des Echerolles afin de sécuriser l'itinéraire cyclable puis le parcours se poursuit en véloroute jusqu'au site des Délots qui offrira un panorama unique sur la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier.

Le tracé se prolonge au nord sur chemins ruraux existants, en contournant le Château des Echerolles et atteint Châtel-de-Neuvre par le pont sur l'Allier après un parcours sécurisé en voie verte le long de la RD232.

Nature de l'espace actuel	
Voie communale, RD, chemin rural, domaine public fluvial	64,0 %
Chemin privé	30,7 %
Terrains agricoles ou naturels	5,3 %
Statut de la Via Allier	
Voie verte	65,7 %
Véloroute	34,3 %

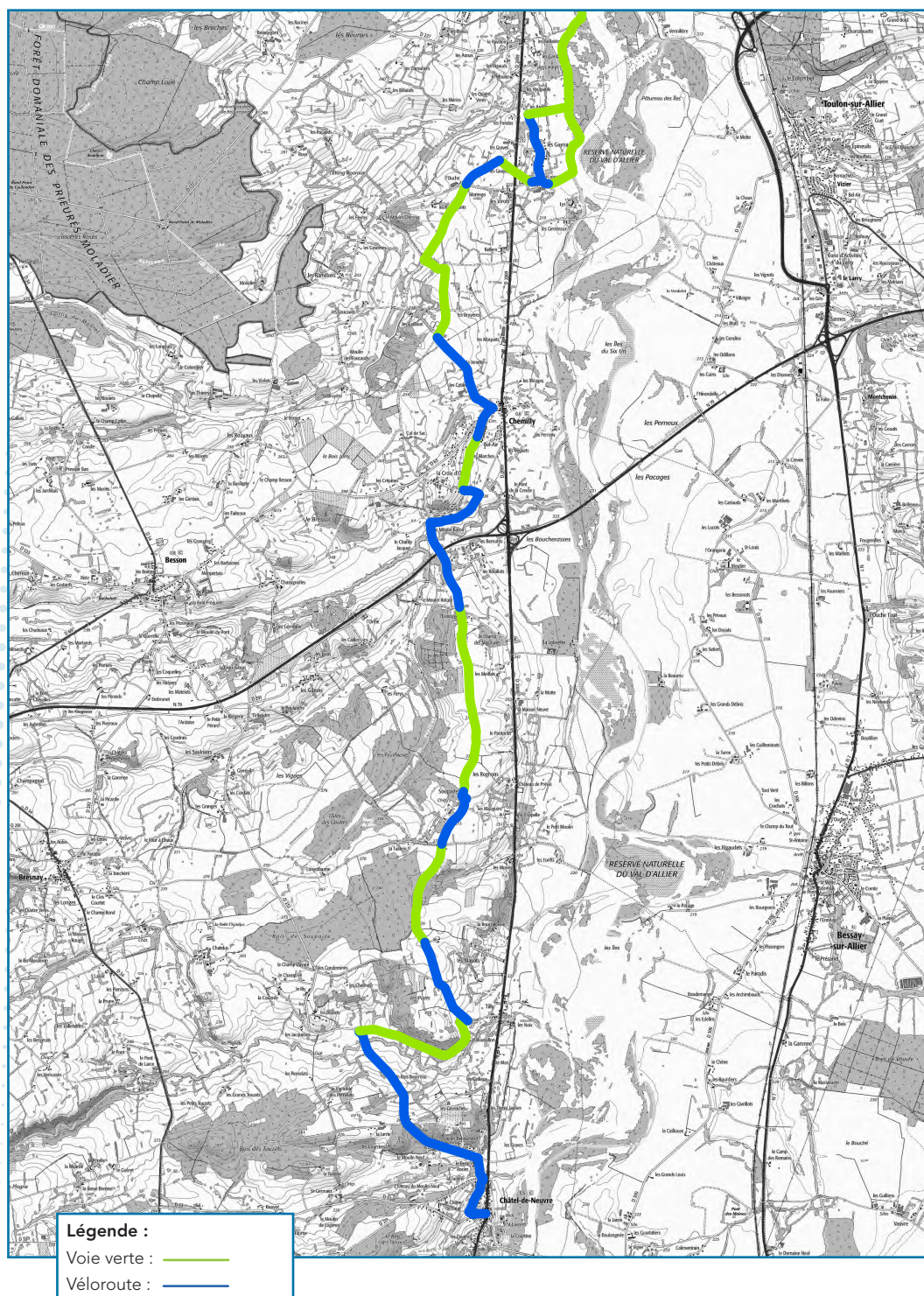


Pont ferroviaire de Saint-Loup



Section 3

de Châtel-de-Neuvre à Bressolles (19,3 km)



Sur cette section, la Via Allier présente de Châtel-de-Neuvre à Chemilly un cheminement sur des voies départementales et communales pour des tronçons en véloroutes qui alternent avec des sections en voies vertes sur des chemins ruraux qui sont déjà fréquentés par l'itinéraire du GR300.

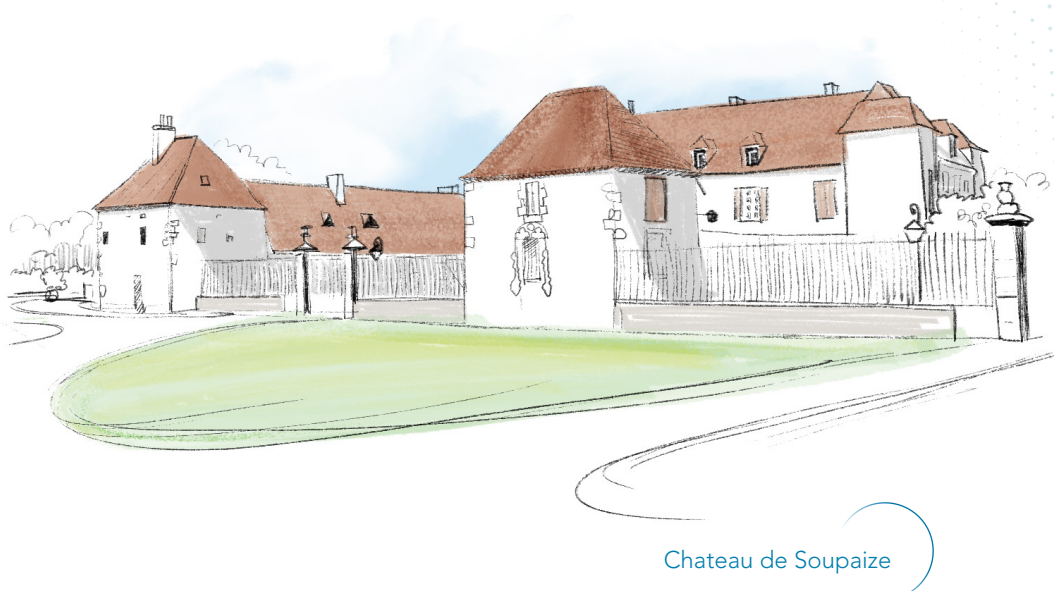
Le parcours situé principalement sur les coteaux offre des points de vue très singuliers sur la rivière Allier. Une pause-minute ponctuera le parcours au lieu-dit Soupaize face à l'entrée du Château.

Les sections aménagées en voies vertes resteront ouvertes aux usages automobiles des riverains résidents ou exploitants.

Entre Chemilly et Bressolles, la Via Allier alterne à nouveau entre véloroute sur voies communales et voie verte sur chemins ruraux avant une traversée sécurisée de la RD2009 par un ouvrage d'art inférieur dédié aux cyclistes et piétons.

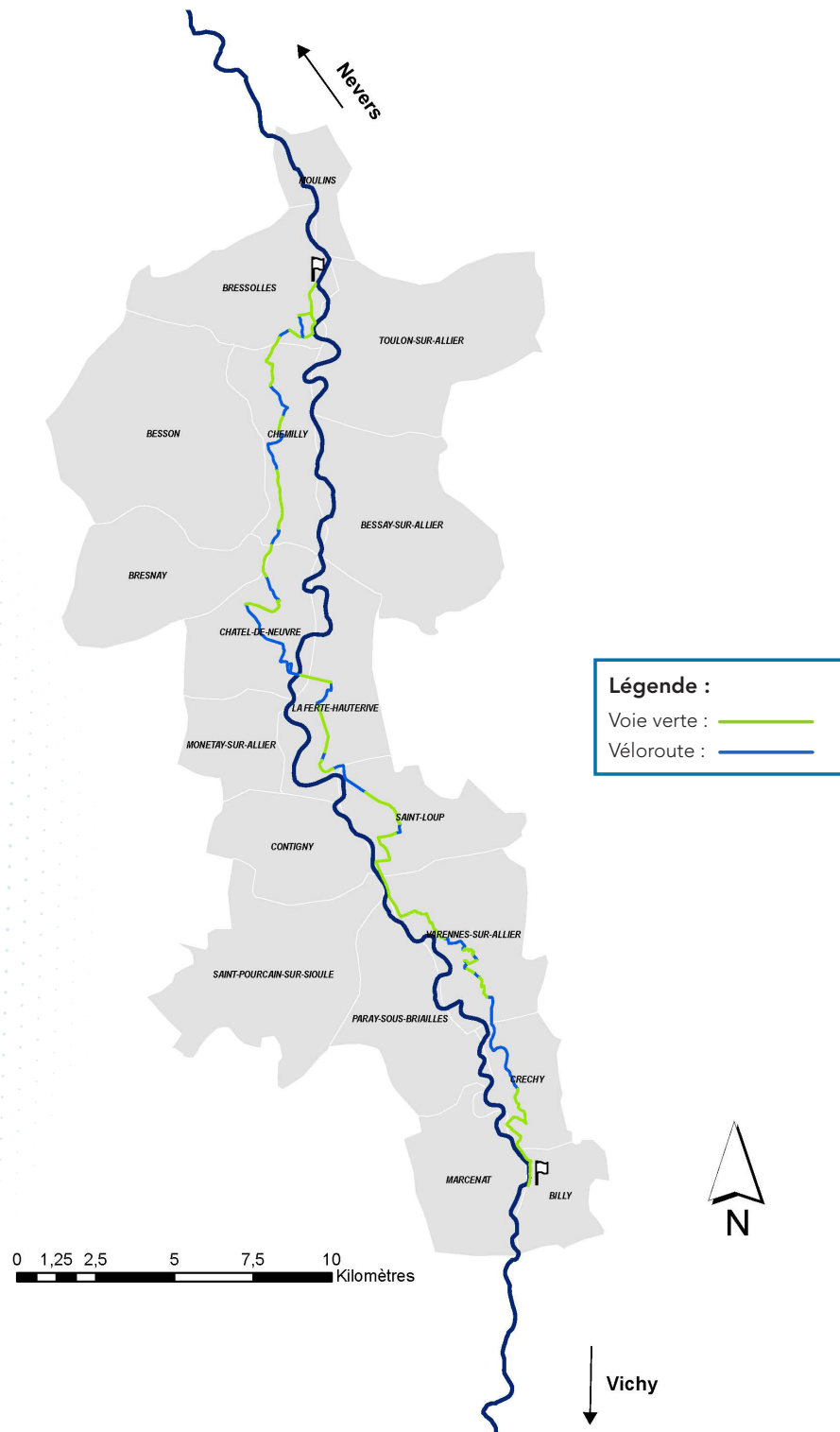
Avant d'arriver au lieu-dit les Taillables, point de connexion nord avec l'aménagement cyclable réalisé par Moulins Communauté en 2024, le tracé de la Via Allier offre 2 variantes possibles à partir du lieu-dit les Guénaudins.

Nature de l'espace actuel	
Voie communale, RD, chemin rural, domaine public fluvial	89,1 %
Chemin privé	8,2 %
Terrains agricoles ou naturels	2,7 %
Statut de la Via Allier	
Voie verte	54,0 %
Véloroute	46,0 %





Les aménagements prévus



Voie verte

Une voie verte est un aménagement en « site propre », c'est-à-dire séparé des chaussées existantes et réservé aux mobilités douces (piétons, cyclistes, trottinettes, etc.) ainsi qu'aux personnes à mobilité réduite.

Elle est accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence.

Les voies vertes mesurent généralement de 3 à 5 mètres de large selon leur contexte et leur fréquentation. Elles sont généralement construites sur des chemins ruraux ou ex-nihilo sur des milieux naturels ou des terres agricoles. Pour des enjeux d'usages ou des enjeux environnementaux, les voies vertes peuvent être réduites jusqu'à 2 mètres en largeur cyclable.

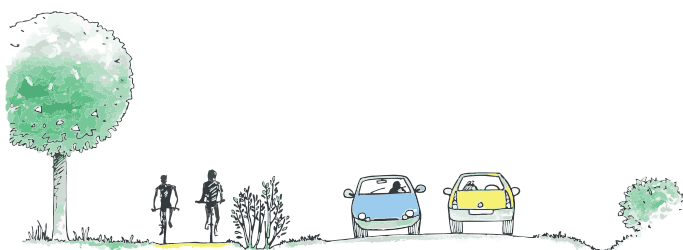
Sur certaines sections de la Via Allier, les véhicules motorisés pourront également être autorisés à y circuler (résidents, exploitants agricoles...) sous condition et par dérogation.



Piste cyclable

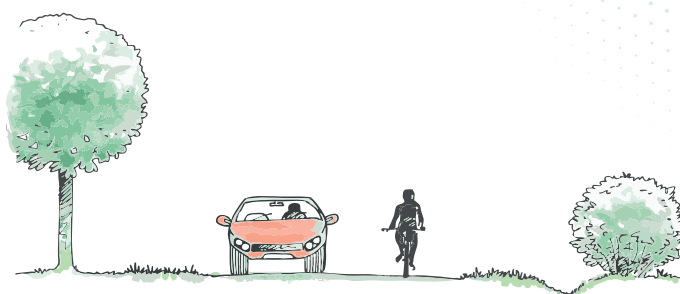
C'est une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes et aux conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés.

Si une piste cyclable est présente le long d'une voirie existante, elle est physiquement séparée des voies des autres usagers. Cette séparation peut se faire par : un petit trottoir, un muret, une barrière, etc.



Véloroute ou voie partagée

Les cyclistes utilisent la même chaussée que les véhicules motorisés, sans délimitation spécifique à chaque usage. Cette solution nécessite que le niveau de trafic routier permette une cohabitation des automobiles et des cyclistes, notamment grâce à une signalétique et un jalonnement adaptés.



Revêtements

Le choix des revêtements tient compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée) et de l'insertion dans l'environnement.

Souvent, ce n'est pas un seul mais plusieurs types de revêtements qui sont utilisés pour répondre aux enjeux locaux (contrainte pour certains usagers, co-usage de la voie, sensibilité environnementale, insertion paysagère, durabilité et entretien de l'aménagement...).

Les revêtements privilégiés sont les suivants :

- en stabilisé et stabilisé renforcé pour les sections en voie verte sans cohabitation d'usage ou pour les sections en voie verte avec un trafic très faible ;
- en enrobé ou en émulsion gravillonnée sur les sections en voie verte avec une cohabitation d'usage impliquant un usage riverain agricole. Des variations de teinte pourront répondre aux enjeux locaux.



L'aspect visuel fini du revêtement sera cohérent avec les revêtements déjà mis en œuvre sur les sections de Via Allier aménagées par Vichy Communauté et Moulins Communauté.

Ce type de revêtement permet une très bonne insertion paysagère, limite l'imperméabilisation des sols, et est relativement facile d'entretien (réparable). Il présente un impact environnemental comparativement faible par rapport à un enrobé (matériaux issus de carrières locales, pas de liant bitumineux énergivore...).

Dans les secteurs particuliers d'aménagement (pentes supérieures à 6%, secteurs à forte giration de poids lourds ou d'engins agricoles...) et pour des raisons de durabilité du revêtement, le revêtement en stabilisé est remplacé par un revêtement plus résistant (enrobé, émulsion gravillonnée, béton...). Sa structure sera adaptée aux fonctions et aux usages supportés.

Enfin, le Département se laisse l'initiative de mettre en œuvre ponctuellement une couche de roulement différente pour répondre à des enjeux locaux singuliers.



Ouvrages particuliers

Le projet Via Allier intègre l'aménagement de différents types d'ouvrages :

- des petites passerelles de faibles dimensions (longueur de 2 m maximum), en platelage bois de largeur 3 m. Elles assurent le franchissement des petits écoulements (rus ou fossés) en maintenant les continuités hydrauliques existantes ;
- de passerelles pour le franchissement de ruisseaux et rivières de dimension notable (de 3 m à 10 m maximum) exclusivement dédiées à la Via Allier (piétons et cycles), en dehors des passages mixtes sur des ouvrages routiers déjà existants ;
- de platelage bois surélevés dans des zones de forte sensibilité environnementale (notamment sur des sites sensibles de reproduction de la Cistude d'Europe) sur un linéaire d'environ 1 000 m sur une largeur de 2,50 m et sur une hauteur de 40 cm maximum.



Traversée sécurisée de la RD2009

Afin de sécuriser totalement la traversée de la RD2009, voie routière particulièrement fréquentée, le Département de l'Allier prévoit, à Bressolles au niveau du lieu-dit « Longvé », l'aménagement d'un ouvrage inférieur sous la chaussée pour assurer la continuité du parcours de la Via Allier pour les piétons et cycles uniquement. Cette solution offre un intérêt local tout particulier et complémentaire en sécurisant la traversée piétonne des collégiens et lycéens qui empruntent les transports scolaires en car.

En raison du profil en travers, il a été retenu une solution en cadre d'une ouverture totale de 3,50 m.



Mobiliers de restriction des flux et d'accès

Pour les secteurs classés en voie interdite aux véhicules motorisés sauf ayants droit, une signalisation de police adéquate sera implantée en entrée et sortie de secteur. Il n'est pas prévu de mobilier spécifique de contrôle d'accès ou de gestion des flux concernant les secteurs mutualisés avec les circulations des ayants-droits.

Pour les secteurs classés sous le régime de voie verte, il est prévu des panneaux de signalisation de police appropriée en entrée et en sortie de secteur et des dispositifs de limitation d'accès (potelet bois amovible, demi-barrière simple ou double pivotante en bois ou en acier, barrière coulissante...) tous les dispositifs seront amovibles pour permettre l'accès aux services d'exploitation et de secours.



Signalisation

La signalisation directionnelle ou de jalonnement s'adresse tout particulièrement aux cyclistes par des panonceaux normalisés de type Dv implantés régulièrement le long de l'itinéraire afin de guider les usagers de la Via Allier. Cette signalisation est homogène, lisible, continue et uniforme.



La signalisation de police prévue permet de

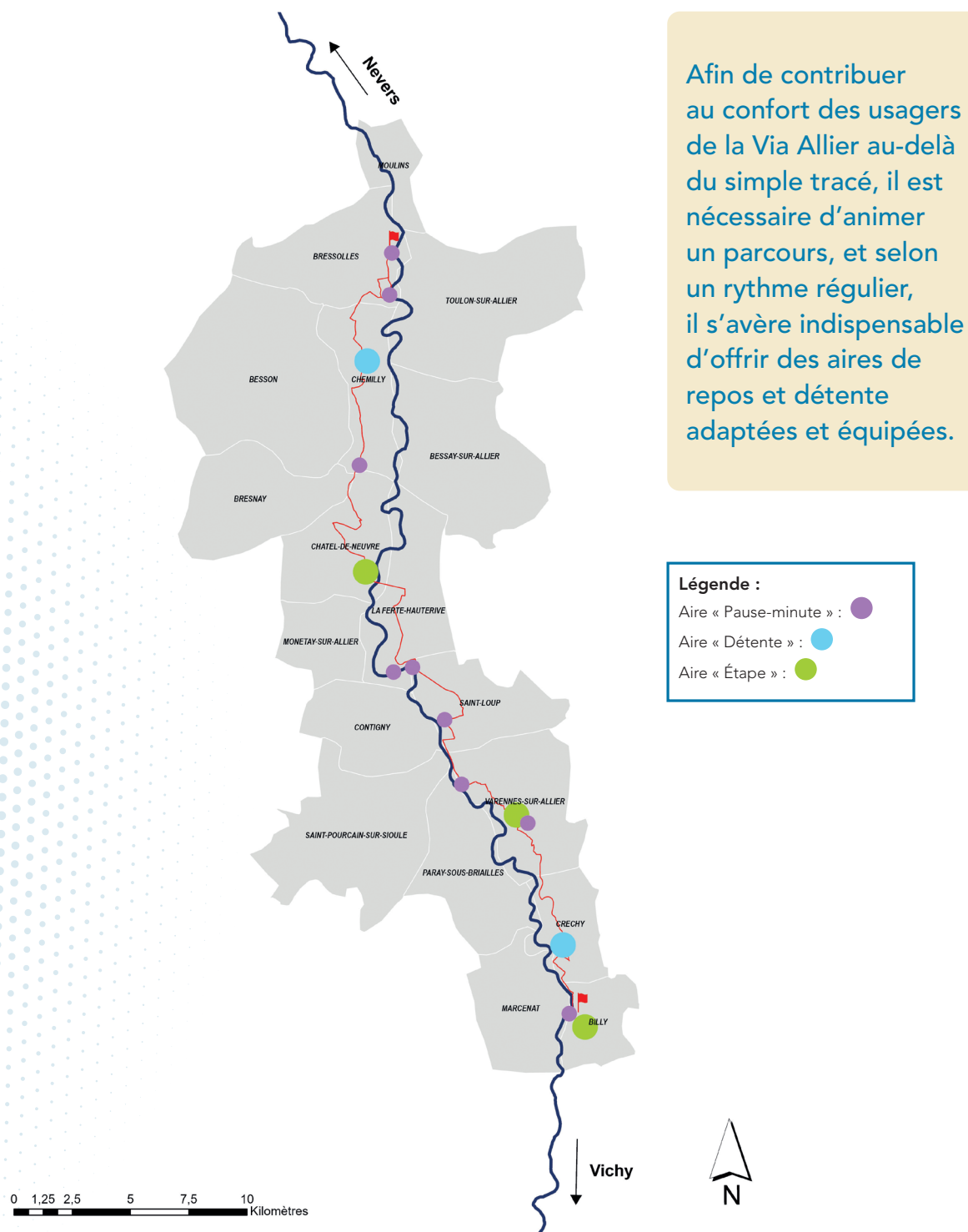
- Afficher la réglementation sur la Via Allier (statut : voie verte, etc.) ;
- Signaler les carrefours sur la Via Allier, mais aussi sur les routes traversées ;
- Eventuellement rappeler, sur les tronçons de voie communale ou départementale utilisés en véloroute, le principe de partage de la voie ;
- Limiter les vitesses sur certaines routes.



Une signalisation horizontale peut également être mise à travers différents pictogrammes qui indiqueront la présence de cyclistes et appelleront à la vigilance des automobilistes. Pour les tronçons en partage de voirie, cette signalétique peut s'avérer très utile pour garantir une cohabitation cadrée et apaisée entre cyclistes et automobilistes.



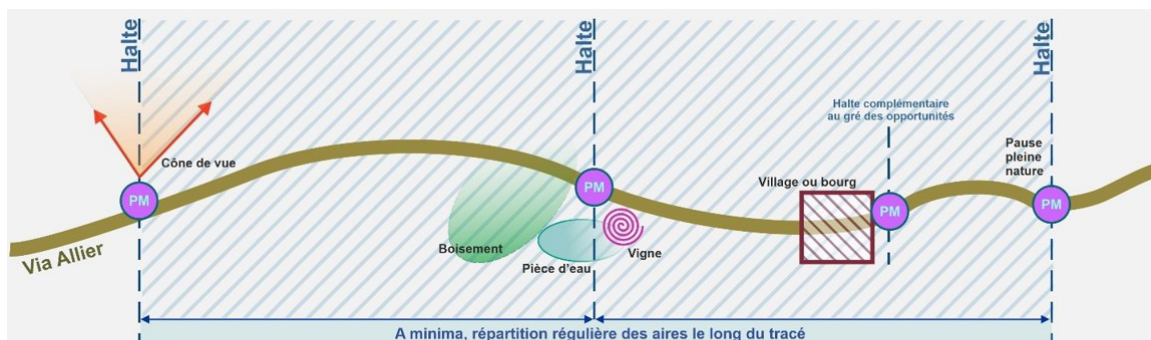
Les aires de repos et de services



Aire « pause-minute »

Elle permet de souffler un peu, observer un paysage, faire un point sur son itinéraire etc...

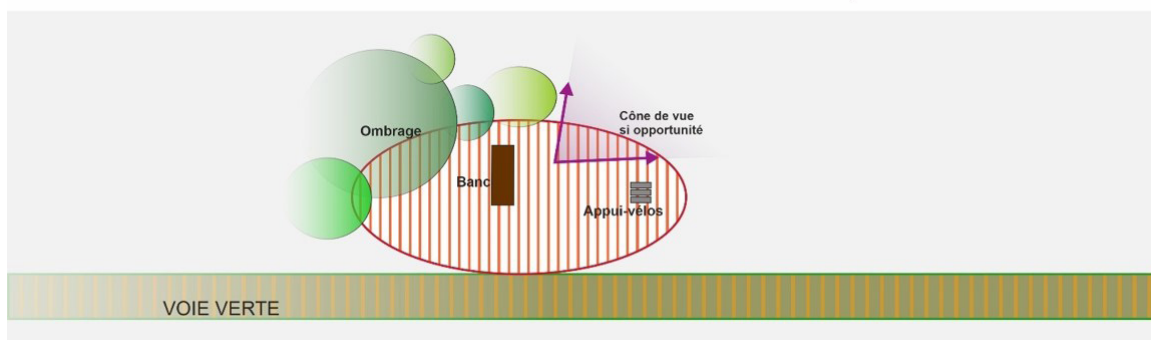
L'aire « pause minute » jalonne la Via Allier à intervalles réguliers. Les usagers trouveront à minima une assise ombragée et des appuis vélos. Cette aire offrira un point de vue sur la rivière Allier, profitera de la présence d'une pièce d'eau à proximité, un boisement, une vigne, un élément bâti remarquable... elle pourra être plus ou moins éloignée d'un village ou située en pleine nature.



Aire PAUSE-MINUTE
Surface nécessaire 10 à 30m²



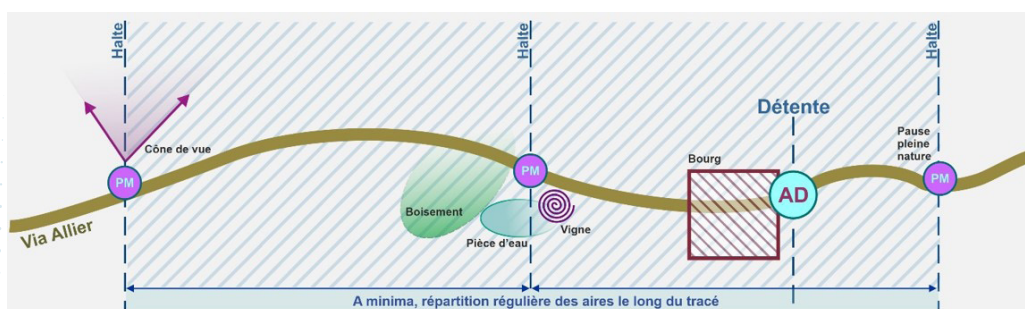
Jalonnement d'aires et centres d'intérêt
Typologie et équipements



Aire « détente »

Elle s'appuie sur des aménagements existants dans les bourgs traversés, ou exceptionnellement à quelques centaines de mètres du tracé. L'équipement du site sera ainsi conforté et adapté à la pratique du vélo et pourra faire office de point de départ pour les locaux qui souhaitent partir en randonnée quelques heures sur la Via Allier. Les 2 aires « détente » du parcours permettent des pauses repas, des pauses jeux durant une ou quelques heures.

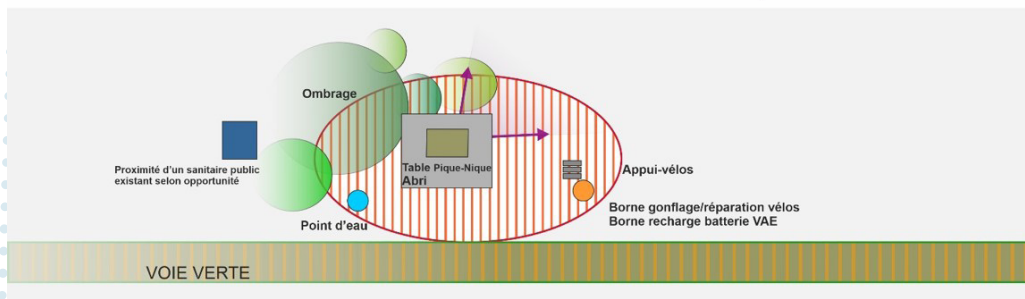
L'aire « détente » rapproche les cyclistes du centre-bourg. Les usagers y trouveront des espaces aménagés, comprenant des tables de pique-nique, de l'ombrage, si possible des sanitaires publics, un point d'eau et un abri voire une aire de jeux. Elles peuvent également offrir un stationnement pour la clientèle de proximité souhaitant partager une balade sur la Via Allier.



Aire DETENTE
Surface nécessaire 30 à 100m²



△ Jalonement d'aires et centres d'intérêt
▽ Typologie et équipements



Aire « étape »

Elle est orientée vers les services et commerces, la restauration et l'hébergement. Il s'agit de pouvoir poser son vélo et ses bagages en sécurité, partir à la découverte d'un bourg ou d'un territoire, visiter, participer à des animations locales, se reposer, profiter de son itinérance. Les 4 aires de la Via Allier offrent des profils singuliers en lien avec le lieu où elles se trouvent : paysage, histoire, patrimoine, terroir etc...

L'aire « étape » est aménagée dans les bourgs-centres et pôles d'activités, toujours connectés à des espaces publics aménagés, à proximité des commerces et des services. Ces espaces offriront un maximum d'équipements : tables pique-nique, vastes abris, sanitaires publics, une aire de jeux, parfois une borne technique vélo avec station de gonflage et recharges batterie VAE, des consignes à vélos verrouillables. Ces aires pourront bénéficier de la proximité d'équipements sportifs (piscine, embarquement canoë, city-stade...), de visites de sites patrimoniaux remarquables, de tiers lieux riches en découvertes....

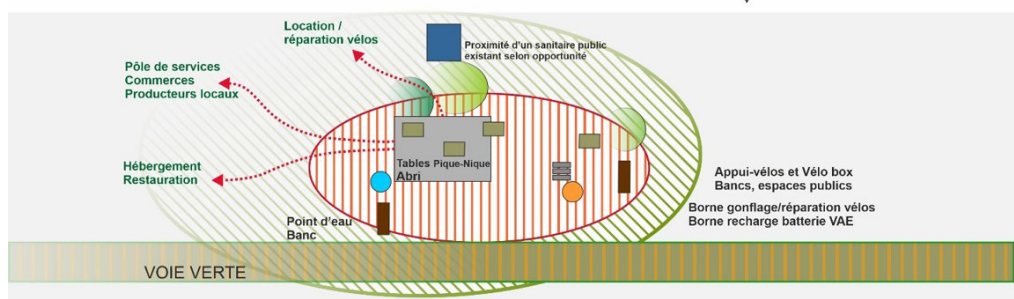


Aire ETAPE

Surface nécessaire > 100 m2



Jalonnement d'aires et centres d'intérêt
Typologie et équipements



Les enjeux environnementaux, paysagers et patrimoniaux

Environnement et biodiversité



Le territoire traversé par la Via Allier est marqué par une extrême richesse de milieux naturels, de faune protégée et de flore remarquable.

La Réserve naturelle nationale du Val d'Allier en est le symbole car elle rassemble les enjeux écologiques majeurs du secteur. Elle occupe le lit moyen de l'Allier entre Saint-Loup et Bressolles sur 1 450 ha et elle est représentative de la dynamique fluviale remarquable de l'Allier, créant talus d'érosion, forêts alluviales, pelouses humides, surfaces en eau stagnante, et

divers biotopes singuliers permettant à de nombreuses espèces remarquables d'y établir leur gîte provisoire ou permanent. Elle constitue la 2^e réserve ornithologique française derrière la Camargue : plus de 270 espèces d'oiseaux ont été recensées dont environ 110 sont nicheuses.

D'autres outils de protection ou d'orientation confortent la forte valeur environnementale des espaces environnants la Via Allier :

- L'arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) « Rivière Allier » a pour objectif la préservation de l'intérêt écologique de la zone par la protection des habitats d'espèces remarquables : œdicnème criard, sterne naine, sterne pierregarin, bihoreau gris, campagnol amphibie, cistude d'Europe, lézard des souches, cuivré des marais, marsilée à quatre feuilles ;
- Les 3 sites Natura 2000 du Val d'Allier : la zone de protection spéciale (ZPS) « Val d'Allier nord », la ZPS « Val d'Allier sud » et la zone spéciale de conservation « Val d'Allier bourbonnais ». Les 3 sites Natura 2000 sont marqués par la dynamique fluviale de la rivière, qui a fait naître une multiplicité de milieux naturels (vasières, îles, falaises, bancs de sables et graviers, bras morts, forêts alluviales, pelouses et prairies, ...).

Cette mosaïque de milieux offre des conditions diversifiées d'habitats pour de nombreuses espèces remarquables.



Cistude d'Europe



Sterne pierregarin

La démarche « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC)

Commune à tout projet d'aménagement, la séquence ERC est fondatrice pour concilier protection de l'environnement, développement économique et aménagement du territoire.

Le projet Via Allier intègre ces 3 objectifs :

- En premier lieu, éviter les atteintes à l'environnement en privilégiant les voies existantes, en tenant compte des enjeux pour la biodiversité (écoconception fondée sur des inventaires naturalistes, préservation de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, évitement de la flore patrimoniale et limitation des emprises) ;
- Puis, en cas d'impossibilité de l'évitement, réduire la durée, l'intensité ou l'étendue des atteintes à l'environnement (par exemple : aménagement d'un platelage bois sur 1 km pour limiter l'impact sur le cycle de la Cistude d'Europe) ;
- En dernier recours, engager des mesures compensatoires pour apporter une contrepartie neutre ou positive aux atteintes à l'environnement résiduelles (par exemple, créer une mare à batraciens).



Paysages, patrimoine et perceptions

La rivière Allier a façonné des paysages exceptionnels par leur diversité et leur caractère sauvage. Son tracé fluctue au gré de ses divagations, et ses paysages changent au fil des saisons et des crues. En bord d'eau, les bancs de graviers et plages sont nombreux alternants avec des bras morts générant des milieux naturels d'une grande singularité.

Paradoxalement, cette rivière est rarement visible, ou de façon fugace et partielle. En effet, ses berges sont souvent occupées par une épaisse ripisylve qui filtre les vues sur l'eau. De plus, la topographie plane ne permet pas de points surplombant la rivière. Seuls quelques lieux particuliers, comme les ponts qui enjambent le cours d'eau, certains sentiers ou de rares sites en promontoire comme l'église de Châtel-de-Neuvre permettent d'apprécier les paysages fluviaux.

Les espaces agricoles contigus se répartissent en fonction de la topographie et de la nature des sols :

- plus facilement mécanisable, la plaine est généralement occupée par les cultures tandis que les coteaux et les collines sont occupés par les prairies bocagères ;
- les sols limoneux de la plaine, aux bonnes qualités agronomiques, sont dédiés à la culture de céréales, alors que les dépôts fluviaux, proches de l'Allier, sont laissés naturels.

Des variations locales nuancent cette organisation générale : par exemple, quelques parcelles de vignes occupent les coteaux entre Bressolles et Bresnay (AOC Saint Pourçain).



Par ailleurs, les francs-bords de l'Allier sont parfois pâturés, témoignant d'une pratique ancestrale et contribuent au maintien d'espaces ouverts et de points de vue sur la rivière.

Le territoire est majoritairement caractérisé par une trame urbaine-rurale patrimoniale, composée de nombreux villages et hameaux installés sur les coteaux, en dehors de la plaine inondable. Traditionnellement, ils sont composés de quelques bâtiments patrimoniaux regroupés, qui s'inscrivent harmonieusement dans le paysage.

De nombreux châteaux témoignent de la situation historiquement stratégique du territoire, le long de l'Allier, ancien axe de transport majeur, entre Vichy et Moulins.

Deux axes routiers principaux longent et encadrent l'unité, sur les coteaux : l'émblématique RN7 en rive droite et la RD2009 en rive gauche. Situées en balcon, elles permettent ponctuellement des vues sur le Val d'Allier. Régulièrement, des routes perpendiculaires permettent de franchir l'Allier, offrant alors des perceptions fugaces sur l'eau. L'A79 traverse le nord du territoire et impacte fortement la logique paysagère et le fonctionnement des bourgs.

Les usagers de la Via Allier traverseront donc des paysages variés au relief animé, qu'ils percevront selon des échelles de lecture variables.



In situ, à proximité du tracé de la Via Allier, en vue rasante ou frontale :

- À l'approche des bourgs : perceptions des silhouettes bâties depuis les chemins et petites routes, puis traversée des bourgs et villages en partageant la vie locale au contact des habitants, découvrant les caractéristiques du bâti vernaculaire local, les typologies des grands domaines agricoles ;
- Au contact de l'eau en longeant la rivière : l'attention sera portée à la rivière, ses méandres, les oiseaux, la ripisylve. La proximité de l'eau est rare au long du tracé et sera probablement très attendue et à faire découvrir.

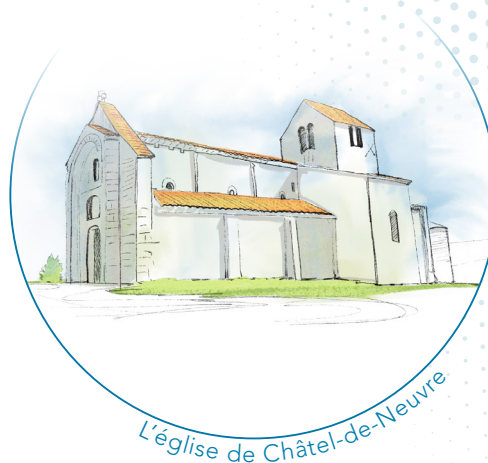
En léger retrait, à distance :

- Au gré des vues semi-lointaines à lointaines, qu'elles soient rasantes en fond de vallée, plongeantes depuis les coteaux ou plateaux vers le Val d'Allier pour une découverte plus large du territoire ;
- À cela pourront être associés des savoir-faire, des productions locales, un terroir qui fait l'identité du Bourbonnais.

En termes de patrimoines bâti, architectural et paysager, la Via Allier proposera des vues et sera jalonné de points d'intérêt majeur :

- La forteresse de Billy ;
- L'église de Créchy ;
- Le pont ferroviaire de Saint-Loup ;
- Panorama sur la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier ;
- Le Château des Echerolles ;
- L'église de Châtel-de-Neuvre ;
- Le Château de Soupaize ;
- L'église de Chemilly.

Sur le plan du patrimoine industriel, le tracé de la Via Allier contournera le site de production de Vicat à Créchy et passera à proximité, de manière sécurisée, de la plateforme logistique des Echerolles à Saint-Loup.



Les enjeux humains et économiques

Avec plus de 26 000 kilomètres de pistes aménagées, la France affiche une ambition claire : devenir, d'ici à 2030, la première destination mondiale du cyclotourisme. Un objectif porté par l'engouement croissant du public, des infrastructures en plein essor et une filière professionnelle toujours mieux structurée.

En dix ans, le cyclotourisme (ou vélotourisme) s'est imposé comme une activité séduisant toujours plus d'adeptes. Au total, 22 millions de Français déclarent pratiquer la bicyclette pendant leurs vacances, soit davantage que la randonnée pédestre.

Mais le vélotourisme attire aussi la clientèle étrangère. Avec plus de 9 millions de séjours cyclistes par an, la France se positionne ainsi comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo.

Les retombées économiques du cyclotourisme atteindraient, selon une étude de la Direction générale des entreprises (DGE), 6 milliards d'euros en 2023, en croissance de 46 % en dix ans ! Portés par un contexte favorable, l'État, les collectivités et les acteurs de la filière agissent pour prolonger cette dynamique.

Une pratique en vogue

- L'aspiration à un tourisme plus écologique et l'attrait pour le slow tourisme participent également du succès du vélotourisme. Un mouvement qui s'est encore amplifié depuis la crise sanitaire ;
- La montée en puissance du vélo électrique contribue à démocratiser le cyclotourisme. Une enquête menée par Ipsos Digital révèle ainsi que 71% des propriétaires de vélos électriques pratiquent déjà le cyclotourisme ;
- En six ans, le réseau national de voies cyclables a doublé pour atteindre désormais 26 100 kilomètres, dont 70 % à vocation de loisirs ;
- La France est traversée par dix itinéraires européens de routes cyclables réalisées dans le cadre du schéma Eurovélo ;
- Certains parcours ont acquis une renommée mondiale, comme la Scandibérique qui relie la Norvège à l'Espagne, la Vélodyssée qui longe le littoral atlantique de Roscoff à Bilbao, La Loire à vélo, qui suit le fleuve sur 900 kilomètres, ou la Via Rhôna entre le lac Léman et la Méditerranée.



Saule blanc

Le tourisme à vélo en chiffres

- La France accueille chaque année 9 millions de séjours cyclistes.
- 1 290 nouveaux kilomètres d'itinéraires cyclables ouverts en 2023.
- 26 100 kilomètres de véloroutes et de voies vertes.
- 4,6 milliards d'euros de retombées économiques directes (+ 46 % en 10 ans).



Le territoire et ses habitants au cœur du projet Via Allier

Au-delà du vélotourisme, secteur en plein essor, la Via Allier a pour objectifs de :

- Favoriser les mobilités actives du quotidien en développant la pratique du vélo auprès des habitants en lien notamment avec l'émergence de vélo à assistance électrique ;
- Contribuer à l'aménagement du territoire traversé en valorisant les usages locaux, les activités et modes de production locale ;
- Développer les capacités de services et d'hébergement notamment grâce au label accueil vélo.

Conscient de l'importance de préserver l'activité agricole avec le même niveau de priorité que les espaces naturels protégés, la volonté du Département de l'Allier est de limiter au maximum l'impact foncier sur l'intégralité du linéaire de la Via Allier :

- Soit direct par l'aménagement d'une voie verte ex nihilo sur le foncier agricole ;
- Soit indirect par des emprises sur les espaces naturels protégés qui nécessiteraient des mesures compensatoires avec coefficients multiplicateurs.

Le maintien des usages agricoles et des activités locales est également au cœur des préoccupations du Département de l'Allier : cohabitation avec l'itinérance vélo sur des voiries ou chemins existants, maintien des accès à la rivière pour les pêcheurs, maintien de l'usage de la chasse, maintien des autres activités de pleine de nature...



Les suites de la concertation

A l'issue de la concertation, le Département de l'Allier en dressera le bilan en reprenant de façon synthétique les avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation. Une fois délibéré par l'Assemblée départementale, le bilan de la concertation sera rendu public et mis à disposition sur le site internet du Département de l'Allier sur la page spécifique dédiée à la concertation.

Sur la base des enseignements du bilan de la concertation, le Département de l'Allier pourra préciser les caractéristiques du projet Via Allier et compléter le contenu des dossiers techniques et réglementaires qui seront déposés auprès des administrations chargées d'instruire le projet.



Un nouveau temps de concertation du public

Organisée par le Préfet de l'Allier, l'enquête publique permettra à chacun de s'informer sur le projet et de formuler ses observations auprès d'un tiers indépendant, le commissaire enquêteur. Le dossier d'enquête sera le résultat des études détaillées et des échanges avec le territoire.

Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Le commissaire-enquêteur rédigera un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au Préfet de l'Allier de décider de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent.



Pour plus d'infos
scannez ce QR code



Conseil départemental de l'Allier
1 avenue Victor-Hugo
03000 Moulins

Création graphique : Direction de la Communication - Photos et illustrations : DR (CD03), Adobe Stock ; © Maud Bland ; © Grudet (Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme - Impression - Imprimerie du Département - Novembre 2025.

