



GRANDE LIMAGNE ET PLAINES DES VARENNES



« La grande Limagne, c'est la Limagne de Clermont, calcaire, plane et nue, cette mer de moissons dont parlèrent les anciens. Une opulence qu'on touche de la main et le vide des horizons. La carte ici n'est plus noire de hachures. Les lignes de la voie, des routes y mènent leurs traits rectilignes sur la plaine sans rides. »

Guy BOUET et André FEL, *Atlas et géographie de la France moderne, LE MASSIF CENTRAL*, Éditions Flammarion, 1983

1. SITUATION

Cet ensemble de paysages, situé dans le département du Puy-de-Dôme, occupe une vaste dépression qui s'étend entre les Coteaux de Limagne (3.04) et l'agglomération clermontoise à l'ouest, le Billomois-Comté (6.03) et le Bas Livradois (4.04) au sud-est. La vallée de l'Allier (8.01) vient le traverser et distinguer la Grande Limagne des plaines de Varennes. La Limagne se prolonge au nord sur le département de l'Allier. Cet ensemble de paysages, bien que présentant des caractéristiques globalement homogènes, peut se concevoir en plusieurs parties, séparées par des reliefs amples et peu affirmés et par la confluence de la Dore et de l'Allier.

Cet ensemble appartient à la famille de paysages : 6. Les Limagnes et terres de grandes cultures.

Les unités de paysages qui composent cet ensemble : 6.01 A Limagne d'Ennezat / 6.01 B Plaine de Lezoux / 6.01 C Limagne d'Esprit / 6.01 D Plaine de Bort-l'Étang / 6.01 E Plaine d'Orléat / 6.01 F Plaine d'Aulnat et de Gerzat / 6.01 G Plaine du Bédât / 6.01 H Plaine de Riom / 6.01 I Vallée de la Morge / 6.01 J Limagne d'Aigueperse.

2. GRANDES COMPOSANTES DES PAYSAGES

2.1 LE SOL DE LA LIMAGNE

LA GRANDE LIMAGNE : UNE RICHESSE AGRONOMIQUE DE PREMIER ORDRE

La terre de Limagne est réputée pour être une des « meilleures terres agricoles d'Europe ». C'est un ancien marais drainé, enrichi par des cendres volcaniques (étymologiquement, le terme *limagne* semble définir un marais, une terre humide, un grand lac...).

Dans les fonds des bassins se sont accumulés des sédiments et des formations complexes donnant les fameuses « terres noires de Limagne », à l'aptitude agronomique exceptionnelle. Une fois drainées, notamment suite au Plan Limagne de 1968, ces terres ont bâti la richesse de ces terroirs. L'agriculture, autrefois essentiellement basée sur une petite *polyculture-élevage*, s'est spécialisée vers une *céréaliculture intensive* aujourd'hui en grande partie irriguée. L'adaptation du parcellaire à ces modes de production s'est faite en plusieurs étapes marquées par une géométrisation du dessin des parcelles, le creusement et la rectification des rases (nom donné aux fossés de drainage), l'agrandissement des parcelles, et la disparition des élé-

6.01



Terres agricoles à proximité de Aulnat

ments arborés qui ponctuaient les paysages. Les coteaux étaient autrefois traditionnellement occupés par une mosaïque de petits champs, vergers, jardins, vignes selon l'exposition. Aujourd'hui les grandes cultures ont tendance à remonter sur les pentes et l'on observe des juxtapositions de types de parcelles où les grands champs viennent découper à l'emporte pièce des parcelles de vignes et de vergers qui évoluent vers la friche (cf. la butte de Lasparellas).

2.2 LA LIMAGNE ET L'EAU

UNE VALORISATION AGRICOLE ANCIENNE POUR LE CONTRÔLE ET L'USAGE DE L'EAU

Ces paysages de plaines très ouverts portent la marque de travaux anciens qui ont commencé par les drainages gallo-romains (cf. Martin D. (dir.), *L'identité de l'Auvergne*, éd. Créer, 2002) et qui sont devenus particulièrement importants depuis le début du 20^e siècle avec la spécialisation de la production et le passage d'une polyculture à la culture céréalière exclusive. Ce sont principalement : 1. des travaux de drainage en fossés qui découpent la plaine en formes géométriques ; 2. des remembrements successifs qui ont éliminé toute la végétation résiduelle et agrandi les parcelles ; 3. l'irrigation qui exige des parcelles de forme très standardisée et introduit des objets particuliers qui marquent le paysage.

PROMENADE POUR UN INVENTAIRE NON EXHAUSTIF DE FORMES DE PRÉSENCE DE L'EAU EN GRANDE LIMAGNE

Quelques signes du contrôle et du rapport à l'eau dans une zone de terres cultivées dites *les plus riches d'Europe*, proches d'une grande agglomération :

1 - Rampe d'irrigation

(À Aulnat, sur une piste pour rejoindre la route départementale 54). Une très longue rampe d'irrigation agro-industrielle a été installée dans un champ. Elle peut être considérée comme un « motif paysager » de l'agriculture industrielle de Limagne.

2 - Une rase de roseaux

(À Aulnat, sur une piste pour rejoindre la route départementale 54). Issues des travaux de drainage de l'ancien territoire de marais, les fossés linéaires appelés localement *rases*, colonisées par les roseaux, sont des éléments d'accueil rares et très importants pour le vivant en Limagne (faune et flore). Les kilomètres de rases traversant la limagne permettent les jonctions entre zones humides (marais, bords de rivières).

3 - Rivières busées

(À Aulnat). L'Artière ressort après Aulnat. Elle a été busée pour construire une route. Elle longe une zone d'habitat pavillonnaire pour

traverser ensuite la plaine de Limagne à ciel ouvert en partie en tranchée de canal jusqu'à sa confluence avec l'Allier, une quinzaine de kilomètres plus loin. Auparavant, elle a été canalisée sous l'univers urbain comme la Tiretaine et le Bédât. Elle prend sa source près de Saint-Genès-Champanelle et s'écoule encore à ciel ouvert à Beaumont... Le tubage des rivières a été une pratique violente d'aménagement durant le 20^e siècle qui, pour gagner du terrain ou résoudre des questions d'hygiène, a coupé la vie des habitants urbains du rapport à leurs petits cours d'eau. Les évolutions récentes de réflexions en termes de « trame verte et bleue » remettent en avant la présence oubliée de ces cours d'eau.

(À Entraigues). Dans le bourg d'Entraigues, entre des terrains plantés d'arbres fruitiers, le Bédât est canalisé par une construction de soutènements en béton. Un muret sépare le cours d'eau en deux. De l'autre côté du bourg, au Nord, l'Ambène est busée à son passage dans le bourg. Bédât est un bourg qui avait la chance de se trouver à la confluence entre deux petits cours d'eau.

4 - Les galets de l'Allier

(À Joze). La présence de la rivière Allier se détecte par la présence de galets dans les murs de certains villages comme à Joze par exemple.



Rampe d'arrosage des grandes cultures de la Limagne

5 - Recyclage des eaux et combinaison d'intérêts

(À Aulnat, le long de la route départementale 772a). La Limagne est une des zones les moins arrosées de France en terme de *pluviométrie* : «La pluviométrie est faible en hiver. La plaine de limagne orientée nord-sud est abritée des perturbations atlantiques par la chaîne des Puys» (Source site internet Météo France, pluiesextremes.meteo.fr). Un projet pilote «Limagne noire» a été lancé à partir de 1996 pour recycler et réutiliser les eaux usées des habitants de Clermont-Ferrand afin d'irriguer une partie des terres de Limagne. La station d'épuration se situe à quelques centaines de mètres du bourg d'Aulnat et de l'aéroport, entre l'usine de sucre de Bourdon et l'autoroute A71. À côté de la station d'épuration classique, huit bassins de lagunage permettent aux eaux usées, après un séjour d'une quinzaine de jours, d'être renvoyées dans le réseau d'irrigation d'une soixantaine de kilomètres pour arroser, par aspersion, sept cents hectares de terres. Ces eaux font l'objet d'un épandage classique au printemps et ne sont pas rejetées dans les rivières. Les agriculteurs, en période de sécheresse, n'utilisent ni l'eau des cours d'eau, ni l'eau des nappes phréatiques. Le système est encore quasiment unique en France. C'est un rare exemple de recyclage combinant des installations industrielles, des installations agricoles et des installations d'habitat urbain.

Les cas de combinaisons et de superpositions de problématiques d'aménagements qui trouvent des solutions au travers d'intersections d'intérêts ne sont pas si communes. Au bord des bassins de lagunage, une végétation de rive se développe. Des ragondins, batraciens et libellules occupent les bassins, à l'abri des regards. (cf http://www.eau-loire-bretagne.fr/agriculteurs/exemples_a_suivre/LB73_Clermont-Ferrand.pdf)

6 - Eau et odeurs

(À Aulnat, le long de la D772a) Au niveau de la station d'épuration, les odeurs sporadiques s'ajoutent aux nuisances sonores de l'aéroport pour générer une combinaison sensorielle singulière qui supplante largement la perception visuelle relativement neutre de ce genre d'espaces et leur donne une caractéristique paysagère inédite.

7 - Vestiges de réseau d'égouts

(À Aulnat, sur une piste pour rejoindre la D54 à travers le début de Limagne). Au milieu d'un champ, gît un vestige en béton d'anciennes canalisations d'égouts de Clermont-Ferrand inutilisées aujourd'hui. Elles n'ont été utilisées que durant la guerre mais abandonnées pour des raisons de mauvaise dénivellation. Il est rare de voir ce genre de ruines laissées par une époque antérieure peu lointaine.

8 - Odeur et couleur de l'eau

(Près de Joze). Les sources de l'Ours (ou Le Gros Bouillon) forment des sortes de mares d'eau odorante (soufre) et rougeâtre. L'eau ferrugineuse s'écoule d'un petit aménagement ancien en pierre de taille incrusté à même le sol. Dans la petite rigole qui la mène vers la «boire», l'eau coule entièrement rouge tant les minéraux se sont déposés sur le fond. Un aménagement sommaire, fait de grosses pierres rougeâtres alignées, empêche les voitures de s'avancer dans la prairie de la source.

9 - Gens du voyage

(À Pont-du-Château). Les gens du voyage se sont installés au bord de l'Allier, en face du centre de formation RDF, le long de l'Allier. La zone est inondable. En Limagne, leur présence ponctuelle au bord de l'eau, à proximité d'une ville, illustre un mode d'implantation ancien pour lequel la proximité de l'eau de la rivière jouait un rôle primordial. Aujourd'hui, le Schéma Départemental des Gens du Voyage définit plus précisément les modes et lieux d'installation.

10 - Baisse de la nappe phréatique

(À Pont-du-Château). Sur le plateau de Plantade, dans les années 1970, il y avait des vignes et des vergers. Pas d'habitants. Dans les années 1990, l'urbanisation a gagné. Les terrains sont

6.01

argileux et posent des problèmes aux constructions. Depuis une quinzaine d'années, la nappe phréatique a baissé d'un à deux mètres.

11 - La rareté des vallées discrètes : exemple de la vallée de la Morge.

Entre Artonne et Maringues, le lit majeur de la rivière, qui adopte un cours très méandreux, apparaît comme une cassure topographique surcreusée dans la plaine, calée latéralement soit par d'anciennes terrasses, soit par des formations argilo-marneuses. Jusqu'à la Côte Rouge (Maringues) où elle est canalisée, la vallée apparaît globalement comme un ruban boisé et la rivière elle-même est très peu visible. Une ripisylve épaisse (saules, frênes, aulnes, chênes, peupliers) enserre des prairies et pâturages. Cette vallée n'est pratiquement pas cultivée et les espaces ouverts sont laissés en prés. La vallée de la Morge qui recoupe cette plaine de Limagne, soulignée par un cordon boisé affirme sa présence dans les paysages.

2.3 LE SOL ET L'EAU DANS LES PLAINES DES VARENNES

L'ORIGINALITÉ DES PLAINES DES VARENNES : UN SOL ET UNE PRÉSENCE DE L'EAU DIFFÉRENTE

Au nord, la nature du substrat géologique est fortement liée aux divagations anciennes de l'Allier et de la Dore. À proximité de la confluence, les alluvions (provenant majoritairement de la Dore) sont déposées en terrasses successives, sur un substrat argilo-sableux qui subsiste en lanières. Ces formations alluviales sont de qualités différentes. Des placages marneux modifient la qualité des sols et les aptitudes agronomiques.

En partie centrale, côté est, le substrat sédimentaire est affleurant ou recouvert par plaques de matériaux sableux donnant des sols peu fertiles. Côté ouest : trois terrasses alluviales anciennes successives orientées nord/sud. La terrasse la plus ancienne est recouverte de placages marneux.

Sur ces varennnes peu productives (le terme *varenne* désigne des terrains incultes fréquentés par le gibier et quelquefois pâturés), c'est la production herbagère qui domine et l'on retrouve des paysages très différents du reste du secteur : prairies, haies arborées qui laissent des transparences au niveau des troncs, forte présence du chêne, vues cloisonnées.

À l'ouest et au nord, ce secteur s'organise en grandes plaques, où alternent boisements (feuillus dominants avec sous-bois et taillis) et îlots agricoles, regroupant cultures et prairies en proportions variables. L'absence ou la présence de haies (remembrements) conditionnent fortement la nature du paysage. Parmi ces îlots agricoles, persistent des zones de bocage dense (Bassinnet, Robillon), mais la majorité est toutefois en espaces ouverts.

Une culture de l'eau très différente de la Grande Limagne : deux exemples parlants de présence de l'eau.

1 - Zone de roseaux dans le village

(Sur la route départementale 85 en direction d'Orléat, vers les Mondaniaux) Un exemple rare d'une roselière qui a recouvert un étang en milieu urbanisé. Les limites de l'étang sont très construites : deux routes et un mur l'encadrent.

2 - Les étangs anciens de la zone d'Orléat

(Sur la route départementale 85 en direction d'Orléat, vers les Mondaniaux). Orléat se trouve près de la confluence de la Dore et de l'Allier. La zone est parsemée d'étangs anciens construits en chapelets le long de tous les petits cours d'eau. La construction de ces étangs date pour une partie d'entre eux du Moyen Âge. La campagne des Varennes prend une forme de semi-bocage.

2.4 URBANISATION

2.4.1 SOUS-COMPOSANTES URBAINES DE LA GRANDE LIMAGNE ET DE LA PLAINE DES VARENNES

Depuis un demi-siècle, le mouvement d'urbanisation des terres agricoles de la Grande Limagne et de la plaine des Varennes est enclenché et s'est accéléré jusqu'à aujourd'hui. Le travail réalisé pour le SCoT du Grand-Clermont (Schéma de Cohérence Territoriale) tend à mettre en place des outils visant à limiter ce mouvement.

Quatre grandes formes d'aménagements constituent des indicateurs très visibles de ce développement et sont l'expression de ce phénomène complexe d'urbanisation progressive de la plaine : 1. les infrastructures de transport ; 2. l'habitat résidentiel ; 3. les zones d'activités ; 4. et ce qu'on appelle les « entrées de ville »

mais qui se décline maintenant au niveau des bourgs et villages. Ces formes génèrent toutes une plus ou moins grande disparition de terres agricoles. Bien qu'on dise que la terre de Limagne est la plus riche d'Europe, il a été constaté qu'environ cent hectares de cette terre sont consommés chaque année pour le développement urbain.

Ce sont des sous-composantes de plus en plus importantes des paysages de ces plaines.

2.4.2 JOURNAL DE PHÉNOMÈNES PÉRIURBAINS DES PLAINES DE LIMAGNE ET DES VARENNES

1 - Les lotissements « le nez sur les champs »

Certains lotissements ont « le nez sur les champs ». Aucune marge n'a été laissée entre les champs et les maisons. La *Mission haies d'Auvergne* conseille de planter une haie sur cette limite pour filtrer les intrants poussés par le vent des champs vers les maisons. Cette suggestion ne s'est pas encore concrétisée. La conciliation est difficile entre des logiques de territoires à vocation économique agricole forte et les aspirations à un cadre de vie agréable des habitants des nouveaux lotissements.

2 - Rond-Point : signe avant coureur de l'urbanisation

(Au Sud de Pont-du-Château, sur la route départementale 1) Un rond-point supplémentaire vient d'être construit. Le développement de l'urbanisation en France commence par la création de nouvelles voies et carrefours prévus par les documents d'urbanisme. L'apparition de carrefours giratoires, utiles à la gestion des flux et à la sécurité routière, précède ainsi l'extension urbaine et semble l'annoncer dans le paysage parfois plusieurs années avant l'apparition des constructions.

3 - Entrée de ville « western »

(Sur la RN89 en traversant Chignat, près de Vertaizon) Une zone d'activité a été aménagée des deux côtés de la route nationale. Les zones d'habitat individuel s'intercalent entre les bâtiments commerciaux, industriels ou de loisirs. Les terrains d'implantation des bâtiments le long de la route ne sont pas tous clôturés. Le jeu des clôtures (leur présence ou absence, leur couleur, leur nature, etc.) marque ce paysage d'entrée de ville. Une boîte de nuit a été construite dans une forme architecturale par-

ticulière de château. Dans les années 1970, des architectes et urbanistes américains avaient appelé ce genre de construction des « canards », c'est-à-dire que le bâtiment prend la forme d'un symbole extérieur sans lien direct avec sa nécessité fonctionnelle intérieure (R. Venturi, D.S. Brown, S. Izenour, *L'enseignement de Las Vegas ou le Symbolisme Oublié de la Forme Architecturale*, Mardaga, Liège, 1977). Ce jeu disparate des clôtures ou limites et les canards sont deux motifs paysagers d'entrée de ville. Des derricks miniatures colorés ont été disposés des deux côtés de la route et fonctionnent comme signes de porte ou de passage. Les entrées de villes commerciales ou industrielles sont un univers dans lequel les signes d'identification et enseignes sont implantés dans une logique d'accumulation visuelle. Ils se superposent ou se fondent souvent avec les enseignes et signalétiques routières dont l'implantation relève d'une logique relativement similaire et simple : être vu. Ces enseignes ou formes architecturales très particulières ainsi que l'échelle des voiries et espaces, plus déterminé par le camion que par la voiture, donnent une impression générale de « scène de western » où tout peut arriver.

Entrée de ville « western » (suite) : la gare agricole

(Sur la RN89 en traversant Chignat, près de Vertaizon) La zone de la gare en limite de zone d'activité participe de « l'effet western ». Près de la gare, de l'autre côté des voies de chemin de fer, une dizaine de silos de la coopérative agricole émergent des parkings qui recouvrent les espaces publics. Les éléments « architecturaux » qui émergent sont destinées au stockage (silos). L'étalon spatial, c'est-à-dire, l'objet ou la pratique qui donnent sa dimension à l'espace, n'est pas celui de la voiture mais celui du camion et du chemin de fer (étalon spatial lié au transport de marchandises).

Entrée de ville « western » (suite et fin) : le « cordon pavillonnaire »

(Sur la RN89 en traversant Chignat, près de Vertaizon) Un « cordon pavillonnaire » relie maintenant Chignat et la gare à l'ancien bourg de Vertaizon. De chaque côté de la route sur une distance de 500 mètres environ, une simple épaisseur de terrain d'une dizaine de mètres est utilisée par un cordon de maisons individuelles qui empêchent la vue et privatisent l'accès à la campagne alentour.



L'Artière retrouve l'air libre à Aulnat



Bocage de la plaine des Varennes



Étalement urbain dans la plaine à Pont-du-Château

6.01



Lagunages de la sucrerie de Bourdon

4 - Agriculture périurbaine

Des actions pilotes sont menées par le CAUE (Conseil en Architecture Urbanisme et Environnement) en ce qui concerne l'agriculture périurbaine. Une des menaces actuelles, conséquence directe du développement de l'urbanisation dans le territoire du Grand Clermont, est que le prix de la terre même de faible valeur agronomique augmente trop. Cela rend la transmission et surtout la reprise de plus en plus problématique.

5 - Développement urbain

(À Pont-du-Château). L'exemple de Pont-du-Château illustre l'évolution des pratiques d'aménagement pavillonnaire des quarante dernières années. Un indicateur d'évaluation du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Grand Clermont consiste à mesurer le nombre d'hectares bâtis ou inversement laissés en zone non construite. La superficie urbanisée de Pont-du-Château a augmenté de plus de 30% ces vingt dernières années. La population a été multipliée par trois depuis les années 1960. C'est le développement le plus important d'urbanisation en Auvergne. Celui de la commune de Cournon d'Auvergne, à moins de dix kilomètres, avait été précurseur dans les années 1960/1970. Le développement se fait en zones d'habitat individuel et zones d'activité. Il impacte fortement l'espace agri-

cole. La vue que l'on a depuis l'arrêt de gare de Pont-du-Château permet de constater le front de l'habitat individuel sur le territoire agricole. Un seul champ au bord d'un grand giratoire sépare aujourd'hui l'extension de l'urbanisation entre Pont-du-Château et Lempdes. Deux zones d'activité font la jonction entre les deux villes.

Un bout de route en prévision d'une urbanisation future

(À Pont-du-Château, dans le quartier de la Pradelle). Derrière la gendarmerie, une rue de desserte a été aménagée à travers champs. Une vingtaine de pavillons ont été construits ensuite. La ligne haute tension passe au-dessus de la nouvelle zone pavillonnaire. À partir d'un rond-point central a été pré-aménagé un bout de voie qui s'arrête nettement contre un champ. Il prépare le développement de la zone et l'urbanisation à terme du champ jusqu'à la voie de chemin de fer et la gare.

6 - Reconversions urbaines

(Sur la route départementale 2, après Malintrat) Un délaissé routier bordé de cyprès est utilisé comme circuit d'essai par une école de conduite pour les motos.

(À Pont-du-Château) Un centre commercial a été reconverti en concessionnaire automobile mais le parking est surdimensionné.

(À Chauriat) Une église a été reconvertie en cave à vin.

(Dans un bourg, près de Billom) Une église a été revendue et sert à des événements culturels.

7 - Gares de « campagne » – abandons – reconversions – remises en service

(À Pont-du-Château). La gare de Pont-du-Château est un simple arrêt SNCF à l'apparence d'un arrêt de gare de banlieue de grande ville sur un quai élevé. Un parking aménagé le long de la voie au bord d'un champ sert de « place de la gare ». La fréquentation de la ligne de chemin de fer qui relie Clermont à Thiers augmente et est vouée à augmenter avec le développement urbain. La ligne est à voie unique. Dans le même temps, certains choix sont faits concernant les gares dont la desserte a été abandonnée. La gare de Billom vient d'être reconvertie en centre de soin. Le Conseil Général y a installé depuis 2010 l'unité territoriale d'action médico-sociale de Billom/St-Dier. Au même moment, une association (Collectif de Défense et de Développement des Services Publics) lance l'idée d'étudier la remise en état de la ligne de chemin de fer pour pouvoir rejoindre Clermont-Ferrand depuis Billom, identifiée comme pôle de vie au sein du « Grand Clermont » (SCoT du Grand Clermont).

8 - Ville historique et extension - ou «la deuxième ville»

(À Thiers, le long de la route départementale 2089 qui relie Thiers à Clermont-Ferrand). La ville de Thiers s'étend depuis les années 1960 le long de la route départementale dans la plaine, au pied de l'ancienne ville. La construction de cette «deuxième ville», la ville moderne, a été rapide et sa position très autonome par rapport à l'ancienne en fait un exemple type de nos conceptions urbaines des quarante dernières années. Sur trois ou quatre kilomètres jusqu'à la Dore et Pont-de-Dore, sur une bande de six cents mètres de largeur, se succèdent zones commerciales, bâtiments industriels, bâtiments de logistique, vaste tapis d'habitats pavillonnaires, gendarmerie, terrains de sports, ronds-points, boulangeries... Une «deuxième ville» est née par le biais d'une deuxième zone industrielle, plus facile d'accès en voiture, « adaptée aux modes de vie actuels » et aujourd'hui « branchée » sur l'autoroute A72. Un échangeur a été aménagé pour desservir ce deuxième pôle de la ville de Thiers. Près de l'échangeur, une nouvelle zone industrielle a été aménagée...

9 - Reconversion d'une voie romaine

(Sur la voie romaine en direction de Rapine et Pont-de-Dore). Les romains avaient construit une route entre Lezoux et Pont-de-Dore, une ligne droite d'environ dix kilomètres de long

à travers une zone marécageuse à l'époque. La route actuelle emprunte le tracé de la voie romaine sur une distance de deux kilomètres puis s'en éloigne en zigzaguant jusqu'à Pont-de-Dore. La voie romaine est alors une route très secondaire ou un chemin d'exploitation longé par la ligne électrique, des bois, des champs, des étangs et des clôtures grillagées... Après Pont-de-Dore, le tracé de la voie romaine est repris par la route et constitue l'axe de l'extension de la ville de Thiers (« deuxième ville »). Le long de la voie romaine ont été construits des bâtiments industriels, commerciaux, des bâtiments de stockage, la gendarmerie, des stades, des parkings, des ronds-points, un relais électrique, des pavillons... Un archétype d'entrée de ville (« ville émergente») en ligne droite de plus de deux kilomètres et demi le long du tracé d'une ancienne voie romaine.

10 - «L'effet échangeur» : « Parc d'activité intercommunal » entre Dore et Allier

(Près de Lezoux) L'échangeur de l'autoroute A72 met la ville de Lezoux dans une situation idéale. Placée sur la route départementale entre Thiers et Clermont-Ferrand, au bord de l'autoroute et de la voie ferrée. Un Parc d'Activité a vu le jour et est en voie de commercialisation entre Dore et Allier : cinquante-trois hectares destinés à accueillir des entreprises artisanales, industrielles et tertiaires. À terme, il est prévu

que le parc d'activité intercommunal «entre Dore et Allier» fasse plus de soixante hectares. Cinq hectares sont aménagés aujourd'hui. Voiries, réseaux, éclairages, plantations d'arbres en alignement... Le panneau de chantier indique que « la réalisation intègre un Programme d'Action Labellisé pour la Maîtrise de l'Environnement ».

11 - Un «territoire de marge» au beau milieu d'un autre

(Sur la route départementale 1 en direction de Pont-du-Château) Au sud de Pont-du-Château, dans la plaine alluviale sur la rive droite de l'Allier, les grandes carrières d'extraction de sable et de graviers ainsi que les sites de retraitement des matériaux pour le béton sont rattrapés par l'urbanisation pavillonnaire. La zone d'activité est en limite de la Communauté de Communes de Mur-ès-Allier. C'est une petite Communauté de communes de six mille habitants et trois mille hectares environ (cinq communes). La zone d'activité se trouve en limite, à l'intérieur de cette Communauté de communes. Elle est très visible depuis les terrasses de Pont-du-Château qui dominent la plaine et cela interpelle. C'est un cas intéressant de situation de marge parmi beaucoup d'autres rencontrés en Auvergne, avec la particularité ici que la marge est en plein cœur d'un autre territoire, celui d'une agglomération en expansion récente : Pont-du-Château. Les divergences de stratégies d'aménagements, d'un côté comme un cœur d'agglomération et de l'autre comme une marge lointaine, apparaissent clairement et peuvent devenir des sources éventuelles de conflits entre collectivités voisines.

12 - « Biopôle »

(Sur la route départementale 2, passage sous l'autoroute A71). Une zone d'activité est fraîchement aménagée et construite. Elle héberge le biopôle Clermont-Limagne. « Il représente la concrétisation de l'interaction Recherche-Entreprises, Biotechnologie, Microbiologie, Nutrition, Pharmacie, Conseils, etc... » (source : site www.bioparc.com). Une vingtaine d'entreprises sont installées sur le site qui sert aussi d'incubateur pour de jeunes projets innovants en termes de biotechnologies. La zone d'activité est aménagée comme une zone d'activité traditionnelle. Une grande place est donnée à l'automobile qui joue le rôle d'étalon spatial. Des arbres ont été plantés en alignement le



Terres noires de Limagne

6.01



Plaine des Varennes depuis les piémonts du Forez

long de la voirie largement dimensionnée et bordurée de manière très urbaine. Une piste cyclable (ou trottoir piéton) longe les arbres des deux côtés de la route. Les bâtiments industriels sont d'architecture quelconque, en forme de «boîtes à chaussures». Seul signe extérieur d'une activité singulière, le panneau aux montants verts à l'entrée de la ZAC sur lequel il est indiqué que la pépinière d'entreprises est «un biopôle» constitué d'entreprises aux noms



Ancienne roue à aube dans la limagne d'Ennezat

évocateurs : *Biofilm Control, Biosens, Carbios, Cereales vallees, Metabolic explorer, Nutravita...*

3. MOTIFS PAYSAGERS

3.1 LES BEAUX CHÊNES QUE L'ON DÉCOUVRE AU DÉTOUR DES BOISEMENTS DANS LES VARENNES

3.2 LES VESTIGES DE NOYERS OU D'ARBRES ISOLÉS DANS LA PLAINE CÉRÉALIÈRE

3.3 LES RASES DE LA PLAINE CÉRÉALIÈRE, COLONISÉES PAR LES ROSEAUX

3.4 LES SILOS À GRAIN

3.5 DE TRÈS BELLES SILHOUETTES BÂTIES SUR LES RELIEFS : ÉGLISENEUVE, REIGNAT, MOISSAT MONTAIGUT

3.6 LES MOULINS, PIGEONNIERS, TONNES À VIGNE

3.7 LES GROSSES FERMES LIMAGNAISES

3.8 LES RONDS-POINTS

3.9 LES RAMPES D'IRRIGATION AGRO-INDUSTRIELLES

4. EXPÉRIENCES ET ENDROITS SINGULIERS

4.1 LES BORDS DE L'ALLIER, PARTOUT

Traversant la Limagne, contrastant avec ses grandes cultures monospécifiques et les évolutions périurbaines, la rivière Allier apparaît comme une grande oasis d'espaces moins maîtrisés par l'homme.

4.2 LES DUNES DES "GIRAUDS-FAURES" (À ORLÉAT)

«Les sables des «Girauds-Faures correspondent à un site profondément original sur les plans biologiques et géologiques. Ils ont été reconnus d'intérêt européen dans le cadre du réseau Natura 2000. Ce site Natura 2000 «plaine des Varennes» contient plusieurs îlots dont un correspondant aux sables et se situant sur le territoire des communes de Bulhon et d'Orléat. Il s'agit d'un site atypique, unique en Auvergne formant une dune de sable continentale d'une superficie de 27,26 hectares... Elles occupent une situation originale à mi-chemin entre la Dore et l'Allier. Elles correspondent à leur ancienne confluence. Le site se caractérise par une importante accumulation de sables alluviaux anciens, sur près de 20 mètres d'épaisseur » (G. Thibaud, N.



Confluence du Sardon et du Bédât en aval d'Entraigues

Boussuge, *Le site des sables des Girauds-Faures, Flore, Végétation et Gestion Patrimoniale*, www.shnao.net, Société d'histoire naturelle Alcide d'Orbigny, Février 2007)

4.3 LA MINE DES ROIS DE DALLET : LE «PÉTROLE» DE LIMAGNE

La zone de Pont-du-Château et de Dallet est connue pour les gisements de schistes bitumineux. On a exploité les produits bitumineux jusqu'en 1986 à Pont-du-Château. Les ressources en pétrole de la plaine de Limagne sont connues depuis longtemps. Une prospection importante a été faite dans les années 1920 pour y trouver des gisements liquides mais sans grand succès. L'épisode du *Geysier des Martres-d'Artière*, dont le terrain de sport a gardé le nom, est le plus célèbre. Les industriels, dès la fin du 19^e siècle, ont commencé à s'intéresser aux gisements pour les revêtements de routes et de trottoirs. La route nationale 9 de Clermont-Ferrand à Perpignan a été l'une des premières routes à servir de test pour le nouveau matériau à base de pétrole exploité à Dallet : le macadam.

La *Mine des Rois de Dallet* est le site le plus célèbre. La SMAC (*Société des Mines d'Asphalte et de Bitume du Centre*) a exploité la mine de calcaire bitumineux de 1884 à 1984 (l'asphalte est un mélange de bitume et de

poudre de calcaire). La zone souterraine d'exploitation couvre huit hectares. Un problème important se pose aujourd'hui concernant le devenir de ces anciennes mines : simple mise en sécurité par obstruction des accès, comblement des galeries, comme cela se fait pour de nombreuses mines, ou prise en compte comme patrimoine industriel et merveille paléontologique comme les études récentes le montrent ?

4.4 LE CIMETIÈRE DEVENU «POINT DE VUE SUR LA ROUTE»

À Malintrat, près du nouveau cimetière, depuis le sommet d'une petite butte recouverte d'une végétation de friche, les habitants viennent profiter d'une vue panoramique étrange sur la Limagne avec en fond les montagnes et en premier plan la déviation neuve qui fait éviter le bourg. Dans la pelouse, au pied d'une ruine, des iris, des pervenches et des orchis bouc. L'espace de végétation spontanée entouré des champs de grandes cultures est une chose rare.

5. CE QUI A CHANGÉ OU EST EN TRAIN DE CHANGER

L'ensemble de la Grande Limagne et de la plaine des Varennes, entre deux agglomérations dont une très grande (Thiers et Clermont-Ferrand), parsemé de petites villes en expansion, traversé par des axes de circulation importants qui les relient, est en pleine mutation. Cette mutation a commencé dans les années 1970 et s'accélère aujourd'hui (cf. *Grandes composantes de paysages : journal de phénomènes périurbains de la plaine de Limagne et des Varennes*). Elle se traduit spatialement et visuellement par des phénomènes très variés et tous azimuts qui sont décrits notamment dans l'étude paysagère *Clermont au loin, chronique périurbaine* menée par les Parcs Naturels Régionaux du Livradois-Forez et des Volcans et le pays du Grand Clermont (K. Guez, P&R Janin, A. Pernet, H. Receveur, S. Gilet, *Clermont au loin, chronique périurbaine*, Fûdo éditions, 2011).