

Via Mont Gerbier de Jonc

Compte-rendu de la réunion publique du 14 mars 2023 au Monastier-sur-Gazeille



La réunion s'est tenue le 14 mars 2024 à partir de 18h00, à la salle des Fêtes Laurent Eynac du Monastier-sur-Gazeille. **45 personnes** ont participé à la réunion, qui a duré **1 heure et 55 minutes**.

8 personnes étaient présentes en tribune :

- **Michel ARCIS**, Maire du Monastier-sur-Gazeille
- **Jean-Marc FARGIER**, Président de la Communauté de Communes Mézenc-Loire-Meygal
- **Vincenzo CARDINALE**, Directeur-Adjoint, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Christophe DELISLE**, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Louise-Marie CABAL**, Chargée de mission Concertation – Travaux, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projets – Inddigo (assistant à maîtrise d'ouvrage pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes)
- **Kevin ROBIN**, Chef de projet Concertation, Systra (assistant à maîtrise d'ouvrage pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes)
- **Emmanuelle CASADO**, Chargée de mission Concertation, Systra (assistant à maîtrise d'ouvrage pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes)

Kevin ROBIN assurait l'animation de la réunion.

Michel ARCIS, Maire du Monastier-sur-Gazeille, salue et remercie les participants, la Région, les élus et les représentants d'associations pour leur présence. Il se félicite de la réalisation du projet, important pour la commune et le territoire. Il souligne l'action des élus pour l'accompagner, notamment concernant l'aménagement du viaduc de la Recoumène et de l'entrée du Monastier-sur-Gazeille. Il mentionne l'aspect symbolique du lieu de la réunion de ce soir, la salle Laurent Eynac, aménagée dans l'ancienne halle Marchandises de la Transcévenole.

Jean-Marc FARGIER, Président de la Communauté de Communes Mézenc-Loire-Meygal, explique que la Via Mont Gerbier de Jonc impactera grandement le territoire car elle traversera quasiment toutes les communes de l'intercommunalité. S'il s'agit d'un projet très important au niveau touristique, il appelle à la vigilance en matière de préservation de la qualité de vie des riverains et de sujets soulevés par les associations. Il évoque l'importance d'élaborer le projet en collaboration avec le territoire. Il mentionne un point noir, celui du viaduc de Chabannes, qui doit être résolu. Il dit avoir conscience que la Région souhaite collaborer avec les parties prenantes, et que la concertation en cours s'inscrit dans cette logique. Il précise que le projet doit aboutir dans une intelligence totale, avec l'ensemble des acteurs concernés.

Vincenzo CARDINALE, Directeur-Adjoint Infrastructures, présente l'équipe-projet :

- **Christophe DELISLE**, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc et Haut-Lignon, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Louise-Marie CABAL**, Chargée de mission Concertation – Travaux, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projets – Inddigo (assistant à maîtrise d'ouvrage pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes)
- **Kevin ROBIN**, Chef de projet Concertation, Systra
- **Emmanuelle CASADO**, Chargée de mission Concertation, Systra

Il introduit le Schéma régional des véloroutes et voies vertes qui comprend l'ensemble des itinéraires identifiés comme d'intérêt régional, réalisés ou à l'étude. Il présente les différents itinéraires qui relient les points cardinaux de la Région.

Il explique que l'objectif de la concertation est d'échanger afin d'alimenter le projet et de le faire évoluer, si besoin. Un bilan de la concertation sera publié afin de présenter une synthèse de tous les avis et, le cas échéant, l'évolution du projet.

[Diffusion de la vidéo de présentation du projet.](#)

Christophe DELISLE, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc, précise qu'il va présenter le projet tel qu'il est imaginé aujourd'hui, l'objectif de la concertation étant d'amender et d'améliorer le projet en fonction des avis exprimés.

Il relève que le projet se situe à l'interconnexion de plusieurs véloroutes-voies vertes et permettra de relier la Loire de ses sources, au Mont Gerbier de Jonc, à son embouchure en Loire-Atlantique. Il permettra donc de terminer une itinérance touristique bien plus large, la Véloire. Il rejoindra également la voie verte du Velay, la Via Allier (V70) et la Via Fluvia (V73).

Il ajoute que le projet met à profit un patrimoine exceptionnel qui fait partie de l'histoire du rail, celui de la Transcévenole dont la réalisation a été portée par Laurent Eynac jusqu'à son abandon par la SNCF en 1941 avant la mise en place des voies, et qui représente de véritables atouts pour le projet.

Il présente les chiffres clés du projet :

- 54 kilomètres de tracé cyclable répartis en 4 sections
 - Section 1 – De Brives-Charensac à Orzilhac
 - Section 2 – La Transcévenole
 - Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille
 - Section 4 – L'ascension jusqu'au Mont Gerbier de Jonc depuis Présailles
- 4 aires et 5 haltes-repos présentes sur le tracé
- 13 communes traversées
- 15 millions d'euros de budget, dont une majeure partie sur la section de la Transcévenole
- 2027, début estimé des travaux
- 2028, date de mise en service de la Via Mont Gerbier de Jonc

Il détaille ensuite les particularités de chaque section.

Section 1 – De Brives-Charensac à Orzilhac

Il présente les deux parcours identifiés, fonctionnant différemment selon les saisons avec un parcours hivernal qui traverse le centre-ville lorsque la passerelle piétonne traversant la Loire est démontée en raison de plus forts risques d'inondation.

Il détaille ensuite les deux variantes du tracé Sud de Brives-Charensac :

- Une première variante longe la Loire mais elle présente des enjeux écologiques importants, notamment en termes de risques d'inondation. Le point de raccord avec la Transcévenole se situerait après le viaduc de Peyrard, ce qui serait également pénalisant.
- Une deuxième variante, privilégiée à ce stade des études, consiste à rejoindre la RD535 en site propre, avant de gagner le viaduc de Peyrard. La RD535 serait traversée à trois niveaux. Elle permettrait de rejoindre plus rapidement la Transcévenole.

Section 2 – La Transcévenole

Christophe DELISLE explique que le viaduc de Chabannes, dépourvu de tablier, constitue un point singulier : la Région n'envisage pas de le reconstruire, compte tenu des coûts financiers mais aussi de l'impact environnemental d'une potentielle reconstruction sur le cours d'eau qui passe en-dessous, avec le risque de ne pas obtenir les autorisations de travaux nécessaires. La solution proposée consiste donc à contourner le viaduc par le vallon.

Concernant les tunnels, il souligne que la présence partielle de chiroptères (chauves-souris) constitue un enjeu important, ce qui explique qu'une variante est proposée pour chaque tunnel. Pour les tunnels d'Avouac et de la Margeride, les itinéraires alternatifs identifiés sont assez simples. A ce stade des études, les itinéraires de déviation des tunnels semblent néanmoins avoir un impact plus important que leur traversée car il s'agit de tunnels assez courts. Pour le tunnel du Priouret, les enjeux écologiques de sa traversée ne paraissent pas à la hauteur des impacts sur l'environnement de sa déviation, qui sont très pénalisants. En revanche, le tunnel du Roure représente un enjeu plus complexe compte tenu de sa longueur plus importante. Si l'enjeu chiroptère existe dans ce tunnel, le fait de l'éviter empêche de passer par le viaduc du Roure et ne permet pas de rejoindre le tracé de la Transcévenole avant la gare de Lantriac. Un travail va être lancé dans le cadre des études ultérieures en liaison avec les services de l'Etat afin de vérifier la viabilité du passage par ce tunnel.

Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille

Christophe DELISLE présente les particularités de cette traversée, avec en entrée de Ville en direction du Mont Gerbier de Jonc un projet de réaménagement d'un carrefour sur lequel la Région s'appuie, porté par la Ville et le Département. Ensuite, l'accotement sur la voirie départementale est possible, avant de retourner sur la voirie communale et de traverser la route départementale sur un ouvrage existant. Le passage en centre-bourg se ferait en partage de route et double-sens cyclable. A la sortie de la ville, la traversée de la route départementale à droite du collège est à sécuriser, avant de retourner sur la Transcèvenole.

Section 4 – La liaison au Mont Gerbier de Jonc

Entre Présailles et Les Estables, la Région envisage un cheminement sur la route, avec des jalonnements et balises. Deux types de voiries sont empruntés sur cette section :

- Des voiries communales peu fréquentées ;
- Les voiries départementales existantes, entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc, davantage circulées.

Cette section constitue ainsi un parcours plutôt réservé aux cycloportifs, que ce soit en termes de dénivelé ou de circulation. Il conviendra d'alerter les utilisateurs sur la différence de difficulté et d'équipement avec le parcours sur la Transcèvenole.

Le tracé général

Il présente les aménagements cyclables, notamment la répartition entre les voies vertes et le partage de voirie. Il ajoute que le projet est plutôt bien équipé en termes d'aires de services et de haltes-repos, en particulier de Brives-Charensac jusqu'à Présailles, compte tenu de la fréquentation prévisionnelle plus importante et de la présence d'un public plus familial. Concernant les revêtements, il explique que la réflexion est assez ouverte. A ce stade du projet, il est prévu 1/3 de revêtement souple et 2/3 de revêtement dur. Le revêtement souple serait privilégié pour la traversée de la Transcèvenole. Le revêtement dur correspond à celui déjà présent sur la voirie.

Kevin ROBIN présente les modalités de la concertation préalable, qui se déroule du 12 février au 22 mars inclus :

En physique :

- 2 réunions publiques :
 - 13 février à Brives-Charensac
 - ce soir même au Monastier-sur-Gazeille
- 1 réunion avec les acteurs du tourisme des Estables et de l'Ardèche le 14 mars à la mairie des Estables, qui s'est déroulée un peu plus tôt aujourd'hui
- 5 expositions dans les communes traversées par le tracé du projet ou à proximité, en place jusqu'au 22 mars inclus

En ligne :

- Un webinaire le jeudi 7 mars
- La plateforme participative sur laquelle il est possible de déposer un avis, poser une question ou contribuer de manière géolocalisée avec la carte participative : <https://viamontgerbier.consultvox.co>

Echanges avec les participants

Michel GIRARD, Association La Transcévenole, se dit sceptique quant à l'importance réelle des enjeux liés à la présence de chauves-souris. Il rappelle qu'il y a 35 ans, le tunnel du Roure servait de cave à fromages. En ce sens, s'il y a des chauves-souris, ce n'est selon lui que depuis 35 ans. Il relève également que des marcheurs, des vélos et des voitures circulent librement sur la Transcévenole sans les gêner.

La maîtrise d'ouvrage explique que la mise en œuvre du projet impliquerait la sécurisation et la valorisation du patrimoine, ce qui peut impliquer le comblement des trous et fissures existants sur les ouvrages, qui servent actuellement d'habitats pour les chauves-souris.

Michel GIRARD demande si des nids artificiels pour les chauves-souris peuvent être installés.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'il est possible effectivement d'installer des nichoirs artificiels afin de constituer des alternatives pour les chauves-souris. Toutefois, ces nichoirs ne sont pas tous efficaces et il convient d'adapter les mesures à l'usage que les chiroptères font du tunnel. La définition précise des mesures qui pourront préserver les espèces lors des opérations de sécurisation reste à mener en liaison avec les acteurs concernés.

Un participant indique s'être renseigné sur l'habitat des chiroptères. Il souhaite savoir si tous les habitats naturels ont été recensés autour du projet, car ils seraient nombreux et permettraient aux chauves-souris de se déplacer facilement selon lui. De même, il souhaite savoir si la création de nouveaux habitats par la Région a été étudiée. Il appelle à réaliser les travaux au moment opportun pour que les chauves-souris puissent se déplacer.

La maîtrise d'ouvrage explique que les études environnementales ont bien été réalisées, même si la Région attend le rapport définitif. S'il est difficile de recenser l'ensemble des habitats à proximité compte tenu de leur nombre et de leur diversité, la présence de chiroptères dans les tunnels a bel et bien été constatée à l'occasion de ces études. En conséquence, la Région doit étudier le projet en conformité avec le cadre législatif obligatoire, imposé par le code de l'environnement : si un impact ne peut être évité, il doit être soit réduit, soit, lorsque la réduction n'est pas possible, compensé afin de respecter la démarche « Eviter-Réduire-Compenser ». Des mesures, telles que des niches, peuvent constituer une réponse. Toutefois, le projet est encore au stade des études. Les mesures à mettre en place seront étudiées lors de la phase d'avant-projet, et la concertation est réalisée à un stade suffisamment amont pour adapter l'avant-projet aux différents avis exprimés et aux résultats définitifs des études. Tous ces éléments permettront de discuter avec les services instructeurs de l'Etat des différentes variantes.

La maîtrise d'ouvrage indique également que les études d'inventaires de la faune et de la flore ont permis d'identifier que l'enjeu le plus important de préservation des chiroptères n'était pas constitué par les tunnels, une espèce particulièrement rare ayant été détecté au niveau du viaduc de Chabannes.

Anthony CHAIZE, agriculteur à Lantriac, pose la question des servitudes à mettre en place et des possibilités de passage. Il estime que la Région dépense beaucoup pour les vélos mais que les routes ne sont pas entretenues.

Un participant demande des précisions sur le revêtement dur et souhaite savoir s'il s'agit de goudron. Si tel est le cas, il aimerait savoir si la Transcévenole sera goudronnée.

La maîtrise d'ouvrage répond aux différentes questions :

- **Les servitudes** : il est impossible d'interdire la traversée aux riverains. Les accès devront être laissés pour les usages connus. Il n'y aura donc pas de servitudes à mettre en place. Néanmoins, les potentiels conflits d'usages seront certainement à étudier pour trouver ensemble des solutions. La concertation sert également à identifier les secteurs à enjeux. Les participants sont invités à se manifester auprès de la Région en cas de doute. L'objectif est d'anticiper le plus possible tous ces sujets pour satisfaire un maximum de personnes afin que la Via soit utilisable par tout le monde.
- **L'entretien des routes** : la Région n'est pas gestionnaire de voirie. Cette compétence incombe soit aux communes, soit au Département en fonction de la typologie de la route.
- **Le bitume** : les routes existantes sont déjà en enrobé et vont rester en l'état. La Via pourrait être revêtue d'enrobés du côté de Brives-Charensac pour répondre aux besoins liés aux déplacements quotidiens des habitants. Le résultat de la concertation va permettre de définir la solution à retenir. De manière générale, on observe rarement un consensus sur ce sujet au sein de la population, quel que soit le projet de véloroute-voie verte. Il convient par ailleurs de prendre en compte la durabilité des revêtements choisis et leur résistance aux intempéries : par exemple, le stabilisé renforcé résiste moins bien aux intempéries qu'un enrobé.

François RIFFERAY, propriétaire de parcelles au niveau du tunnel du Roure, souhaite savoir si des acquisitions foncières sont prévues au-dessus du tunnel.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'il n'y a pas d'enjeu d'acquisition foncière dans cette zone, la propriété du tunnel et du viaduc du Roure relevant aujourd'hui du patrimoine de l'Etat. Concernant le projet de Via Mont Gerbier de Jonc, la Région porte l'investissement mais n'a pas vocation à être propriétaire de l'infrastructure et des ouvrages. La maîtrise foncière et l'entretien des ouvrages seront assurés par d'autres collectivités, soit par des communes soit par des intercommunalités, sachant que l'entretien des ouvrages de la Transcévénole est lourd à porter.

Yves CONVERS, originaire du Monastier-sur-Gazeille, indique avoir connu un projet similaire à Mâcon, sur une ancienne voie ferrée : des choix différents avaient été faits selon les secteurs, notamment au niveau du parcours, de la mise en tourisme des zones ou du revêtement. Il explique qu'il trouve la concertation très intéressante. Il ajoute qu'il s'agit d'un très beau projet qui activerait la dimension économique et sociale du territoire. Avec les enjeux liés au réchauffement climatique et notamment à la fonte plus rapide de la neige, il juge nécessaire de trouver de nouvelles activités pour la moyenne montagne, qui ne peut plus rester sur ses acquis. Pour finir, il remercie la Région pour ce projet et souhaite une bonne concertation.

La maîtrise d'ouvrage confirme que la Région est persuadée de l'intérêt des véloroutes-voies vertes pour les territoires. En ce sens, elle prévoit de réaliser 1 000 kilomètres supplémentaires d'ici 2028, sur l'ensemble du territoire régional.

Globalement à cet égard, les anciennes voies ferrées sont intéressantes car elles se transforment facilement en voies vertes.

La valorisation socio-économique et touristique du projet sera à mener en parallèle au projet d'infrastructure, en lien avec le territoire.

Julien GASTEL, habitant du Monastier-sur-Gazeille, sollicite des précisions sur le traitement des chemins adjacents qui rejoignent la Transcévénole.

La maîtrise d'ouvrage explique que le projet ne prévoit pas de modification de ces chemins. Une analyse des usages va être réalisée. A titre d'exemple, dans le cadre du projet de Voie Verte du Haut Lignon où des forestiers utilisent déjà le futur tracé, la conciliation des usages est recherchée tout en garantissant la stabilité et la sécurité de la voie verte. Dans le cadre de ce projet, des sections présentant des pentes à 6%, devraient être traitées en enrobé afin de garantir la sécurité et la pérennité des aménagements compte tenu des usages constatés.

Bernard MULON, habitant du Monastier-sur-Gazeille, souhaite savoir si la future Via Mont Gerbier de Jonc sera ouverte aux véhicules motorisés (4x4, motos et camions). Il souhaite également savoir si les agriculteurs bénéficieront d'une dérogation pour maintenir leur activité.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que la voie verte n'a pas vocation à exclure les usages connus et existants. A titre d'exemple, dans le cadre du projet de Voie Verte du Haut Lignon, un travail collectif est mené pour limiter les impacts du projet sur les grumiers. Concernant les accès aux parcelles agricoles, ils seront maintenus. Toutefois, il conviendra d'étudier les engins utilisés, car ces derniers ont tendance à être de plus en plus imposants. Tous ces paramètres devront être pris en compte pour voir s'il faut adapter les infrastructures et vérifier que tout le monde puisse circuler en sécurité.

Jean-Marc FARGIER rebondit sur la question des riverains. Il souhaite savoir comment la Région compte contacter tous les riverains. Sur le revêtement des sols, il appelle à ne pas goudronner les chemins, sauf pour les pentes. Concernant l'agriculture, il confirme que les tracteurs et les remorques sont de plus en plus grands et considère qu'il faudra en tenir compte.

Il mentionne le viaduc de Chabannes, pour lequel il souhaite qu'une solution soit trouvée. Ce point lui semble vital.

Il demande des précisions sur les entrées et les sorties du Monastier-sur-Gazeille. Il aimerait également savoir si les entrées et sorties de Présailles peuvent être étudiées pour rejoindre la Via Romaine puis la commune de Freycenet-la-Cuche. Cet itinéraire permettrait d'avoir des retombées directes au niveau des communes.

Un participant explique qu'il ne constate pas une seule retombée économique sur les autres projets similaires : aucun marcheur ou cycliste ne s'arrête.

Jean-Marc FARGIER prend l'exemple du chemin de Stevenson. A la boulangerie de Saint-Martin, il constate que les gens s'arrêtent tous les jours. Il considère que l'itinéraire alternatif qu'il propose permettrait à plus de personnes de faire des pauses dans les centres-bourgs. Il mentionne la partie Les Estables – Mont Gerbier de Jonc et les enjeux de sécurité qui y sont liés.

Marc ARCIS invite les participants à contribuer et à mobiliser leurs proches, notamment sur les enjeux situés entre le viaduc et la route de Présailles. Il invite également les agriculteurs à contacter directement la Région.

La maîtrise d'ouvrage confirme les propos de Monsieur le Maire et invite les participants à écrire à la Région et à mobiliser leur entourage. Concernant les différentes questions :

- **Le contact avec les riverains** : un flyer peut être boîté pour cibler personnes concernées par le projet. Un travail sera en tout cas réalisé pour informer le plus de personnes possibles. Le nombre de personnes directement riveraines est a priori assez limité au niveau de la Transcévenole, mais il existe des enjeux forts autour de Lantriac.

- **Le viaduc de Chabannes** : des premières études ont été réalisées pour examiner les possibilités. Ce viaduc présente des enjeux environnementaux forts, avec un chiroptère très rare entendu dans le secteur et les espèces fréquentant le cours d'eau lorsqu'il n'est pas à sec. Le projet prévoit *a minima* de le contourner, pour éviter les écueils liés aux procédures d'autorisation environnementales et afin de réaliser rapidement le projet. Dans un deuxième temps, il est possible que des moyens financiers soient débloqués et que les coûts environnementaux soient précisés. A ce jour, refaire le viaduc de Chabannes représenterait un surcoût financier incompatible avec le budget du projet.

Un habitant demande des informations sur la réunion avec les professionnels du tourisme qui s'est tenue dans l'après-midi ce jour. Il explique qu'ils sont trois à être présents et à la découvrir ce soir, alors qu'ils sont eux-mêmes professionnels du tourisme. Il gère notamment la tyrolienne du viaduc de la Recoumène.

La maîtrise d'ouvrage a contacté les deux offices de tourisme qui ont fourni des listes de professionnels à contacter. Cependant la réunion, qui s'est tenue aux Estables, avait aussi pour objectif d'offrir un moment spécifique pour les acteurs des Estables et de l'Ardèche, en complément de la réunion de ce soir, compte tenu de la configuration spécifique en voie partagée du projet entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc. **La maîtrise d'ouvrage** invite plus globalement les participants à contribuer sur les registres ou sur le site de la concertation.

Richard PANDRAUD, exploitant de la gare des Badioux, revient sur la question du viaduc de Chabannes, qui a fait l'objet de nombreuses interventions lors de la réunion du 13 février. Il souhaite savoir si de nouvelles pistes ont été étudiées. Il souligne que la Via Mont Gerbier de Jonc est la plus aérienne de France et considère qu'il faut valoriser cet atout. Il considère qu'une solution légère peut être mise en place, par exemple une passerelle.

La maîtrise d'ouvrage explique que toutes les idées émises pendant la concertation vont être étudiées. Concernant le viaduc de Chabannes, le projet étant en phase amont, la Région ne travaille pas encore avec un bureau d'études spécialisé sur ce sujet. La phase de l'avant-projet va permettre de creuser les différentes pistes remontées pendant la concertation. L'ouvrage présente cependant des problèmes de structure, qui engendrent des enjeux importants en termes de sécurité.

Richard PANDRAUD demande si un compte-rendu de la réunion sera publié et s'il sera bien pris en compte dans le bilan de la concertation.

La maîtrise d'ouvrage confirme que tout sera bien pris en compte.

Hervé ROUMIEU, Maire de Freycenet-la-Cuche, ne comprend pas pourquoi la commune de Freycenet-la-Cuche est évitée alors que la pente par l'Argentière est autant pentue que le contournement du viaduc de Chabannes.

La maîtrise d'ouvrage détaille le tracé prévu pour le contournement du viaduc de Chabannes. Le tracé suit la courbe de niveaux, ce qui permet de toujours être à la même hauteur. Des circuits alternatifs peuvent être balisés par du fléchage pour mettre en avant les points d'intérêt du territoire. Il sera notamment possible d'indiquer des itinéraires par le lac d'Issarlès ou par les centre-bourgs des communes.

En outre, la déviation du viaduc de Chabannes permet d'éviter un ruisseau avec des enjeux écologiques forts, notamment la présence d'écrevisses. Enfin, le tracé par la commune de Freycenet-la-Cuche et le contournement du rocher Tourte pour rejoindre les Estables présente des pentes importantes, néfastes au projet.

Hervé ROUMIEU considère que le projet n'est pas satisfaisant en l'état actuel.

Un habitant interpelle la Région sur un possible passage par la voie romaine.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que la voie romaine a été évoquée lors de la première réunion et indique que le sujet va être creusé. Si le chemin est classé en sentier GR (Grande Randonnée), la démarche serait plus complexe au niveau réglementaire. Ce classement supposerait d'acheter une bande de terrain parallèle, ce qui n'est pas judicieux.

Une habitante de Présailles considère que la région est magnifique et qu'elle permet déjà de faire du VTT et des randonnées. Il lui semble donc important d'éviter le bitume pour faire profiter de la beauté du territoire.

Un habitant demande qui va entretenir l'enrobé à long terme, surtout s'il se dégrade rapidement.

La maîtrise d'ouvrage invite la vigilance quant aux idées préconçues sur les différents types de revêtements. Si la circulation est principalement composée de cyclistes, l'enrobé a une durée de vie moyenne de 15 ans. En revanche, le sable stabilisé a une durée de vie qui ne dépasse pas les 2 à 3 ans selon les conditions météorologiques. Le stabilisé coûte moins cher mais sa durabilité est moindre. Les attentes en matière de revêtement dépendent donc des critères retenus. La Région regardera avec attention l'avis majoritaire exprimé à ce sujet lors de cette concertation.

Par ailleurs, la Région n'est pas gestionnaire de voirie et la définition des revêtements sera donc établie également en liaison avec les collectivités concernées.

Un habitant souhaite savoir si certaines alternatives peuvent être étudiées entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc pour éviter l'axe routier, notamment l'aménagement de surlargeurs. Compte tenu des niveaux de fréquentation élevés de la route en été, il considère que la cohabitation entre les piétons et les cyclistes risque d'être très compliquée. Il souhaiterait que du stabilisé soit posé sur le bas-côté de la route.

Un habitant souhaite savoir pourquoi l'itinéraire cyclable ne passe pas par le centre de la commune de Présailles.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'il est impossible de créer des surlargeurs à de nombreux endroits, car l'emprise foncière est trop réduite. La route est en effet bordée soit par de la tourbière, soit par la forêt avec des enjeux écologiques importants. En ce sens, l'aménagement des surlargeurs serait inclus dans les procédures d'autorisation environnementale, ce qui pourrait remettre en cause l'intégralité du projet, y compris les aménagements de la Transcévenole.

Par ailleurs, les études de trafic indiquent une plus faible fréquentation sur cette zone, ce qui permet de penser que le partage de voirie est possible. Des raisonnements plus fins seront menés ultérieurement, avec une visibilité sur les pics de trafic. Un travail va également être lancé avec les Départements pour identifier des solutions.

La maîtrise d'ouvrage présente les alternatives identifiées :

- Le sentier GR : il n'est pas possible de l'utiliser car il est uniquement adapté au passage des VTT.
- Les trois itinéraires alternatifs au tracé retenu : deux des trois itinéraires passent par le lac d'Issarlès. Le premier itinéraire alternatif présente un trajet et un dénivelé supérieur de 50% par rapport à l'itinéraire présenté aujourd'hui. Les deux autres variantes présentent des longueurs et des dénivelés encore plus importants. A l'heure du VTT

électrique, ce n'est peut-être pas grave. Toutefois, un trajet direct en passant par Les Estables semble plus adapté.

La maîtrise d'ouvrage précise que l'itinéraire retenu passera bien par le bourg de Présailles et rejoindra ensuite le hameau du Cher. En amont, depuis la Transcévenole, il longe la RD sur presque 1 kilomètre de route, en voie partagée.

Un habitant ajoute qu'il s'agit déjà du cheminement utilisé par les marcheurs.

Un habitant demande pourquoi l'itinéraire cyclable n'emprunte pas le Cirque des Boutières au niveau de Chaulet, ce qui permettrait de proposer une variante piétonne. En effet, il s'agit d'un GR déjà utilisé par les piétons.

La maîtrise d'ouvrage explique que la pente serait trop forte, et donc en contradiction avec les principes posés pour une véloroute-voie verte. Le GR restera utilisé par les piétons.

Hervé ROMIEU estime que la commune des Estables est favorisée par rapport au reste du territoire.

La maîtrise d'ouvrage rappelle qu'une réunion dédiée s'est tenue en 2022 entre le Président du Conseil régional et les élus concernés du territoire. A cette occasion, le Président a présenté le projet en expliquant que la Région réaliserait la colonne vertébrale du projet, avec la possibilité de créer des dessertes locales en complément, prises en charge par les autres collectivités territoriales. Les variantes présentées prennent en compte les remarques exprimées pendant la concertation, mais l'itinéraire principal reste celui qui passe par Les Estables. Une signalétique simple à mettre en place permettra de montrer les différents itinéraires possibles et de susciter la curiosité auprès des cyclistes. Certains souhaiteront découvrir et parcourir le département tandis que d'autres réaliseront une simple balade dominicale. La Région accompagnera toutes les propositions du territoire. Pour comparer les itinéraires, un fléchage pourra être réalisé.

Pour ce qui concerne la dernière section, entre Présailles et le Mont Gerbier, la maîtrise d'ouvrage explique que le tracé envisagé est fortement optimisé en matière de dénivelé, avec une longueur de 25 km et un dénivelé de 537 mètres. Les trois variantes étudiées en passant via le lac d'Issarlès depuis Présailles présentent les caractéristiques suivantes :

- Variante 1 : 37 kilomètres de longueur et 765 mètres de dénivelé.
- Variante 2 : 50 kilomètres de longueur et 889 mètres de dénivelé
- Variante 3 : 50 kilomètres de longueur et 925 mètres de dénivelé.

L'ascension vers le Mont Gerbier de Jonc, en passant par Les Estables, est certes difficile mais l'enjeu est précisément d'indiquer le niveau de difficulté. En parallèle, des alternatives seront indiquées.

Par ailleurs, tous les hébergements et espaces de restauration autour de la voie verte méritent d'être valorisés et fléchés. A cet égard, la voie verte n'est pas seulement un projet d'infrastructure mais un vecteur de retombées économiques et sociales. Dans le cadre de ses dispositifs, la Région pourra également accompagner les collectivités qui portent un projet autour de la Via Mont Gerbier de Jonc.

Richard PANDRAUD demande si la Région a déjà étudié des itinéraires avec autant d'activités déjà installées ou en cours de développement. Il considère que le territoire dispose de nombreux atouts, aujourd'hui sous-estimés. Il invite à ne pas oublier la Gare des Badioux dans le fléchage.

Un habitant souhaiterait consulter le rapport indiquant que les piles du viaduc de Chabannes sont obsolètes. Pour Orzilhac et Peyrard, il mentionne un projet avec des photos virtuelles. Il rappelle que le pont d'Orzilhac a été démoli car la hauteur était insuffisante pour le passage des camions.

La maîtrise d'ouvrage explique que les piles du viaduc de Chabannes présentent des défauts structurels, avec des fractures relevées à plusieurs endroits. La possibilité de créer une passerelle a été évoquée lors de la réunion qui a eu lieu à Brives-Charensac le 13 février 2024, notamment par l'installation de micropieux. Pour Orzilhac, l'idée est de créer une passerelle de jonction afin de franchir la route départementale (passerelle classique pour les vélos).

Un habitant juge indispensable d'installer des toilettes car la situation est problématique sur le GR.

La maîtrise d'ouvrage précise qu'il est bien prévu d'installer des toilettes dans les aires de services et haltes-repos qui n'en disposent pas déjà. Les infrastructures déjà existantes ainsi que celles qui vont être créées vont permettre d'avoir une distance raisonnable entre chaque point d'arrêt.

L'exploitant de LIBERTY CABLE demande si des toilettes sèches vont être installées. Il souligne l'importance de ce besoin, notamment au viaduc de la Recoumène.

La maîtrise d'ouvrage confirme qu'une halte-repos sera créée au viaduc de la Recoumène, son équipement restant à définir en liaison avec les collectivités qui seront chargées de son entretien.

Kevin ROBIN propose de terminer la réunion dont le temps imparti arrive à son terme. Il rappelle qu'il reste plus d'une semaine pour participer, que ce soit en ligne ou sur les registres papiers mis à disposition.